

Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

Termine, Veranstaltungen,
Adressen, Technik, Tips,
Berichte, Szene



Nr. 2

04/89

2,50 DM

Walter + Jewell
Seitenwagen
Teile u. Zubehör
für Moto-Guzzi.

K. Walter
Waldseestrasse 50
7608 Hesselhurst 07852/7118



zum Beispiel
Gaszug DM 9,00
Kupplungszug " 14,00
Alu-Tanks ab "580,00
Scheibenbrems-
beläge ab " 19,80
Katalog anfordern !!

Tag der offenen Tür SAMSTAG, den
15. April 1989

Hier gibt es Motalia

MOTALIA kann man im Abonnement beziehen, oder bei folgenden Händlern kaufen:

| | | |
|---------------------|------------------------|----------------------|
| Fa. Polo | Sophienblatt 64 | 2300 Kiel |
| H. Bergel | Weserstr. 193a | 2850 Bremerhaven-W. |
| J. Hökenschnieder | F.-Wilhelms-Bleiche 8a | 4800 Bielefeld 14 |
| K. Walter | Waldseestr. 50 | 7608 Hesselhurst |
| Harry's Biker Store | Siglgasse 26 | A-2700 Wiener Neust. |

Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 120,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 200,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt, und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

Laverda-Spezialist

Sport-Sitzbänke, Sport-Kotflügel, Sport-Tank 24 ltr.
Sport-Felgen 5 Zoll, Sportnockenwellen, Sport-Auspuff
Sport-Verkleidungen, Sportventile, Sportkolben bis 85 °
Sport-Kurbelwellen mit 79er Hub, doppelte Ventilfedern
Doppelzündung, verstärkte Steuer- und Primer-Ketten
Nieland-Spezialzündbox für 180 Grad, Motorinstandsetzung
Motortuning, eigene Kurbelwelleninstandsetzung usw.
Laverda-Ersatzteilversand täglich, auch ins Ausland.
Laufend 20 Laverda-Motorräder auf Lager. Kommen Sie ganz
unverbindlich bei uns vorbei und lassen Sie sich beraten.

Fa. Nieland, Rottenbucherstr. 14, D-8951 Osterzell
Tel. 08345/884, Telefax 08345/714

Impressum

MOTALIA
Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel
0431/671108

Redaktion:

F. Hasselbrink
S. Schwarz
F. Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:
alle Inserenten und
Leser

Druck:

Rudolf Stade, Kiel

Gültige

Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionsschluß:

jeweils der 1. des
Monats

Jahresabonnement:

je 1 Heft 35,-DM
je 5 Hefte 120,-DM
je 10 Hefte 200,-DM

Bankverbindung:

Kieler Spar- und
Leihkasse
Konto Nr. 742 171
BLZ 210 501 70

MOTALIA erscheint jeweils zum 15. jeden Monats. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Texte, Bilder und Vorlagen übernehmen wir keine Haftung, sie sind aber herzlich willkommen. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. Copyright beim Verlag Hasselbrink.

Hallo Italienerfreunde!

Unsere erste Ausgabe hat wesentlich besser eingeschlagen, als wir erwartet hatten. Die Italienerclubs überhäufen uns mit Terminen, und einige schicken uns ihre Clubzeitungen. Vielen Dank!

Bei den bisher 88 Veranstaltungen, von denen wir wissen, werden wir wohl kein freies Wochenende mehr haben. Und auch Berichte, Erfahrungen, Leserbriefe, Clubvorstellungen und ähnliches sind von Zeit zu Zeit in unserem Postfach zu finden. Doch es können ruhig noch ein paar mehr werden. Das Heft soll ja auch noch dicker werden. Diese Ausgabe hat zwar schon acht Seiten (40 %) mehr, ist aber immer noch viel zu dünn. Um dicker zu werden, brauchen wir natürlich auch mehr Abo's und gewerbliche Anzeigen. Also empfiehlt uns ruhig mal weiter!

Zwei Händler haben ihre Anzeigenaufträge bei uns gekündigt. Solange wir "Billiganbietern und Hinterhofschraubern" die Möglichkeit bieten, bei uns zu werben, sind sie nicht bereit, uns mit einer Anzeige zu unterstützen. Die Problematik des Motorradmarktes ist uns bekannt. Wir haben aber nicht vor, uns besonders für die eine oder andere Seite einzusetzen, bzw. uns vorschreiben zu lassen, wer bei uns Werbung machen darf und wer nicht.

Wer uns gerne mal über den Weg laufen will, kann es ja in Hockenheim, Großensee oder Grappa probieren. Dort werden wir versuchen, Material für die nächste(n) Ausgabe(n) zu sammeln.

Euer MOTALIA-Team

MORINI 250 T

In der Motor Klassik 2/88 stieß ich auf folgende Anzeige:

«Moto Morini 250 T, EZ 80, seit Nov. 84 abgemeldet, 10500 km, VB DM 850,- Tel.043...»

Da die Telefonnummer aus meiner Nähe stammte und ich schon immer ein kleines Motorrad für die Stadt und kurze Strecken haben wollte ('ne MG Cali ist ja nicht gerade das Handlichste im Stadtverkehr), dachte ich, das wäre doch vielleicht was.

Erst mal in alten Motorradzeitungen gekramt, wie so'n Ding überhaupt aussieht: Ein Einzylinder-Viertakter mit 17 PS, Optik wie'n Kleinkraftrad, Gußräder, vorne Scheibenbremse, hinten Trommel, 6 Volt, kontaktlose Zündung. Warum eigentlich nicht?



Beim Versuch herauszufinden, mit wiewiel die Morini gehandelt wird, kam leider nichts heraus.

Im Kleinanzeigenmarkt der Motorradzeitungen der letzten zwei Jahre wurde sie so gut wie nie angeboten. Ist die Kiste vielleicht selten?

Als abends meine Freundin von der Arbeit kam, zeigte ich ihr die Kleinanzeige und die Berichte, die ich in den alten Heften ausgegraben hatte. Eigentlich hatte ich Ablehnung erwartet, da ich noch genug zerlegte Mopeds im Keller hab', und außerdem klar war, daß sie die Kiste bezahlen müßte, da bei mir mal wieder Ebbe herrschte. Doch wie man sich in den Frauen täuschen kann, sie fand die Idee richtig gut, und ich bekam die Erlaubnis mal anzurufen und mich zu erkundigen.

"Ja, das Motorrad ist noch da. Aber es gibt schon einen Interessenten, der will übermorgen noch mal anrufen. Rufen sie doch danach noch mal an. Dann kann ich ihnen sagen, ob das Motorrad noch zu haben ist."

Nach weiteren drei Telefonaten konnte ich mir das Motorrad ansehen.

Er selbst hatte wenig Ahnung von Motorrädern. Für ihn war es damals ein billiges Fahrzeug, und als er mehr verdiente, hat er sich einen GTI gekauft. Seitdem steht sie im Schuppen.

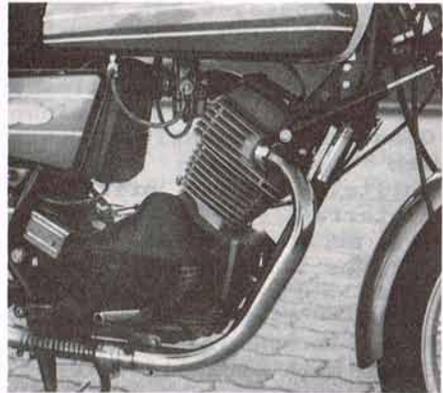
Zuerst mußten wir den Schuppen halb ausräumen. Ganz hinten an der Wand, mit einem Bettlacken abge-

deckt, stand sie. Optisch sah sie fit aus: hier und da ein paar Lackstellen, wenig Rost, keine Sturzschäden. Technisch war es schon etwas ärger: Kette und Kettenräder waren hinüber, die Schwingenlagerung hatte viel Spiel, die Batterie war tot (kein Wunder, sie war nicht mal abgeklemmt).

Alles nichts schlimmes, am meisten störte mich, das sie wegen der kurzen Sitzbank nur für eine Person zugelassen war. Bei 800,- DM wurden wir uns handels-einig und vereinbarten einen Abholtermin für Samstag.

Am Freitag war ich auf der Motorwelt in Oldenburg, wo auch die Firma EM-ER, der damalige Importeur, einen Stand hatte. Dort erfuhr ich, daß es von der 250 T nicht allzu viele in Deutschland gibt und daß sie für mehr als das Doppelte von dem, was ich bezahlt hab', gehandelt wird. Am Samstag holten wir mit 'nem Freund mit Bulli die Morini ab, und in der Garage ging's gleich an's zerlegen, um zu sehen, was alles gemacht werden mußte. Montag machte ich mich mit einer langen Liste auf den Weg zum Importeur nach Neustadt. Neben den üblichen Verschleißteilen wie, ölfilter, Luftfilter, übersetzung, Zahnriemen, Ventildeckeldichtung, standen noch eine Ölablaßschraube und das Werkstatt-handbuch auf der Liste. Leider waren nicht alle Teile vorrätig, so das ich den Rest bestellen mußte. Die Bestellung ließ 3

Monate auf sich warten, und war selbst dann noch nicht vollständig. (Bessere Erfahrungen machte ich später mit der Firma Schwarz in Speyer. Aber ein Ritzel war bis heute nicht aufzutreiben.)



Doch es reichte, um das Moped fahrfertig zu machen und beim TÜV vorzufahren. Da die Morini länger als ein Jahr abgemeldet war, mußte natürlich eine Einzelabnahme erfolgen. Aufgrund des guten originalen Zustandes fand der Prüfer nichts zum Bemängeln. Dann kam die Probefahrt. Als ich dem Sachverständigen sagte, daß die Bremse links und die Schaltung rechts sei, machte er ein verduztetes Gesicht. Gleich nach dem Anfahren schaltete er in den zweiten Gang, fuhr eine Runde, zog die Kupplung und stellte den Motor ab. So erspart man sich das Schalten! Nach ein paar Tagen stellte ich fest, daß die Batterie nicht geladen wurde. Ob das der Grund war, warum der Vorbesitzer abgemeldet hatte? Zum Glück ist die Zündung von der Batterie unab-

hängig, so daß das Moped auch ohne Batterie läuft.

Die Lichtausbeute ist mit ihren 6 Volt sowieso recht schwach, aber es soll auch die 12 Volt Lichtmaschine der 3 1/2 oder 500 passen. Wenn ich so eine mal günstig bekomme, werde ich das testen.

Mit dem Fahren hatte ich am Anfang so meine Probleme, manchesmal hab' ich einen Gang runtergeschaltet, wenn ich eigentlich bremsen wollte. Und oft pfiß das Hinterrad, weil der linke Fuß noch nicht das Gefühl für das Dosieren der Bremskraft hatte. Der fast tägliche Wechsel zwischen Guzzi und Morini machte das Ganze auch nicht leichter.

Mittlerweile ist das kein Thema mehr, und die Morini macht unheimlich viel Spaß. Aufgrund des niedrigen Gewichts und des breiten Lenkers, fährt sie fast wie von alleine. Das Fahrwerk ist so, wie man es damals aus Italien gewohnt war: spurstabil und hart. Der Motor läßt sich niedertourig und schaltfaul fahren, und die Fahrleistungen sind beachtlich. Laut Tacho erreicht sie eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h! Aber man kennt ja die italienischen Tachos. Der Verbrauch liegt bei 3-3,5 Litern Super verbleit, so daß man gut 300 Kilometer weit kommt, bevor man auf Reserve schalten muß.

Dank des guten Fahrwerks und dem durchzugskräftigen Motor kann man auf kurvigen Strecken manchen anderen Motorradfahrer in Erstaunen versetzen.

Obwohl der Motor komplett in Gummi gelagert ist, kommen genug Vibrationen beim Fahrer an, um zu wissen, daß man auf einem kleinen Dampfhammer sitzt. Die Fahrerfußrasten sind etwas weit vorne, so daß sich die Füße auf langen Strecken schon mal auf die illegal angebrachten hinteren Fußrasten verirren.



Auch längere Strecken sind kein Problem.

Schwachstellen sind die Lichtmaschine (oft muß nur ein Kabel wieder angelötet werden), die Ölablaßschraube (18er Schlüsselweite) und das Gewinde der Krümmerbefestigungsmutter im Zylinderkopf.

Irgendwann sollen mal Speichenräder, am besten mit 'ner Trommel vorne, die Morini zieren. Und auch ein Sportlenker, Einmannhöcker und zurückverlegte Fußrastenanlage würden ihr bestimmt nicht schlecht stehen. Und wenn man schon dabei ist, kann man ja noch'n größeren Vergaser mit Ansaugtrichter montieren und das Rahmendreieck freilegen, und, und ,und ,und...

Presseschau

Gilera Saturno

Im PS 04/89 befindet sich ein Test über die Gilera Saturno 500 Bialbero. Auf 6 Seiten sind 12 teils farbige Bilder und ca. 1 1/2 Seiten Text verteilt.

Im Heft 9 der Zeitung Motorrad soll auch ein Test der Gilera Saturno erscheinen.

Aermacchi

Auf vier Seiten mit großformatigen, farbigen Bildern und wenig Text ist der Sportumbau einer Aermacchi 250 zu bewundern. Wo? In der Aprilausgabe von PS

Ducati 906 Paso

Motorrad, Reisen & Sport stellt in der April-Ausgabe die 906 in einem 3/4 Seiten langen Kurztest vor. 4 farbige Bilder ergänzen den Text.

Gilera-Vierzylinder

Motorrad Classic 3/89 wird sich unter anderem mit den Vierzylinder-Rennmotorrädern der Firma Gilera beschäftigen.

Armec-Schwenkergespann

In der Nummer 2 der Zeitung Motorrad-Gespanne befaßt sich Martin Franitza auf vier Seiten mit der ungewöhnlichen Konstruktion aus der Schweiz. 8 schwarz-weiß Fotos und eine Zeichnung helfen dem Leser beim Verstehen des Textes.

Sprachlos

Im Januar 86 besuchte ich den TÜV Hessen, um mir vom Sachverständigen die Akront-Speichenräder für meine Cali II eintragen zu lassen.

Die Proberunde war obligatorisch - mein Angstschweiß beim Zuschauen auch! Dann fing der Ärger an.

Der Prüfer, mit einer Körpergröße von ca. 170 cm, konnte bei der gedrehten Runde nicht über das Windschild schauen.

Meine Beteuerung, daß dies ein Serienteil ist, halfen nichts, ebensowenig der Hinweis auf das Prüfzeichen in der Scheibe und die Vorlage des Fahrerhandbuches mit Foto der Maschine.

Erst ein Nachmessen der Fzg.-Höhe und Vergleich mit den TÜV-Unterlagen verschonten mich von einer Stilllegung meiner Cali.

Dann hat's mir die Sprache verschlagen.

"Für diese große Scheibe muß ein Scheibenwischer montiert werden." "Am besten ein Einarmschwinger."

Sicher aus Zweifel an den eigenen Worten wurde ich nicht zu einer nochmaligen Vorführung - mit Wischer - verdonnert. Heute tut mir das fast leid!

Eine Scheibenwischer-Guzzi - mit Stempel und Prüfnummer - amtlich abgenommen und TÜV-Segen!

Da sage noch einer, er hätte ein gestörtes Verhältnis zum TÜV und Einzelabnahmen wären schwierig, ich hätte bei dieser Einzelabnahme keinerlei Schwierigkeiten gehabt! TÜV sei Dank.
H.-W. Keusgen

Büchervorstellung

Alan Cathcart dürfte wohl fast jedem Fan italienischer Motorräder ein Begriff sein. Er selbst bezeichnet sich als seit über 20 Jahren der Bologneser Marke verfallen. Er hat sich im Laufe der Zeit eine ansehnliche Sammlung von seltenen Ducatis zusammengekauft und restauriert. Auch startet er recht erfolgreich bei Veteranen- und anderen Rennen. Als Testfahrer für Motorradzeitschriften sind italienische Motorräder und Rennmaschinen sein Ressort.



Alle die das Buch "Ducati Motorräder" von Alan Cathcart gelesen haben und sich darüber ärgerten, daß es sein zweites Buch "Ducati-the untold Story" nur in englischer Sprache gab (hallo Bernd), brauchen sich nicht mehr zu grämen. Vor kurzem hat der Motorbuch Verlag die deutsche Übersetzung mit dem Titel "Ducati exklusiv" herausgegeben. Während das erste Buch die Geschichte der Marke, die durch die desmodromische Ventilsteuerung berühmt wurde, erzählt, befaßt sich der zweite Band mit den Rennmaschinen, den Prototypen und Sonderanfertigungen. Auf 127 Seiten werden die Raritäten durch großformatige, meist farbige Fotos vorgestellt. Den größten Raum nehmen, wie sollte es bei Cathcart auch anders sein, die Racer ein. Die Palette reicht von Werks-Maschinen bis zu Eigenbaurennern, von der 100 Gran Sport von 1955 bis hin zur Pantah mit Vier-Ventil-Köpfen. Kurze Texte erklären die Bilder und weisen den Leser auf die Besonderheiten hin. Bei den Prototypen befaßt sich Alan Cathcart sowohl mit den Motorrädern, wie der Vierzylinder-Apollo, der Utah und dem Chopper DB 900, als auch mit einzelnen Motorkonstruktionen, wie dem 350er Dreizylinder oder dem 750er Vierzylinder. Die Leistungen, die der Autor für diese Konstruktionen angibt, sind typisch italienisch optimistisch.

Einige der Fotos sind vorher noch nie veröffentlicht worden, so daß auch eingefleischte und versierte Ducatistis, das eine oder andere für sie neue erfahren werden. Und für den Ducati-Fan ist dieses Buch sowieso ein muß.

Das Buch hat 127 Seiten, 130 Abbildungen und kostet 49,-DM.

Dreister Diebstahl

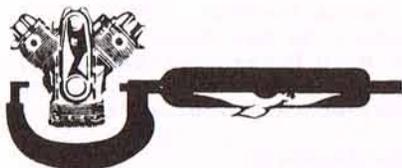
Als ich Mitte März bei der Firma Hökenschnieder in Bielefeld war, um mir seine neue Kupplung anzuschauen, erzählte Jochen Hökenschnieder mir, daß man bei ihm zwischen Weihnachten und Neujahr eingebrochen hatte. Er hat mir eine Liste von den gestohlenen Teilen mitgegeben. Die letzten drei Positionen auf der Liste gehörten Jochen selbst und haben neben dem finanziellen auch einen ideellen Wert für ihn.

Folgende Sachen wurden gestohlen:

- 4 paar Konis
- 2 Drehzahlmesser u. 2 Tachos, weiße Serie
- 2 Rastenanlagen KVT LM III, KVT LM IV
- 1 Motor Cali II, ca. 14000 km, Motornummer: VD105922, optisch normal gebraucht, technisch OK, neu abgedichtet
- 1 Motor LM rund, 90er Mahle Kolben, Guß-Zylinder, große Ventile, Schrick-Nocke, Kettenspanner, Renoldkette, Kanäle Ø 40, Pol. V.-Deckel, gesandstrahlt.
Besonderheiten: Kleine Lackreste im Öleinfüllbereich, der Anguß für alte Lima oben am Steuerdeckel war abgebrochen. Auffällige Gewindereparatur am Steuerdeckel oben (M6 auf M10, schaut etwas hinten raus).
- 1 Getriebe gebraucht, 5. Gang komplett neu, Ausgangslager neu, neu abgedichtet, frisch gesandstrahlt
- 1 Hinterachsantrieb, gut gebraucht, außen abgefräßt (Rand) und poliert, neu abgedichtet

Für die Wiederbeschaffung ist eine Belohnung von 1000 DM ausgesetzt.

Rübe



Joachim Hökenschnieder GbR
Friedrich-Wilhelms-Bleiche 8a
4800 Bielefeld 14
Telefon: (0521)452445

Motorräder (keine Japaner)
Reparaturen
Schneller Versand von
MOTO GUZZI Ersatzteilen
Gebrauchte Teile
Zubehör
Gespanne
Tuning
Veredelung
Zylinderkopf-Instandsetzungen
Reparatur von Kreuzgelenken
Radspannarbeiten, auch 15"
Sand- und Glasstrahlarbeiten
Dreh- und Fräsarbeiten
Ausbuchsen
Polieren
Verchromen/Vernickeln
Rahmenlackierungen

VERANSTALTUNGS-KALENDER

Die Aufnahme von Veranstaltungen in diesen Veranstaltungs-Kalender ist kostenlos. Es werden aber nur Italiener-Veranstaltungen oder für Italiener-Fahrer interessante Veranstaltungen aufgenommen. Eine kurze Mitteilung an den Verlag genügt. Alle Angaben sind ohne Gewähr! Bitte informiert Euch vorher beim Veranstalter und vergeßt nicht, bei Anfragen Rückporto beizulegen!

22.04.1989

Ducati-Clubrennen in Hockenheim
Info: Ducati-Club-München,
W.Göbel, Beethovenstr. 16,
D-8034 Germering

28.04.-01.05.89

2. Guzzi/Italiener-Treffen am
Großensee b. Hamburg
Info: 040/7328685

29.04.-30.04.89

2. Int. Moto Guzzi Treffen in
Ravenna/Italien
Info: 0039/544/34120

30.04.1989

5th All Italian Day in
Waterfall Causeway, Royal
National Park, Australien

??.05.89

Treffen der Laverda-Freunde
Villingen-Schwenningen

??.05.89

MV Agusta Clubtreffen mit
Werksbesichtigung
Info: MV Agusta Club e.V.,
Lichtentaler Str. 83,
7570 Baden-Baden

??.05.89

Östreichring-Veranstaltung des
Moto Guzzi Club Austria
Info: O. Mugler, Puffergasse
3/14/6, A-1210 Wien/A

04.05.1989

Race-Meeting des Ducati-Club-
Schweden in Kinnekulle bei
Vänern in Süd-Schweden
Info: Mats Arborelius,
Kvarnkammargatan 4,
S-75420 Uppsala, Schweden

04.05.-07.05.89

Treffen der Laverda Freunde
Berlin

05.05.-07.05.89

2. Winter Buster des MGNOC in
Lindsborg, Kansas, USA
Info: MGNOC, F. Wedge, RR 1,
Box 136, Ellsworth, KA 67439
USA

12.05.-21.05.89

Rally für Europäische Viertakt-
Motorräder beim Ski-Hotel, Nove
Mesto, Moravia, CSSR
Info: BSA Club, Branicka
60/559, Praha 4, 14700 CSSR

12.05.-15.05.89

10. Guzzi-Treffen der Guzzi
Freunde Friesland
Info: Bernd Eilers, Dorfstr.
20, 2942 Jever

12.05.-15.05.89

Moto Guzzi Treffen in Schweden
am Alby Sjön bei Stockholm
Info: Moto Guzzi Club Schweden,
K. Alge, Lönnvägen 7,
S-14141 Huddinge, Schweden

13.05.-15.05.89

Pfingsttreffen des Laverda Club
Nederland in Huibergen
Info: H.v.d. Lem, Krokusstraat
41, NL-1541 GR Koog a/d Zaan,
Holland

13.05.-16.05.89

Ducati-Treffen in Paderno del
Grappa mit Werksbesuch
Info: Ducati Pompone Italia,
Valle San Liberale, 5, I-31010
Paderno del Grappa, Italien

14.05.-15.05.89

Ducati-Treffen in Bettendorf in
Luxemburg
Info: Rob Norleander,
Tel. 0035/2/808280

VERANSTALTUNGS-KALENDER

19.05.-21.05.89

Arkansas "Fox-Fire" Moto Guzzi
Campout
Info: MGNOC, S. Walker,
1006 N. Main Street,
Betonville, Arkansas 72712, USA

19.05.-21.05.89

Annual Illinois Rally des
MGNOC, USA
Info: Jerry Cokel, Box 411,
Stronghurst, IL 61480,

20.05.1989

Zwangloses Treffen für
italienische Motorräder bei
Skokloster Castle ca. 40 km
west. von Stockholm
Info: Mats Arborelius,
Kvarnkammargatan 4,
S-75420 Uppsala, Schweden

20.05.-21.05.89

Ducati-Treffen in Svendborg/DK
Info: Ducati-Club-Danmark,
P. Bottos, Voldflojen 5 st.
tv., DK-2700 Bronchoj

26.05.-29.05.89

Internationale Moto Guzzi Rally
des MG Club GB in Lichfield/GB
Info: S. Powis, 26 The
Crescent, The Wells, Epsom KT18
7LL, GB, Tel. 037/27/24681
Großbritannien

26.05.-28.05.89

11. Big Country Moto Guzzi
Rally in West Virginia, USA
Info: MGNOC, B. Bush, 347 Glenn
Lane, Follansbee, W.V. 26037,
USA

26.05.1989

Freies Training in Croix en
Ternois in Frankreich
Info: Ducati-Freunde-Hessen, B.
Schmidt, Gutenbergstr. 9,
D-6367 Karben 6

26.05.1989

Mallory Park Track Meeting des
Laverda Int. Owners Club GB
Info: Tim Carter, 5 French
Drive, Kettering, Northants
NN15 5BT, England

27.05.-28.05.89

Treffen für italienische
Motorräder in Krems/Österreich
Info: Ducati-Club-Österreich,
F. Vorderwinkel, Hetzer-
dorferg. 6, A-3500 Krems

???.06.1989

Ducati-Trainingsläufe in
Mugello in Italien des Ducati-
Club-Schweiz
Info: Martin Schnider,
Am Holbrig 11, CH-8049 Zürich,
Schweiz

02.06.-04.06.89

3. Moto Italia-Treffen in Sint-
Katharina-Lombeek bei Ternat
in Belgien
Info: Moto-Italia vzw.,
Lippensputweg 11,
B-1742 Ternat, Belgien

VORSCHAU

JUNI

Italiener-Treffen des Norsk
Moto Guzzi Klubb in
Olden/Norwegen

Italiener-Treffen in Lönsboda
in Süd-Schweden

10. Int. Moto Guzzi Treffen in
San Benedetto in Italien

Italo-Motorradtreffen des
MC Akustik Italiana in Hirmm-
Burgenland in Österreich

1-Zylinder Ducati-Treffen in
Remchingen

3. Int. Moto Guzzi Treffen in
Torino/Italien

1. Moto Guzzi-Treffen in
Aosta/Italien

Ducati-Clubrennen in Croix en
Ternois in Frankreich

Treffen des Laverda Club Bergen

VERANSTALTUNGS - KALENDER

Moto Morini Treffen der Moto
Morini Freunde Nordbaden

2. Ducati-Treffen im
Kellenbachtal

Fahrertraining der Fa. Schajor
nur für ital. Motorräder auf
dem Salzburgring in Österreich

Midsommerträff des Moto Guzzi
Club Schweden in
Ludvika/Schweden

18th Annual Kansas State Nat.
MGNOC Rally, Abilene, USA

Italienertreffen des MC Freaks
in Brovst/DK

Ducati-Treffen in Ottersberg
der Ducati Freunde Ottersberg

2. Classik-Bike-Treff in
Eggenburg/Österreich

2. Treffen des Ducati-
Stammtisch Hessen in Schotten

3. Int. Moto Guzzi Treffen in
Prato-Italien

2. ital. Wochenende des MC
Eversdijk in
Wemeldinge/Niederlande

JULI

Concours des Italian Owners
Club in Olivers Mount,
Scarborough, Yorks in GB

2. Int. Moto Guzzi Treffen in
San Giovanni in Peraiceto

6. Int. Guzzi Treffen des MG
Club München beim Bartewirt in
Kreuzstraße

Sommernachtsfest des Moto
Italia in
Siegghartsstein/Österreich

Ducati-Treffen in Grohnde des
Ducati-Club-Hannover

Deep Forest Campout des MGNOC
in Randel, USA

Ducati-Clubrennen in Zeltweg/A

Summer Camping Weekend der
Morini Riders GB in
Glencol, Schottland

Europ. Guzzi-Fest des MG Club
Bavarese e.V. in Thal

13. Int. Moto Guzzi Treffen in
Massa/Italien

3. Euro-West Rally in
Prineville, Oregon, USA

Internationales Aermacchi
Treffen in Brunnadern/Schweiz

AUGUST

5. Eagle Cave Campout des MGNOC
Wisconsin, USA

5. Moto Guzzi Treffen der Firma
Moto Spezial in Gomadingen

Pearrying Lake Campout d. MGNOC
in Winthrop, Washington, USA

Treffen der Laverda-Freunde
Silberstedt

Höstträff des Moto Guzzi Club
Schweden in Strömsnäsbruk

Treffen des Laverda Club
Dänemark bei Odense

Treffen italienischer
Motorräder in Dänemark

Cadwell Park Track Day des
Laverda Owners Club in
Großbritannien

International V-Twin Rally in
Großbritannien

Int. Moto Guzzi Treffen vom
Moto Guzzi Club Zurigo in
Schwellbrunn in der Schweiz

VERANSTALTUNGS-KALENDER

2. Int. Ostsee Italo Treffen
der Ostsee-Italo-IG

Treffen des Ducati Club
Schweden

SEPTEMBER

Österreichring-Veranstaltung
des Moto Guzzi Club Austria

Ducati-Clubrennen in Falenberg
in Schweden

Moto Guzzi Treffen in Mandello
del Lario/Italien

Treffen des Laverda Club Berlin

Treffen des Norsk Moto Guzzi
Klubb bei Kongsberg, Norwegen

Ducati-Treffen in Plüdershau-
sen des Ducati-Club Schorndorf

Ducati-Clubrennen in
Assen/Holland

Teilemarkt mit Italienertag in
Bielefeld

Northern Ducati Rally in
Großbritannien

Int. Rally des International
Laverda Owners Club GB in
Braintree

Treffen des Moto Guzzi Club
Deutschland in Lohfelden

New England Moto Guzzi Fall
Rally in Plainfield, Mass., USA

V7-IG Jahrestreffen

2. Int. Moto Guzzi Treffen in
Bari/Italien

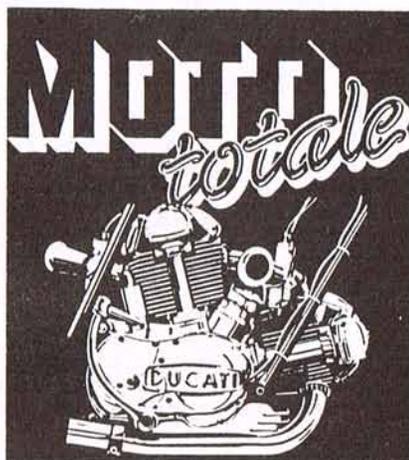
OKTOBER

5. Herbsttreffen der IG für
europäische Motorräder Wöbbel

Treffen der Zweizylinder
Freunde Bayern in Tüßling

Nachtrag

13.05.-15.05.89
Frühjahrestreffen der V7-
Interessengemeinschaft
Info: Robert Reinhard,
Schleckheimerstr. 98, 5100
Aachen, Tel. 02408/2494 (bei
Goss)



Moto Guzzi und Ducati
Tuning
Motorinstandsetzung
Getriebeüberarbeitung
Sonderumbauten mit TÜV
Ersatzteil-Express-Versand

Moto Totale
Inhaber: H. Neudert
Allersbergerstr. 167
8500 Nürnberg

CLUBVORSTELLUNG



Das Problem ist hinreichend bekannt: Belächelt touren die "Betonmischmaschinen-Fahrer" alleine durch die Lande. Die Frötzeleien im gemischten Fernostverband hält keiner lange aus, Gesprächsstoff fehlt, Freude am gemeinsamen Hobby kommt nicht auf.

Da viele Guzzi-Tourer Individualisten sind, stehen sie festen Vereinsbindungen mit daraus resultierenden Zwängen und Verpflichtungen zumeist negativ gegenüber.

Aus der Idee einer zwanglosen Gemeinschaft wurden die -GUZZIANER-TOURING-FREUNDE- ins Leben gerufen.

Ohne Club, Verein, GmbH u. Co KG, Präsi, Kutte, Zwang und Beitrag - dafür aber locker vom Hocker!

Angesprochen fühlten sich Guzzi-Tourer jeglichen Alters, mit kleinen und großen Maschinen, solo oder Gespanne.

So trafen sich im Frühjahr '88 je eine V 50 III, V 35 II, V 65 SP, Cali I Gespann und zwei Cali II zur ersten Ausfahrt in den Spessart. Erfreulich war, daß fast jeder Soziussitz auch besetzt war. Die nächsten Touren wurden vereinbart. Es stießen weitere Guzzianer dazu.

Am Ende der Saison wurden regelmäßige Wintertreffen verabredet und monatlich durchgeführt. Wehmütig hingen die Erinnerungen an den vergangenen Sommer, so etwa an die Touren durch den Odenwald, Spessart, Taunus/Rhön, dem Guzzitreffen in Bayern, dem Besuch des Zweiradmuseums-Neckarsulm, dem Campingwochenende an der Mosel oder dem Besuch der "GUZZI-OWNERS" im Hunsrück.

Der Spaß an der zwanglosen Gemeinschaft ist weiterhin unverkennbar!

Logisch, daß wir mit frischem Schwung, startklaren Maschinen und vielleicht einigen Guzzianern mehr in die neue Saison gehen.

In diesem Sinne allen Azzuris ein schrottfreies 89 und vielleicht ja auf ein Treffen in Mandello, Ardeche, Alpen, BOTs oder irgendwie, irgendwo auf einen Espresso!

Ciao

Heinz-Willy Keusgen, Hausener Weg 7, 6052 Mühlheim a.M.

MOTORRAD '89 *Live*

Vom 17. - 19. März fand in der Kieler Ostseehalle eine Motorrad-Verkaufsausstellung statt.

Zusammen mit der Ostsee-Italo-IG hatten wir dort einen Stand.

Am 16. März wurde aufgebaut. Da viele der Maschinen, die wir ausstellen wollten, nicht angemeldet waren, mußten wir sie auf'm Hänger ranholen. Als gegen Abend fast alle Bikes da waren, konnten wir endlich anfangen auszuprobieren, wie der Stand am besten aussieht.

Am Freitag morgen hatten wir mit diversen Kleinigkeiten noch mehr als genug zutun. Unsere 26 klassischen, italienischen Motorräder waren zur Besichtigung bereit.

Wie wir feststellten, bildete unser Stand einen starken Kontrast zu den Japanerhändlern mit ihren neuen, teils recht verkleideten Maschinen.

Der Freitag war recht schwach besucht, dafür strömten die Besucher dann am Samstag und Sonntag in die Halle.

Wie wir den Gesprächen und vielen Preisnachfragen entnehmen konnten, bestand ein

reges Interesse an den Italo-Bikes. Wir mußten auch immer wieder erklären, daß der Stand kein Händlerstand sondern ein Club-Stand war. Neben den üblichen Händler-



ständen gab es eine Custom-Bike-Show, eine Oldtimer-Ausstellung und einen Gebrauchtteilemarkt.

Es wurde auch noch ein Rahmenprogramm geboten.

Hierzu gehörten Stuntvorführungen von Jürgen Baumgarten und eine Western-Rodeo-Show.

Am Sonntag abend gegen Mitternacht, nachdem wir endlich alle Motorräder weggebracht hatten, stellten wir fest, daß wir ganz schön geschafft waren. Es ist doch recht anstrengend, ein Wochenende auf einem Ausstellungsstand zu verbringen.

Susi

CLUBS - TREFFS - STAMMTISCHE

Clubneugründung

Im Bremer Motorradanzeiger und zwei regionalen Kleinanzeigerzeitungen inserierte Stefan Aumann, daß er einen Italiener-Club gründen wolle. Zum Treffpunkt am 8. März kamen dann 7 Italo-Fahrer zusammen, um eine lockere Gemeinschaft ohne Zwang und Vereinsmelerei zu gründen. Unter anderem wurde beschlossen, sich jeden 1. Mittwoch im Monat um 20 Uhr in der Gaststätte "Circus-Circus" in Ritterhude, direkt an der B 74, zu treffen. Gäste und Interessierte sind willkommen. Wer weitere Fragen hat, kann sich auch direkt an Stefan, Tel. 0421/507208, wenden.

Einzyylinder-Meeting

Die Interessengemeinschaft für Einzyklermotorräder trifft sich jeden 2. und 4. Samstag im Monat um 18.00 Uhr im "Zakk", Fichtenstr. 40 in Düsseldorf. Zu diesem Treffen sind alle Freunde und Fahrer von Einzyklermotorrädern herzlich eingeladen.

Italienerfrühstück

Der Motorradclub Team 74 Rellingen veranstaltet seit drei Jahren, jeweils zum Saisonanfang, ein Italienerfrühstück an der A 7 nördlich von Hamburg. Dieses haben letztes Jahr einige regionale Motorradmagazine falsch verstanden und darauf hin abgedruckt, daß das Italofrühstück jeden dritten Sonntag im Monat auf dem Autobahnparkplatz bei Bönningstedt stattfindet. Das Treffen findet aber nur einmal im Jahr statt, um sich nach der langen Winterpause mal wiederzusehen, und um zu begutachten, was der Eine oder Andere umgebaut und verändert hat.

Isle of Man

Wie jedes Jahr veranstalten auch 1989 wieder viele Clubs Treffen während der TT auf der Isle of Man. Bisher stehen folgende Termine für Italo-Fahrer fest:

| | | |
|-----------------------------|---------------------|-----------------------------|
| Ducati Owners Club (GB) | - 11.00 - 14.00 Uhr | Glen Maye; |
| MV Agusta Owners Meeting | - 19.00 Uhr | Tynwald Inn, St. Johns; |
| Moto Guzzi Club (GB) | - 18.00 Uhr | Waterfall Hotel, Glen Maye; |
| Laverda Owners Club Meeting | - 19.00 Uhr | Crosby Hotel, Crosby. |

Weitere Informationen sind erhältlich bei: The Department of Tourism, 13 Victoria St., Douglas, Isle of Man, Großbritannien.

Zubehör - Tuning

HS-KUPPLUNG FÜR MOTO GUZZI

Seit Beginn der Produktion der V-Motoren wird bei Moto Guzzi eine Kupplung verwendet, die bis heute nur geringfügige Änderungen erfahren hat. Der immer weiter gestiegenen Leistung und dem vergrößerten Drehmoment ist sie nicht mehr gewachsen. Die Verzahnungen in der Schwungscheibe und auf dem Mitnehmer schlagen aus, und verhindern dadurch ein sauberes axiales Gleiten, welches zum Trennen der Kupplung erforderlich ist. Mehrere Firmen haben, um diese Schwachstelle auszuräumen, die Original-Kupplung verändert oder eigene Kupplungen entwickelt.

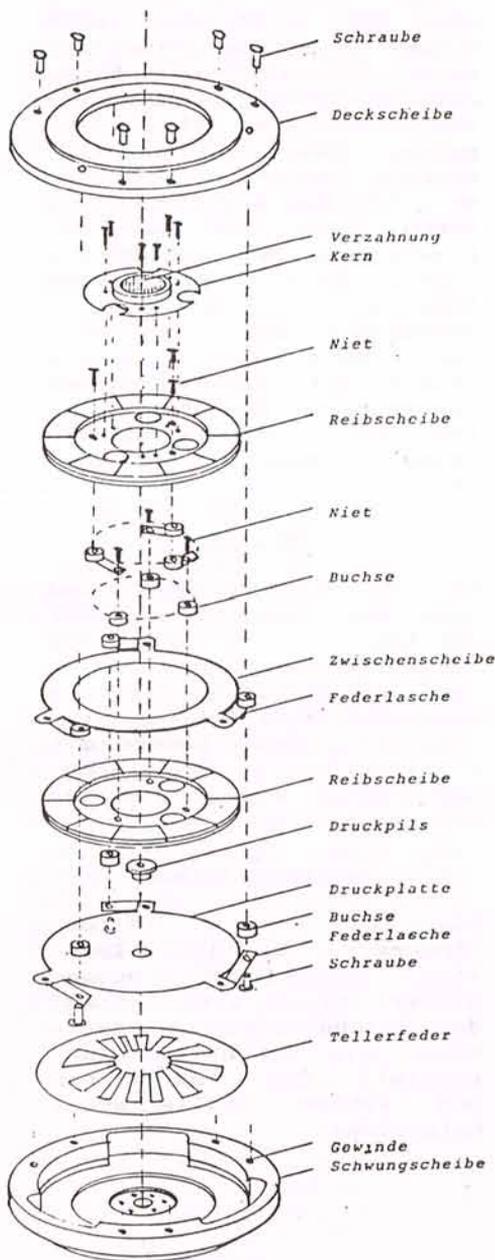
Das neueste Produkt in dieser Hinsicht hat jetzt die Firma Hökensnieder (Friedrich-Wilhelms-Bleiche 8a, 4800 Bielefeld 14, 0521/452445) vorgestellt.

Die HS-Kupplung ist eine Zweischeiben-Trockenkupplung mit einer Tellerfeder. Sie wiegt komplett 6,3 kg und ist damit leichter als das Original (LM IV 7.8 kg; T3 8,4 kg).

Zum Lieferumfang gehört die Schwungscheibe mit OT-Markierungen, Tellerfeder, Druckscheibe, Kupplungspaket, Deckscheibe, Druckpils, Schrauben, Buchsen und die Einbauanleitung. Von der alten Kupplung muß bloß der Anlasserzahnkranz übernommen werden.

Leider ist die Einbauanleitung nicht vollständig und für Laien daher schwer verständlich.

Der Preis beträgt 1090,- DM.



Bimota

Die YB6 wird im Laufe dieses Jahres den Motor der neuen FZR 1000 mit Exup-Auslaßsteuerung erhalten.

Norton soll bei Bimota angefragt haben, ob dort Interesse besteht, ein Fahrwerk für den Wankelmotor zu bauen. Dies wäre nach der Einstellung der dbi wieder eine rein europäische Bimota.

Wahrscheinlicher ist es, daß Bimota die Zusammenarbeit mit Yamaha weiter ausbaut und den Motor der XTZ 750 (2 Zyl.) für ein neues Modell verwenden wird.

Aprilia

Für die Modelle AF-1, Red Rose und Tuareg Wind hat Aprilia Katalysatoren bis zur Serienreife entwickelt.

Auf dem Mailänder Salon im September wird Aprilia eine neue Einzylinder-Enduro mit 5 Ventilen präsentieren. Der Hubraum wird vermutlich 650 ccm betragen.

Fahrertraining

Die Fa. Schajor (Altöttingerstr. 2, 8261 Tüßling, 08633/1479) veranstaltet am 18. Juni '89 auf dem Salzburgring in österreich ein Fahrer-Training, speziell für Fahrerinnen und Fahrer italienischer Motorräder.

Neuzulassungen 1988

| Marke | 1987 | 1988 |
|------------|------|------|
| Moto Guzzi | 1518 | 1645 |
| Ducati | 192 | 193 |
| Husqvarna | 131 | - |
| Bimota | 104 | - |
| Laverda | 101 | 90 |
| Fantic | 99 | - |
| Cagiva | 29 | 125 |
| Benelli | 27 | 36 |

Unter den einhundert am meisten zugelassenen Modellen in Deutschland befinden sich die Moto Guzzi Mille GT (494 Stück), Moto Guzzi California III (376) und Moto Guzzi Le Mans (308).

Kalender

Der Laverda Club Nederland bat uns, darauf hinzuweisen, daß sie noch Laverda-Jahreskalender in der Größe DIN A3 für 15,-DM pro Stück zu verkaufen haben. Zu bestellen sind diese Kalender bei: Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DM Koog aan de Zaan, Niederlande.

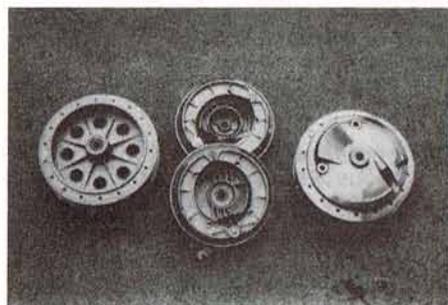
Da wir gerade bei Kalendern sind:

Bei der Fa. Moto Spezial (Uracher Str. 23, 7423 Gomadingen) gibt es einen Moto Guzzi-Kalender für 30,-DM.

Einen Ducati-Kalender kann man für 34,-DM bei R. im Brahm, Wilhelmstr. 8, 5802 Wetter beziehen.

AME

Die Firma AME (Auf dem Ritter 19, 3501 Schauenburg) hat eine Trommelbremse mit TÜV-Gutachten auf den Markt gebracht. Es handelt sich hierbei um eine Doppel-Simplexbremse aus Aluminium. Sie ist verwendbar für Fahrzeuge mit einem max. zulässigen Gesamtgewicht von 460 kg. Zum Lieferumfang gehört die Bremsstrommel mit Ankerplatten, Bremsankern, Bremsbacken und -belägen, Radlagern und Steckachse. Der Preis ist AME-typisch hoch. Er beträgt 700,- DM. Für ein poliertes Exemplar müssen einhundert DM mehr bezahlt werden.



Moto Guzzi

Mit der Einstellung der Falcone 500 in den siebziger Jahren sagte Moto Guzzi nach über 50 Jahren,

in denen der Motor immer weiterentwickelt und verbessert wurde, dem Einzylinder ade, und produzierte nur noch V 2-Motoren. Die Benelli-Produkte, die unter dem Namen Moto Guzzi vertrieben wurden, und die kleinen Zweitakter wollen wir mal außen vor lassen.

Doch in der Versuchsabteilung steht außer dem Vierventil-V-Motor auch noch ein Einzylinder. Mit voraussichtlichen 650 ccm und vier Ventilen ist eine Leistungsausbeute von ca. 50 PS zu erwarten. Freunde der alten Falcone werden enttäuscht sein, daß der Motor steht und nicht liegt. Genauso werden sie die Wasserkühlung als Stilbruch ansehen. Doch bei den immer schärfer werdenden Geräuschbestimmungen, ist diese unumgänglich. Ein kleiner Trost werden da die außenliegenden Ölleitungen sein. Ob in Mailand schon das fertige Fahrzeug, oder nur der Motor, oder auch gar nichts von beiden zu sehen sein wird, steht noch nicht fest.

Was man aber sicherlich in Mailand sehen wird ist der Vierventiler und eine Enduro mit dem großen Zwei-Ventil-Motor.

SPORT - SPORT - SPORT

Sound of Singles

Bei folgenden Rennen werden voraussichtlich Läufe der SOS-Klasse veranstaltet:

- 13.05. Hockenheim
- 21.05. Nürburgring
- 28.05. Faßberg
- 25.06. Nürburgring
- 09.07. Arnsberg
- 22.07. österreichring/A
- 24.09. Most
- 30.09. Dahlemer Binz
- 08.10. Assen/NL

Moto Aktiv

Moto Aktiv veranstaltet auch dieses Jahr wieder Rennen für Serien-Motorräder. Nachdem die gut organisierten Veranstaltungen letztes Jahr großen Anklang gefunden haben, sind folgende sechs Termine geplant:

- 02.05.-03.05. Zandvoort
- 27.05.-28.05. Zandvoort
- 22.07.-23.07. Zolder
- 30.09.-01.10. Zolder
- 04.10. Nürburgr.
- 14.10.-15.10. Zandvoort

Gewertet wird in 16 verschiedenen Klassen. Alle Motorräder müssen über eine Straßenzulassung verfügen.

Informationen sind unter Tel. 06421/23636 erhältlich.

Superbike-WM

Bei den ersten Läufen in Donington Park/GB fiel Raymond Roche mit seiner Lucky-Ducati in beiden Rennen mit Elektronikproblemen aus. Der 1. Lauf wurde von F. Pirovano auf Yamaha gewonnen. Den 2. Lauf konnte Giancarlo Falappa auf Bimota für sich entscheiden. Die zweite Werks-Bimota erreichte Platz 29 und fiel beim 2. Durchgang aus. Der Privatfahrer Peter Rubatto erreichte auf seiner Bimota YB 4 E.I. die Ränge 13 und 8. Davide Tardozzi, letztes Jahr WM-Dritter auf einer Werks-Bimota stürzte auf seiner diesjährigen Privat-Bimota im Training und ging nicht an den Start.

BOT-Termine

- 23.04. Speyer
- 07.05. Nürburgring
- 21.05. Nürburgring
- 28.05. Faßberg
- 28.05. Zolder/B
- 18.06. Colmarberg/L
- 09.07. Arnsberg
- 15.07. Hockenheim
- 23.07. Nürburgring
- 06.08. Geesthacht
- 27.08. Straubing-W.
- 03.09. Mosbach-L.
- 03.09. Augsburg
- 10.09. Avus Berlin
- 10.09. Nürburgring
- 23.09. Hockenheim
- 24.09. Most/CSSR
- 30.09. Dahlemer Binz
- 08.10. Hohenfurch
- 08.10. Assen/NL

Daytona Speedweek

Beim Battle of the Twins-Rennen der Speedweek in Daytona siegte Dale Quarterley auf Ducati knapp vor Paul Lewis auf Honda. Danach folgten J. Adamo, R. Shemwell, J. Long, B. Andre alle auf Ducati und H. Enzinger auf BMW.

Aprilia-Cup

- 21.05. Nürburgring
- 28.05. Hockenheim
- 03.06. Hockenheim
- 23.07. Nürburgring
- 20.08. St. Wendel
- 27.08. Straubing-W.
- 17.09. Hockenheim
- 23.09. Hockenheim

BOT 1990 in der Schweiz?

Der Schweizer Ducati- und Aprilia-Händler E. Schnyder möchte erreichen, daß es 1990 auch in der Schweiz BOT-Rennen gibt. Hierfür muß er der FMS bis Mitte des Jahres mindestens 30 Teilnehmer nachweisen können. Interessenten hierfür wenden sich bitte an: E. Schnyder, BOT-Workshop, CH-8718 Schänis, Schweiz

Leserbriefe

Hallo liebe Leute!

Nachdem meine Freundin bei Euch ein Probeheft bestellt hatte und mir mit einiger Verzögerung ("wer es bestellt, darf es zuerst lesen") gegeben hat, einige Kommentare.

Es ist wirklich eine gute Idee eine Zeitung für Liebhaber italienischer Motorräder herauszugeben, ach ja - es gibt auch Liebhaberinnen! Wie Heinz-Willy Keusgen ja auch schreibt, gibt es in der 'großen' Motorrad-Presse wenig Berichte über italienische Maschinen, --- der Marktanteil und die Artikel sind meistens ziemlich dämlich, da die Spezies bei 'Motorrad' oder sonstwo meistens technisch nicht so auf der Höhe sind.

Allerdings muß ich auch sagen, daß mich Neuerscheinungen auch nicht sonderlich interessieren, DUC 906 hin Aprilia Tuareg her, ich bin, was dieses Gebiet angeht reichlich konservativ.

Was mich interessiert ist, wie die Leute mit ihren Geräten umgehen, was sie verändert haben, Erfahrungen mit Teilen und Händlern, bzw. Reparaturqualitäten!!, ohne ein Blatt vor den Mund zu nehmen.

An der 860 GTS, die meine Freundin und ich uns zusammen gekauft haben, soll in diesem Jahr auch noch so einiges geändert werden, damit die Reise nach Portugal einfacher wird (ordentliche Schalter, besserer Kettenschutz, Gepäckträger, Kofferhalter...).

Die Erfahrungen werden wir sicherlich gerne teilen und natürlich auch Tips bekommen. Nun ja, noch mal zurück zu Eurer Erstausgabe: ich geh einfach mal davon aus, daß die nächsten Ausgaben ein paar mehr Artikel enthalten. Ein Termin-kalender ist eine gute Idee, aber mit Verlaub, dann bitte auch mit Daten! Selbst wenn die Gefahr besteht, daß sich Termine ändern, ist es ganz gut zu

wissen, wann dieses oder jenes Treffen voraussichtlich stattfinden soll; oder soll ich dafür in die 'mo' oder so gucken müssen? Auch Termine wie Isle of Man oder BOT und SOS dürfen nach meiner Überzeugung nicht fehlen; ich glaube, bei diesen Veranstaltungen fährt so die eine oder andere italienische Maschine mit.

Es liest sich zwar ganz lustig, aber mir explodiert nicht gleich der Stift, wenn ich Yamaha schreibe, oder was immer Rolf Moeglich aus Japan da so vertreibt.

Nun gut, genug gelästert; ich wünsche Euch alles Gute, viele Zuschriften, Unterstützung und natürlich auch Abos.

Von mir habt Ihr jetzt eins.

Bis bald, Peter

Leserbrief zu "GV Ducati Ltd."

Vogelscheuche: Die Vogel-Duc wurde bereits in der Schweizer Zeitschrift "MSS" vorgestellt und löste heftige Leserreaktionen aus.

Fr. 30.000,- (DM 37.500,-) für eine Duc mit ein paar (billigen) Retouchen sind mehr als zuviel. Der Verkaufspreis des Motorrades inkl. der Teile liegt höchstens bei 18.000,-.

Es ist schade, daß in einer Zeitschrift, die für italienische Motorräder wirbt, Werbung für solche "Händler" gemacht wird. Man sollte doch versuchen Leser, sprich neue Italo-Liebhaber, zu gewinnen und nicht vor den Kopf zu stoßen.

Die Zeitschrift ist sonst informativ, jedoch mit ein paar Kinderkrankheiten (Titelfoto spiegelverkehrt, einige Druckfehler).

M. Granwehr

Touren - Treffen

Hallo Motalia !

Ich möchte im Namen der Zweizylinder-Freunde-Bayern, allen eine schöne, trockene und unfallfreie neue Saison, auch denen, die noch immer Japsee fahren, wünschen. Ich hoffe, Eure Zeitung wird mal etwas dicker und viele Fahrer schreiben von ihren Touren.

Mensch war's letzte Woche kalt. Komischerweise am meisten gegen Abend. Hauptsache die Straße war trocken. Bin mit meinem Spezi (nein, nicht der aus der Wirtschaft), er ist Boxer-Lenker und hat nach einer Saison auf einem Guzzi-Gespann nun wieder Lust auf Solofahren bekommen. Aber meine Sport-Touring-Gelände-SP guzzt auch hinter einer Gummikuh durch Bayern. Im übrigen bin ich mit meiner SP sehr zufrieden. Hat mich im Laufe von 120 000 km nur einmal im Stich gelassen. Es war ziemlich genau vor einem Jahr auf dem Weg nach Le Mans zu den 24 Stunden, an Ostern. Start 4.00 Uhr, Autobahn Passau-Regensburg nicht mal besonders kalt. Man fährt mit Lenkergriffheizung. Doch am Parsberg - Schnee - verdammt und US-Fahrzeug, noch schlimmer. Nach ca. 150 km war wieder normales warmes Regenwetter, und ich brauchte nicht mehr jeder Kaffeetante ihre Bewunderung abkaufen. Ab Heilbronn schien sogar die Sonne und später -staun, ehrlich wahr-fuhr ich nur noch in der Lederkombi und freute mich auf Saarbrücken, wo ich Toni den Le Mans Fahrer (beachtliche 250 000 km) treffen würde. Doch es wurde nichts, bei Kaiserslautern stand ich auf der Autobahn mit 'nem krummen Ventil usw. Ab diesem Zeitpunkt hab ich schon vielen einen Schutzbrief empfohlen. Bin am selben Tag noch mit Moto Guzzi zuhause angekommen. Keine müde Mark

gekostet. Und da ich ein to-taler Guzzifan bin, versuch ich es heuer wieder. In drei Wochen, wer fährt auch hin? So das war mal eine Tour wie sie nicht sein soll.

Konrad Neubauer



Italia '89 Neuseeland

Wir haben gerade unsere Italia Rally vom 11.03.-12.03. gehabt. Sie fand auf einem Campingplatz in Waikanae bei Wellington statt. Es erschienen 80 Motorradfahrer (50 auf italienischen Motorrädern und 30 auf anderen Maschinen). Veranstaltet wurden eine Straßenfahrt (80 km), ein Reifenweitwurf-Wettbewerb, ein langsam Rennen (Sieger war, wer als letzter die Ziellinie überfuhr, ohne zwischendurch mit den Füßen auf den Boden zu kommen, die Distanz betrug 100 Meter), Musik und Geselligkeit. Preise wurden vergeben für: Beste Moto Guzzi (LM I), beste Ducati/Cagiva (Ducati 750 Sport alt), und bestes anderes italienisches Motorrad (Morini 3 1/2).

An italienischen Motorrädern waren vertreten:
Ducati: F1, F1 Laguna Seca, 750 Sport (alt u. neu), Pantah 600, 900 MHR, 450, 750 GT, 750 Paso, Indiana
Cagiva: 650 Alazzurra
Moto Guzzi: V 50 III, V 50 Monza, LM I, LM II, LM III, LM IV, V 75, Lario, SP 1000
Benelli: 900 SEI, 250 S/S (Motobi)
Moto Morini: 3 1/2
Laverda: Jota, 600 OR Atlas.
Veranstaltet wurde das Treffen vom Italian Motorcycle Owners Club Neuseeland.

Lesererfahrungen

Erfahrungen mit einer V 65 TT

Nachdem ich auf vielen Ducatis und einer LM III 16 Jahre lang durch Europa getrailt bin, gelangte ich per Zufall an eine Guzzi V 65 TT. Während einer 3000 km-Fahrt quer durch Rumänien, insbesondere über die Karpaten war's geschehen - Liebe auf den zweiten Blick.

Dieses "Rädchen" machte dermassen Spaß - Vollbepackt konnte ich damit durch Links/Rechtskombinationen stechen, als säße ich auf einem Fahrrad, der Vergleich mit Skifahrspaß im Tiefschnee sei hier angebracht.

Den Hinterherfahrenden trieb es das Wasser in die Augen, sogar die, von der "nicht" nur deutschen Motorradpresse hochgejubelte, Honda Afrika Twin hatte ob ihrer Fülle und Fettigkeit Mühe der V 65 TT zu folgen.

Für mich das Beste - was Guzzi jemals baute. Die Plumpheit einer Le Mans, Darmah, SS etc. wurde mir erst bewußt (man verzeihe mir), einzig eine Scrambler bringt identisches Handling bei weitaus geringerer und auffälligerer Motorleistung. So wurde im Winter 88/89 die TT total zerlegt und neu aufgebaut. Zahlreiche "Murkselein" traten dabei an's Tageslicht. Am Wichtigsten erscheint mir jedoch die Umänderung des Primärtriebes, welcher mit der V 50 identisch war - also von 14/21 auf 15/22. Damit werden die auf der Langstrecke auf Dauer hohen Drehzahlen auf ein vernünftiges Maß reduziert, zumal der 1. Gang im Original nie benötigt wurde (wer fährt schon Moto Cross?). Des wei-

teren machen mir noch die mageren 2 Liter Ölinhalt sorgen. Der Anbau eines Ölkühlers - Angesteuert mittels Thermostat über ein Bypass wird sich nach beobachten der Öltemperatur in dieser Saison eventuell ergeben. Die hinteren Federbeine sind einfach Spitze,



während die Gabel über Schlaglöcher etc. beinhart darüber knallt. Diese Enduro unübliche / Guzzi übliche Untat wurde eliminiert indem die Blechhülsen zur Federnvorspannung entfernt wurden. Durch Beilagsscheiben in der entsprechenden Größe - oder kürzere Blechhülsen lässt sich so jede Marzocchi Gabel auf's Fahrergewicht einstellen. Der Serienauspuff mit Staubsaugerrohr wurde durch eine Anlage von Moto Spezial / Gomadingen ersetzt. Gesucht wird noch ein größerer Tank a la NTX ? die 10 l sind ja eine Zumutung, sowie ebenfalls V 35 - 65 TT, NTX Besitzer zwecks Erfahrungsaustausches.

Ewald Grillmayer, Am Rosenhügel
15, A-3550 Krems,
0043/2732/3738

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Aermacchi

Aprilia

AF-1-125 in Teilen zu verk., Bj. 88, 4400 km gelaufen, alle Teile in gutem Zustand, auch Sturzt., 04326/1808

Gebrauchte E-Teile für Aprilia RX 125/250 u. 80 ccm. Teilweise auch neu, 02407/6072 ab 15 h

Benelli

Benelli Tornado, EZ 77, Motor überholt, Extras, Neuteile, Liebhaberstück, VHB 4000 DM, Tel. 04103/87846

Bimota

Bimota YB 6, EZ 6.88, 3500 km, 0161/1813623

Bimota SB 3 D, Superbikeumbau, o. Verkl., Motor 6000 km, sehr sauberer Zustand, sinnvolles Zubehör, VB 10700 DM, 05067/1237

Cagiva

Cagiva 650 Elefant, 50 PS, EZ 86, TÜV 5/90, 15000 km, Becker-Koffer, Tankruck., gepfl. Zust., FP 7000 DM, 07443/1445 abends

Cagiva 650 Alazzurra, TÜV neu, 8000 km, Zubehör, Top, VB 5400,-, 02408/3369

Ducati

Verk. (leider) s. schöne 900 SD, Bj. 80, TÜV 5/89, ca. 30000 km, neu lackiert, Conti, Marzzochi, Stummell., Motor vor einem halben Jahr überholt, viele Neuteile, Preis VB, 0911/402025

Suche Ducati-Teile: Tacho (MHR o. Veglia), Conti rechts, Imola-Höcker, 07193/6875

LM-Räder für Ducati 900, zus. VB 650 DM, 089/409520

Suche Gepäckträger für GT 860, Wer kann Tips geben für Verbesserung des Ölkreislaufes? Tel. 0201/271885 Peter

Pantah, EZ 84, umgeb. 750, VB 8000, Tel. 02408/81765

Fantic

Fantic 403, 13 kw, für 1700 DM zu verkaufen, 0821/82960

Garelli

Gilera

Gilera TG 2, 83, 3000 km, neuwertig, VB 2600 DM, 09122/13504

Gilera RV, 17/27 PS, Bj. 87, Neuwertig, Sportverkleidung, 2600 DM, 02858/7834

Laverda

RGS 1000, Kühler-Umbau, VS, Tel. 02303/13330

Wer führt Inspek. an 1000 SFC selber aus u. kann mir Tips geben? Mike Andretta, Ponstr. 72, 5100 Aachen, 0241/29567

Laverda 1000 Jota, EZ 82, Extras, guter Zust., 5900 DM, 09367/3397

Verk. Laverda 750 SF, 1973, Originalzustand, komplett, etwas vergammelt aber funktionierend, für DM 3500,-, 0043/2732/3738

Orig. 750 SFC Laverda, Bj. 74, ital. Brief, verzollt, div. Neuteile, Preis VHB, nehme evtl. ital. Motorrad in Zahlung, 040/2003395

Magni

Magni-Fahrer, bitte meldet Euch zw. Gründg. zwangsl. Verbindung u. Erfahrungsaust., Tel. 07381/1274

Malanca

Suche E2C, 05642/6841

Guzzi

Le Mans I,
umgebaut, 948 ccm,
Alutank + Höcker
Eigenbau mit TÜV,
Verkl., etc.,
Preis: VB, ab 17 h,
Tel. 0421/705219

V 1000 G5, EZ 84,
1. Hd., 15000 km,
Sommerf., TÜV 8/90,
Extras, VB 8200 DM,
05961/265, morgens

V 1000 G5/SP Teile
wegen Umbau günstig
zu verkaufen, Tel.
0461/22654

Verk. für LM I o.
II
Doppelscheinwerfer-
Vollverkl., VH 350
DM, Lafranconi 250
DM, 05192/5681

Cali II Gespann EZ
82, Squire ST2-
Boot, wahlw., VB
9500 DM,
07062/61921

Suche f. NTX
Kardanwelle, LM 3
Tank, NTC
Schutzblech v.,
02041/22825

Verkaufe Fahrwerk
v. V 65 kpl.,
02041/22825

V 50 Monza, 9000
km, Bj. 80, viele
Extras, VB 4500 DM,
08178/3518 ab 18
Uhr

Suche Moto Guzzi V7
850 GT California
o. V7 Ambassador,
H. Schlecht, Karl-
Hoffmeister-Str.
20, 4130 Moers 1

Mille GT,
Speichenräder,
schwarz, EZ 7/88,
5000 km, aus fam.
Gründen zu verk.,
Tel. 02761/2577

Verk. Falcone, TÜV
neu, 30000 km, VHB
2500 DM,
0761/281557

Verk. Neuteile v.
T5: Gabel, Räder,
Reifen,
Bremsseib., Tank,
Sitzb., Stoßd.,
Seitend., Heckteil,
Tel. 0431/231950

Suche MG-SP-
Lenkerverkleidung
mit Scheibe, nur
Original, Tel.
08531/3350,
Neubauer

Für Guzzi:
Agostini-Verkl.,
Sitzbank Vapolini,
Höckersitzbank
Moto-Italia,
Zylinder,
Ölwannenwischenr.
und versch.
Rücklichter,
0561/828629 ab 19
Uhr

Guzzi 850 T-5, EZ
86, 67 PS, 10 tkm,
div. Extras,
Topzustand,
Sommerfahrzeug,
8500 VHB, 040-
4916910

Verk. MG 650 NTX,
EZ 3/88, 11500 km,
Gepäckträger, n.
Hinterradreifen, n.
Langst.,
02191/666389

Guzzi V7, Bj. 71,
Polizeimaschine,
und T 3, Bj. 45, 40
tkm, 02596/1335

Verk. MG V 35
Imola, 27/32 PS,
TÜV 5/90, VB 2800
DM u. viele Le
Mans-Teile,
0431/84755

Morini

Suche Moto Morini
500 Camel, Tel.
0761/26192 Rolf

Morini 3 1/2 VS
Sport, Bj. 81, 27
PS, 10000 km, TÜV
4/90, Extras,
0821/94974

501/2 Camel, E.-
Start, 22 Ltr.-
Tank, EZ 2/88, wie
neu, 07150/4886

Morini 3 1/2 S in
Teilen, ohne
Rahmen, mit
Getriebeschaden,
sonst komplett zu
verkaufen,
040/7207772

Motobi

MV Agusta

MV Agusta 350 S,
Funktionst. u.
komplett, VHB 3500
DM, 02161/559118

Zubehör

Marzocchi MC-Gabel,
40 mm, DM 200,
089/876270

Sonstiges

Suche Lederkombi,
schwarz, Gr. 54-56,
0431/641686

MOTORRADSERVICE

Jochen Zimmermann

Mochenwangener Str. 19

7984 Wolpertswende

Tel. 07502/4544

Ersatzteile, Motorräder und Zubehör

Geschäftszeiten: Mo - Fr 14.30 - 18.30 Uhr

Mittwochs geschlossen

Sa 10.00 - 14.00 Uhr

| | | |
|---------------------------------|---------|----|
| Motorräder: Mille GT sw. o. rot | 11948,- | DM |
| Mille GT sw. o. rot Speiche | 12219,- | DM |
| California III | 13384,- | DM |
| California III Speiche | 13700,- | DM |
| LM 1000 | 13900,- | DM |

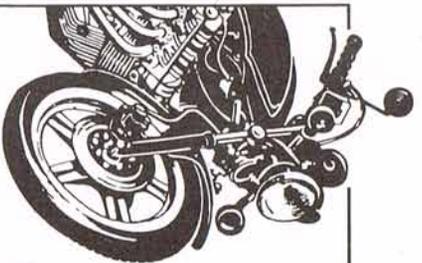
Gebrauchte Motorräder auf Anfrage.

Umfangreiche Preisliste gegen 5,- DM in Briefmarken erhältlich.

Rabatte für Club's, Rennfahrer und Firmen bitte gesondert anfragen.

Beispiele:

| | | | |
|-----------|-----------------------------|--------|----|
| 12011400 | Kurbelwellenlager hinten | 116,50 | DM |
| 17045050 | Stößelstange | 33,85 | DM |
| Ausp 20 | Auspuff LM III Serie | 374,20 | DM |
| Ausp 21 | Auspuff LM III Lafranconi | 491,25 | DM |
| Dicht 45 | Dichtungssatz Motor LM I II | 32,40 | DM |
| Kreuzg 01 | Kreuzgelenk T - LM | 186,05 | DM |



Neues Motorrad! Sofort NECKURA anrufen

Gehen Sie auf Sparkurs mit der
NECKURA Allgemeine Vers.-AG
(Tarif für Haftpflicht 2 Mio, Zahlungs-
weise 1/4jährlich, Beitragssatz 100%
inkl. Vers.-Steuer, Stand 1/89)

| PS | N/Normaltarif | B/Öffentl. Dienst |
|---------|---------------|-------------------|
| bis 10 | 49,10 DM | 40,40 DM |
| bis 17 | 64,80 DM | 53,40 DM |
| bis 27 | 138,80 DM | 112,40 DM |
| bis 50 | 200,00 DM | 161,20 DM |
| über 50 | 282,60 DM | 227,80 DM |

NECKURA 
Die faire Versicherung

Mopedversicherung ab 1. März 1989 · 2 Mio. pauschal DM 95,20