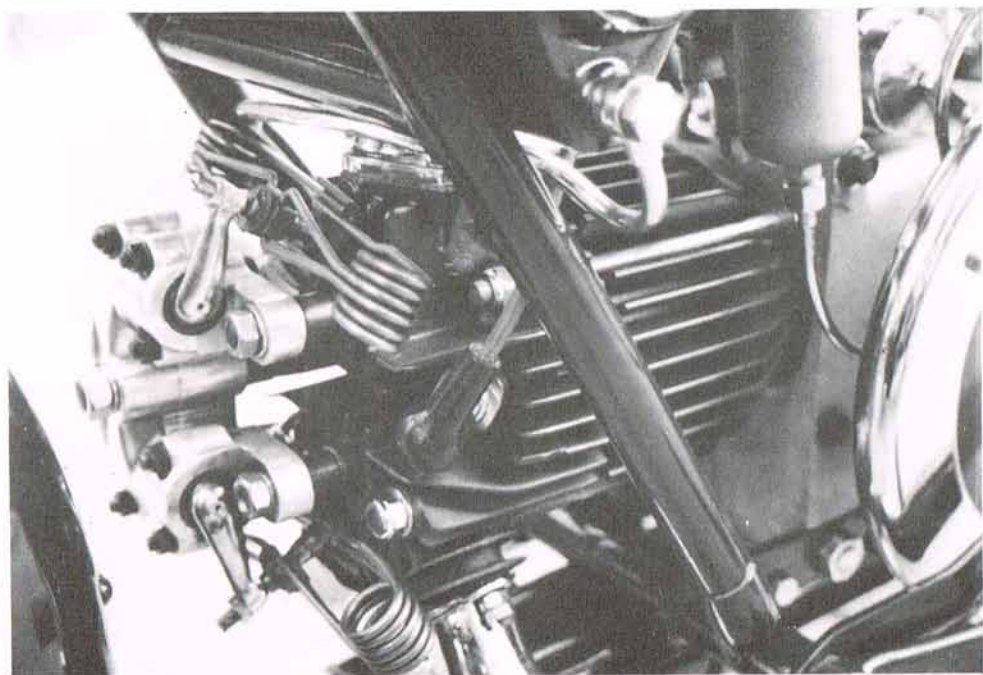


Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 4

06/89

2,50 DM

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	11940,-	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

Impressum

MOTALIA

Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel
0431/671108

Redaktion:

Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank 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

Die Benelli Sei ist genauso wie die 304 eingestellt worden. Benelli produziert damit, wie schon in MOTALIA Nr. 1 berichtet nur noch kleine Motorräder. Die Geschichte des ersten Seriensechszylinders findet ihr auf den nächsten vier Seiten. Unsere Clubvorstellung kommt diesmal aus Österreich. Akustik Italiana heißt der noch junge Club, der aber recht aktiv ist. Die Presseschau ist diesmal sehr umfangreich (das Interesse an italienischen Motorrädern steigt) und auch der Veranstaltungskalender enthält wieder 80 Termine.

Hajo vom Moto Guzzi Club Olpe-Biggensee e.V. beschreibt den Umbau auf Speichenräder für Le Mans.

Moto Guzzi hat sich endlich zwei Schwachpunkten, der Kupplung und dem Steuertrieb, der großen V-Motoren gewidmet. Hoffentlich gehören damit ungenaue Steuerzeiten und "wandern der" Zündzeitpunkt sowie die "klebende" Kupplung der Vergangenheit an.

Wir waren auf einigen Veranstaltungen. Unter anderem haben wir das Italiener-Frühstück auf dem Autobahnparkplatz Bönningstedt besucht. Das Treffen der Guzzi-Freunde-Friesland in Jever sowie das Italiener-Treffen der Ducati Freunde Österreich in Krems gehörten zu den Zielen unserer Wochenendtouren.

Und natürlich gibt es wie immer Kleinanzeigen, Kurzmeldungen und leider auch ein ernstes Wort in eigener Sache.

Euer MOTALIA-Team

SECHS RICHTIGE ?

Hondas Topmodell war die CB 750 Four, Yamahas größtes Bike die TX 750, Kawasaki wechselte mit der Z 900 auch zu den Viertaktern über und Suzuki hielt mit dem Wasserbüffel die Fahne der Zweitakter hoch. In Deutschland war die R 75/5 das Flugschiff der BMW-Modellpalette und die Münch das Maß der Dinge. Triumphs Trident, die sehr ähnliche BSA Rocket und die Commandos von Norton zeigten den englischen Stand der Technik. In Bella Italia rundeten die 750 S von Ducati, die Laverda 1000, die MV Agusta 750 S und Moto Guzzis V 7 850 das Angebot der Big Bikes ab. In diese Motorradwelt ließ Benelli am 27.10.1972 in Modena eine Bombe platzen:

Die 750 Sei

Mit ihren sechs Zylindern war sie eine Sensation, obwohl der Motor eigentlich ein alter Bekannter war.

Die Benelli-Techniker hatten die Antriebseinheit der 500 Quattro genommen, und sie auf jeder Seite einfach um einen Zylinder verbreitert. Damit waren sie den Japanern mal wieder zuvorgekommen. Honda kam erst 1978 mit der CBX 1000 auf den Markt. Im gleichen Jahr folgte Kawasaki mit der Z 1300.

Aber zurück zur Benelli. In einer Zeit, in der jeder Zylinder seinen eigenen Auspufftopf hatte, mußte natürlich auch die Benelli sechs Rohre haben, die für einen unvergleichlichen Sound sorgten. Dieser und die gewaltige Optik der gefächerten Megaphone waren für so manchen Menschauf- lauf verantwortlich.

Auf der anderen Seite der Zylinderköpfe ging es sparsamer zu. Zwei Zylinder mußten sich je einen 24 mm Dellorto-Vergaser teilen. Dies hält natürlich den Verbrauch erfreulich gering. Die kleinen Querschnitte und lange Ansaugwege sorgten für eine damals unerreichte Ela-

stizität, die zusammen mit der Laufruhe des Sechszylinders für ein unvergessenes Fahrerlebnis sorgten. Der Motor reagierte sofort auf



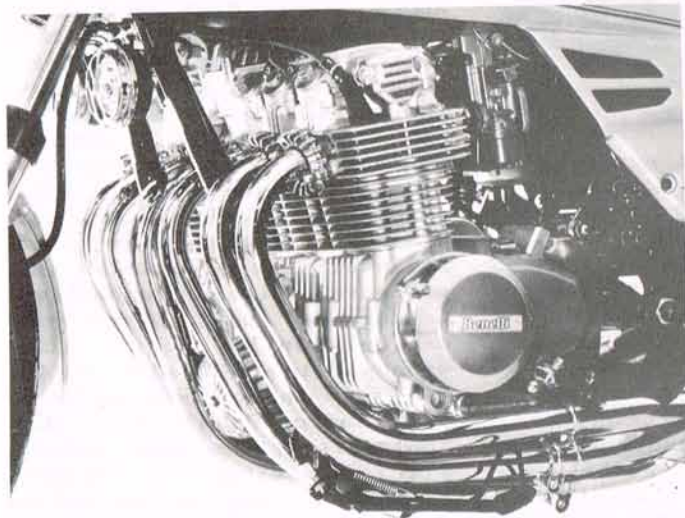
750 Sei in Neckarsulm

die kleinste Änderung am Gasgriff.

Mit 56 mm Bohrung und einem Hub von 50,6 mm ergaben sich 747,7 ccm. Im Zusammenhang mit einer Verdichtung von 9:1 wurde eine Leistung von 63 PS bei 8500 U/min angegeben, die angeblich für ca. 200 km/h gut war. Aber das war wohl etwas optimistisch. 1977 wurde die Verdichtung auf 9,8:1 erhöht.

Die einteilige Kurbelwelle läuft in sieben Gleitlagern und treibt über eine Rollen- kette eine obenliegende Nok-

kenwelle an. Auch die Pleuel waren gleitgelagert. Die Lichtmaschine wurde auf einer Extrawelle hinter den Zylindern angeordnet, dadurch war es möglich, daß der Motor nicht breiter als 62 cm baute. Neben dem Kickstarter gab es auch noch einen E-Starter.



Der imposante Motor

Mit 86 kg war der Motor kein Leichtgewicht, aber lange nicht so schwer wie man vermuten mag.

Eine Duplex-Kette übertrug die Kraft auf ein Nylon-Kettenrad.

Das Fahrwerk bestand aus einem klassischen Doppelrohrrahmen mit Tele-Gabel und Federbeinen von Marzocchi. Die Doppelscheibe vorne mit einem Durchmesser von 280 mm stammte aus dem Hause Brembo und für die hintere Trommel in Zweinockenausführung zeichnete sich Grimeca verantwortlich. Borrani-Leichtmetallfelgen waren obligatorisch.

Die Heimat der Sei ist wie bei den meisten italienischen Motorrädern die Landstraße. Ein ausgezeichnetes Fahrwerk, das optimalen Geradeauslauf mit guten Handling-Eigenschaften verband, wurde nur durch die damals italienische Federungs-Philosophie "sportlich straff" getrübt.

Ausgeliefert wurden die ersten Motorräder 1975.

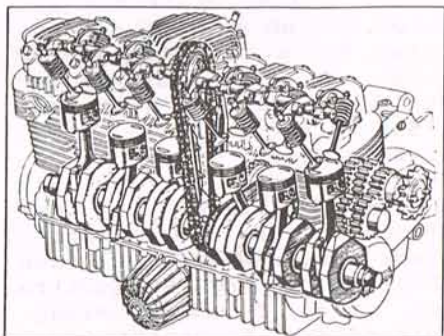
Seis mit Motornummern unter 7297 hatten öfter Ärger mit dem Getriebe, das dann verändert wurde.

Das vorher verwendete Sechsklauen-Getriebe nutzte ab.

Die Folge waren herauspringende Gänge. Auch

Kurbelwellen- und Nockenwellenschäden gab es am Anfang.

Von der 750 Sei wurden ca. 400 Stück in Deutschland an den Mann/die Frau gebracht.



900 Sei



Die 900er mit neuem Styling. Das Plastik dominiert.

1979 wurde die 750er durch die 900 Sei abgelöst. Durch Vergrößern der Bohrung auf 61,5 mm stieg der Hubraum auf 902 ccm an. Spätere Modelle hatten dann ein Hub/Bohrungsverhältnis von 60 x 53,4 und dadurch 906 ccm. Die Leistung wuchs auf 80 PS. Doch die Ingenieure begnügten sich nicht nur mit etwas Leistungssteigerung am Motor, sondern das ganze Modell wurde kräftig überarbeitet. Aus der Ölbadkupplung wurde eine Trockenkupplung. Die Bosch-Drehstromlichtmaschine wanderte auf den linken Kurbelwellenstumpf und verbreiterte den Motor auf 66 cm. Auf der anderen Seite der Kurbelwelle wurden die drei Kontakte gegen elektronische Zündungsgeber vertauscht. Die Drahtspeichen-Räder mußten Gußfelgen weichen, und auch die 6 in 6 blieb auf der Strecke. Der Kickstarter wurde weggelassen. Optisch ähnelte sie der 250 Quattro mit ihrer Tankverschalung-Seitendeckel-Kombination. Der Durchmesser der vorderen

Scheibenbremse wuchs auf 300 mm. Und durch die Verwendung einer Scheibenbremse im Hinterrad, war es nun auch möglich, das schon von Moto Guzzi bekannte, Integral-Bremssystem zu verwenden.

Sei 900 Sport

Ende '84 wurde die 900 Sei Sport angekündigt. 6-1 Auspuffanlage, Alu-Schwinge mit Zentralfederbein, PVM-Räder, vorne 16 Zoll, zurückverlegte Fußrastenanlage und eine rahmenfeste Halbschale waren die augenscheinlichsten Veränderungen. Aber diese Maschine kam nicht aus Peasaro, sondern war eine Kleinserie des deutschen Importeurs Alois Demharter. Leider gab es hiervon nur wenige Modelle, da der allgegenwärtige TÜV sich nicht mit der Ansaugeräuschkämpfung anfreunden konnte. Das Zentralfederbein ließ keinen Platz für einen Luftfilterkasten, so daß aufgesteckte Filter zum Einsatz kamen.



Turbolader an einer 750er Sei, gesehen auf einem Treffen in Dänemark

Die Sei war immer eher eine exklusive Langstreckenreise-

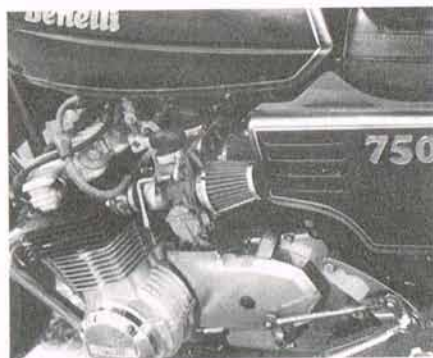
maschine als ein ausgesprochenes Sportmotorrad.

Ein reichhaltiges Zubehörangebot war beim Importeur verfügbar. Gepäckträger, Koffer und Topcase für den Tourer, der Sportler konnte durch Nockenwelle, Sechsfach-Vergaseranlage und 6 in 1-Auspuffanlage einige weitere Pferde mobilisieren. Sportsitzbank und zurückverlegte Fußrastenanlage erhöhten den Komfort. Gabelstabi und Ölkühler verbesserten das Fahrwerk und erhöhten die Lebensdauer. Ein O-Ring-Kettenkit war auf alle Fälle als Ersatz der Duplex-Kette anzuraten.

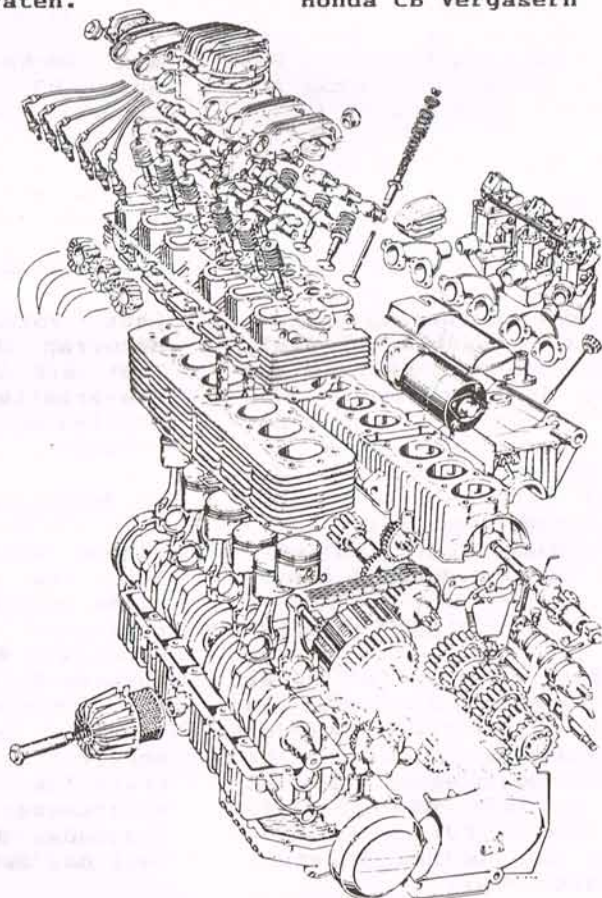
Die Produktion der Sei ist schon länger eingestellt und die letzten Exemplare für den deutschen Markt sind beim Importeur eingetroffen. Wer also noch ein Exemplar der luftgekühlten sechszylindrigen Italienerin haben will, muß sich beeilen. Mit 10 700 DM ist man dabei.

Die Herstellung der Honda wurde 1983 eingestellt und von der Kawa werden im Moment auch die letzten Modelle verkauft. Es gibt also keine Sechszylinder-Motorräder mehr, oder? Da ist die Gold Wing 1500, aber

ist die noch ein Motorrad oder schon ein Auto?



Selbstgebaute Sechsfach-Vergaseranlage mit Honda CB Vergasern



Presseschau

Benelli Leoncino

Motorrad Classic 4/89 befaßt sich, laut Vorschau, mit dem kleinen Zweitakter aus dem Hause Benelli.

Moto Guzzi

In der dritten Ausgabe der Zeitung Motorrad Touren 1989 geht Lars Döhmman recht ausführlich auf die Entwicklung der großen V-Motoren aus Mandello ein. Auch das Zubehörangebot sowie der eine oder andere Tip kommen zur Erwähnung. Kein oberflächlicher Bericht, der mit 11 Fotos auf sechs Seiten verteilt ist.

Moto Guzzi V 7

Ca. 5 1/2 Seiten beansprucht Guido Saliglers Bericht über die alte V 7 von Moto Guzzi in der Juni Ausgabe der motorrad, reisen & sport. 15, bis auf drei, farbige Fotos helfen dem Leser, den Mythos der V 7 zu verstehen. Daß das getestete Exemplar mehr als 200 000 Kilometer auf dem Buckel hat, sagt wohl mehr als genug über die Zuverlässigkeit des italienischen "Betonmischers" aus.

Fantic HP 1

Die Fantic HP 1 ist einer der beiden Konkurrenten im 17 PS-Vergleichstest in der Juni-Ausgabe der Zeitschrift mo. Messen muß sie sich mit der MZ ETZ 251. Fünf Seiten füllt der Vergleich der beiden Einsteiger-Motorräder.

Duc-Clubrennen

Auf ca. 1/3 Seite geht PS 6/89 auf das Ducati-Clubrennen in Hockenheim ein. Ein Bild ist auch dabei.

Ducati-Umbau

Auf vier Seiten mit 12 farbigen Fotos wird ein Ducati-Umbau auf 900er Basis vorgestellt. Auf den Fotos sind viele Details zu erkennen. Wo? PS 6/89.

Ducati-Superbike

Ein Sechs-Seiten Bericht, auch PS 6/89, über die Superbike-WM, geschrieben von Alan Cathcart, enthält auch ein paar Absätze über die Ducati 888. Wie hätte es auch anders sein sollen!

Cagiva 750 Elefant

Laut Vorschau wird sich Motorrad Nr. 13 in einem Test mit dem neuen, stark überarbeiteten Modell, der italienischen Reiseenduro befassen.

Nuovo Falcone Gespann

Sieben Seiten der Ausgabe 3/89 von motorrad-Gespann nimmt ein Bericht über ein seltenes Alltagsgespann ein. Eine Nuovo Falcone mit Velorex-Seitenwagen wird als billige Alternative zu teuren Gespannen vorgestellt. 16 Fotos und ein Überblick über die Entwicklungsgeschichte des liegenden Einzylinders sind Teil des Artikels.

CLUBVORSTELLUNG

Akustik Italiana Austria

stellt sich vor



Wir, als Fahrer verschiedener italienischer Motorräder, haben uns entschlossen, einen eigenen Club zu gründen. Unser gemeinsames Interesse gilt in erster Linie dem italienischen Motorrad. Auch wollen wir Ausfahrten unternehmen und diverse italienische Veranstaltungen besuchen.

So möchten wir am 10. und 11. Juni 1989 ein Motorradtreffen in Hirm, Burgenland, Österreich organisieren, bei dem jeder Italienerfahrer herzlich willkommen ist.

Da es in unseren Reihen auch sportliche Fahrer gibt, beabsichtigen wir, eventuell in diesem Jahr, ein Rennen europäischer Classiker auf

dem Österreich Ring durchzuführen. (Näheres steht noch nicht fest, wird jedoch rechtzeitig bekannt gegeben).

Wenn Du Italienerfahrer bist, (egal ob Ducati, Moto Guzzi, Laverda, Benelli, Moto Morini usw., oder vielleicht MV Agusta?) komme doch einmal in unser Clublokal nach A-7033 Pötsching, "Gasthaus zur Grenze" Marchardt.

Clubabend ist jeden 1. Mittwoch des jeweiligen Monats. Bei eventuellen Fragen wende Dich an Gerhard Kurz, Rosengasse 3, A-7210 Mattersburg, Ortsteil Walbersdorf. Tel. 02626/36623

VERANSTALTUNGS - KALENDER

Die Aufnahme von Veranstaltungen in diesen Veranstaltungs-Kalender ist kostenlos. Es werden aber nur Italiener-Veranstaltungen oder für Italiener-Fahrer/innen 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!

16.06.-18.06.89

Treffen des Moto Guzzi Club
Holland in Boxmeer, Holland

16.06.-18.06.89

Treffen des Laverda Club Bergen

16.06.-18.06.89

Moto Morini Treffen der Moto
Morini Freunde Nordbaden
Info: Klaus Gladhorn, Tel.
0721/492483

17.06.-18.06.89

3. Treffen des MV Agusta-Moto
Morini Club de France bei der
Rennstrecke von Charade bei
Clermont-Ferrand/Frankreich
Info: M. G. Pivert, 71 Avenue
de Clichy, F-75017 Paris, Tel.
F/1/43872161, Frankreich

17.06.-18.06.89

Int. Clubtreffen des Ducati
Club Holland in Horst, Limburg
Info: Ducati Club Nederland,
Bloemstede 50, NL-3608 TJ
Maarssen, Holland

17.06.-18.06.89

3. Guzzi-Treffen in
Torino/Italien
Info: Beppe Moto, Via Sestriere
3, I-10024 Moncalieri

17.06.-18.06.89

2. Ducati-Treffen im Kellen-
bachtal
Info: Ducati-Stammtisch Rüdes-
heim, Harald Pleines, Schäfer-
str. 11, 6551 Rüdesheim

18.06.1989

1. Ducati-Tag des Gentlemen's
Motor Club Rom auf der Renn-
strecke von Vallelunga, Italien
Info: Gentlemen's Motor Club of
Rome, Via della Caffarellotta
57, I-0079 Rome, Italien

18.06.1989

Fahrertraining nur für ital.
Motorräder auf dem Salzburgring
Info: Fa. Schajor, Altöttinger-
str. 2, 8261 Tüßling

22.06.-25.06.89

Midsommerträff des Moto Guzzi
Club Schweden in Ludvika
Info: C. Alge, Lönnvägen 7,
S-14141 Huddinge, Schweden

23.06.-25.06.89

Toy-Run in Tongerlo/Belgien,
nur f. Klassiker, keine Japaner
Info: H.R. Eichmann, Pauwen-
graaf 40, B-3640 Maasmechelen,

23.06.-25.06.89

18th Annual Kansas State Nat-
ional MGNOC Rally, Abilene, USA
Info: Frank Wedge, RR 1, Box
136, Ellsworth, KA 67439, USA

23.06.-25.06.89

3. BOT-Motorradtreffen des MRC
Salzkammergut am Loser bei
Altaussee in Österreich
Info: Tel. 0043/6135/7736

23.06.-25.06.89

Italienertreffen des MC Freaks
in Brovst/Dänemark
Info: MC Freaks, Nesgårdsvej 3,
DK-9460 Brovst, Dänemark

23.06.-25.06.89

6. Weeley Weekend des Internat-
ional Laverda Owners Club in
Clacton, Essex, GB
Info: S.C. Ernst, High Brich
Cottage, High Brich Road, Wee-
ley Heath, Clacton, Essex CO16
9BU, Großbritannien

23.06.-25.06.89

Ducati-Treffen der Ducati
Freunde Ottersberg
Info: J. Adam, Birkenweg 5 b,
2802 Ottersberg

VERANSTALTUNGS-KALENDER

24.06.-25.06.89

Midnight Sun Meeting auf der Kemora Rennstrecke des Ducati Clubs Finnland mit Rennläufen
Info: Petri Mäkijärvi, Vuorimiehenkatu 14 A 16, SF-00140 Helsinki, Finnland

24.06.-25.06.89

1. Guzzi-Treffen in Aosta/I
Info: OK Moto SNC dei f. lli Boggia c. so. Ivrea 37, I-11100 Aosta, Tel. I/165/32259, Italien

24.06.1989

2. Classik-Bike-Treff in Eggenburg/Österreich
Info: E. Grath, Feldgasse 23, A-3730 Eggenburg

30.06.-02.07.89

2. Treffen des Ducati-Stammtisch Hessen in Schotten
Info: Dietmar Hochberger, Eckstr. 7, 6338 Hüttenberg, Tel. 06441/73534

30.06.-02.07.89

2. Treffen für die Freunde liegender Einzylinder an der ehemaligen Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart
Info: Frank Plonus, Fuchswaldstr. 74, 7000 Stuttgart 80, Tel. 0711/6872035

30.06.-02.07.89

3. Int. Guzzi-Treffen in Prato/Italien
Info: Moto Star, Via Compagnetto da Prato 4/6, I-50047 Prato, Tel. 574/20369, Italien

30.06.-02.07.89

4. Int. Motorradtreffen für italienische Motorräder des MF Epsilon e.V.
Info: H.-P. Kaulen, Wissersheimer Weg 8, 5042 Erftstadt-Herrig, Tel. 02235/6417

30.06.-02.07.89

2. ital. Wochenende des MC Eversdijk in Wemeldinge/NL
Info: MC Eversdijk, c/o Rini Kloosterman, Stekeldijk 2, NL-4493 PE Kamperland, Holland

??-07.1989

Tour des Alpes der IG Laverda 750 im Raum Schweiz/Österreich/Italien
Info: Andreas Lauber, Allmendstr. 39a, CH-5400 Baden, Schweiz

02.07.1989

Concours des Italian Owners Club in Olivers Mount, Scarborough, Yorks in GB
Info: Andrea Hall, GB/0904/414407

07.07.-08.07.89

7. Annual European and Cafe' Motorcycle Rally 5 Meilen südl. von Parry Sound, Ontario, Canada
Info: Mike Moloney, P.O. Box 484, Parry Sound, Ontario, Canada

07.07.-09.07.89

MV-Treffen in Rietheim bei Villingen-Schwenningen
Info: A. Feld, Kanzlei 53, 4005 Meerbusch 1

07.07.-09.07.89

6. Int. Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club München beim Bartewirt in Kreuzstraße
Info: A. Sauter, Eglhofstr. 7, 8000 München 60

08.07.1989

Sommernachtsfest des Moto Italia in Sieghartsstein/A
Info: Roland Kratzer, Neubaugasse 15, A-5202 Neumarkt/Waldersee, Österreich

08.07.-09.07.89

2. Int. Guzzi-Treffen in S. Giovanni in Peraiceto/Italien
Info: UP Persietana, Via R. Stefani 9, I-40017 S. Giovanni in Persiceto, Tel. 0039/51/823637, Italien

08.07.-09.07.89

Ducati-Treffen in Grohnde des Ducati-Club-Hannover
Info: Wolfgang Rieß, Weidemannweg 8, 3000 Hannover, Tel. 0511/480197

VERANSTALTUNGS-KALENDER

09.07.1989

3. Motoraduno Interregionale des Ducati Club Padova in Selvazzano bei Padova, Italien
Info: Moto Club Ducati Padova, Via Scapacchio, 73, Selvazzano Dentro, I-35030 Padova, Italien

09.07.1989

2. Treffen klassischer italienischer Automobile, Motorräder und Sportwagen im Ristorante Passatore, Wasserburger Landstr. 212, 8000 München

14.07.-16.07.89

Deep Forest Campout des MGNOC in Randel, USA

22.07.-23.07.89

13. Int. Guzzi-Treffen in Massa/Italien
Info: Casa del Motociclo Aldovardi, Via Palestro 9, I-54100 Massa, Tel. 0039/585/488544, Italien

22.07.-23.07.89

Ducati-Clubrennen in Zeltweg/Österreich
Info: Ducati-Club-Österreich, Franz Vorderwinkel, Hetzenedorferg. 6, A-3500 Krems, Österreich

28.07.-30.07.89

Summer Camping Weekend der Morini Riders GB in Glencol, Schottland
Info: J. Mungall, The Cats Whiskers Peat Inn, Cupag Fife, Scotland KY 15 5LH, GB

28.07.-30.07.89

Europ. Guzzi-Fest des Moto Guzzi Club Bavarese e.V. in Thal bei München
Info: J. Fuchsberger, Mörikestr. 2, 8208 Kolbermoor

28.07.-30.07.89

3. Euro-West Rally in Prineville, Oregon, USA
Info: MGNOC, D. Dixon, 57455 S. Morse Road, Warren, Oregon 97053, USA

29.07.-30.07.89

Slaters Weekend des International Laverda Owners Club Großbritannien

29.07.-30.07.89

Italienertreffen 25 km südl. von Bremerhaven
Info: Ralph Pleuß, Hake-Betcken Str. 7, 2854 Loxstedt-Büttel, Tel. 04740/566

31.07.1989

Cadwell Park Track Day des Ducati Owners Club England
Info: Mick White, 11 Montpellier Close, Billericay, Essex CM12 0UH, Tel. GB/0277/659879

VORSCHAU

AUGUST

Internationales Aermacchi Treffen in Brunnadern/CH

5. Eagle Cave Campout des MGNOC Wisconsin, USA

5. Int. Guzzi-Treffen in Goma-dingen

Pearrying Lake Campout des MGNOC in Winthrop, Washington, USA

Treffen der Laverda-Freunde Silberstedt

Fahrertraining des Ducati-Club Dänemark auf der Rennstrecke von Falkenberg südlich von Värberg in Schweden

Höstträff des Moto Guzzi Club Schweden in Strömsnäsbruk

First ever all Missouri Moto Guzzi Campout, The Landing, ca. 20 Meilen westl. von Hanibal, Missouri, USA

Treffen des Laverda Club Dänemark bei Odense/DK

VERANSTALTUNGS-KALENDER

Treffen Italienischer Motor-
räder in Dänemark

Italia '89 Festival in England

Cadwell Park Track Day des La-
verda Owners Club GB

International V-Twin Rally in
Großbritannien

7. Virginia Moto Guzzi Rally am
Sherando Lake in Virginia, USA

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

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

Treffen des Ducati Club Schwe-
den

Britisch-italienisches Klassi-
kertreffen für Fahrzeuge bis
Bj. 1975 in Bad König

SEPTEMBER

Österreichring-Veranstaltung
des Moto Guzzi Club Austria

V7/-IG Jahrestreffen

Treffen des Laverda Club Berlin
e.V.

Treffen des Norsk Moto Guzzi
Klubb bei Kongsberg, Norwegen

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

Ducati-Clubrennen in Assen/NL

Teilemarkt mit Italienerntag in
Bielefeld

4. Eastern Nebraska-Western
Iowa Campout in Onawa, Iowa,
USA

Int. Guzzi-Treffen in Mandello
del Lario/Italien

Northern Ducati Rally GB

Clubausfahrt des Ducati-Club
Österreich in die Schweiz Alp
in der Schweiz

Int. Rally des Internatiol La-
verda Owners Club GB in Brain-
tree

Treffen des Moto Guzzi Club
Deutschland

Int. Conc. Motorcyclist "Grape
harvest" in Tokaj in Ungarn

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

2. Int. Guzzi-Treffen in
Bari/Italien

OKTOBER

5. Herbsttreffen der IG für
europäische Motorräder Wöbbel

Treffen der Zweizylinder Freun-
de Bayern in Tüßling

DEZEMBER

Motor Show Essen mit MV-Agusta
Sondershow

Vorstandstreffen der europä-
ischen Ducati-Clubs in Hannover

EINLADUNG

zum

2.internationalen



vom 25.-27.08.1989

in Kiel-Falckenstein

Italienertreffen in Österreich

Am letzten Mai-Wochenende veranstalteten die Ducati-Freunde Österreich ihr Italienertreffen in Krems.

Der Club gibt eine Clubzeitung heraus, die viermal im Jahr erscheint. Professionelle Aufmachung, Hochglanzpapier und vierfarbiger Umschlag lassen auf einen großen Verein schließen.

Da MOTALIA auch in Österreich und der Schweiz erscheint, und wir in Kiel ja recht weit im Norden sind, war das Treffen eine willkommene Gelegenheit, uns dort unten etwas bekannter zu machen.

Am Donnerstag schwang ich mich auf meine Cali und startete in Richtung Nürnberg. Dort übernachtete ich bei Hermann Neudert, dem Inhaber von Moto Totale. Der obligatorische Kneipenausflug wurde natürlich nicht ausgelassen, und so wurde die Nacht recht kurz.

Am Freitagmorgen ging es weiter nach Krems. Ein Umweg ließ meinen Anfahrtsweg auf insgesamt ca. 1450 km anwachsen.

Gegen 18 Uhr kam ich auf dem Treffenplatz an. Ich muß wohl ein recht enttäuschtes Gesicht gemacht haben. Der Platz war recht klein. Ich hatte ein großes Treffen erwartet und die Koffer bis obenhin mit Zeitungen voll. Man sollte nicht von der Clubzeitung aus auf das Treffen schließen.

Bevor ich mich versah, stürzte jemand auf mich zu, der sich als Ewald Grillmayer (EWG) vorstellte. Für MOTALIA Nr. 2 hatte er uns einen Erfahrungsbericht über seine Moto Guzzi V 65 TT geschrieben.

Bisher standen drei Zelte auf dem Platz, aber das Treffen sollte auch erst am Samstag beginnen, wir mir gesagt wurde.

Tja, ist schon schlecht, wenn man nicht mal seine eigene Zeitung ordentlich liebt.

Am Abend war Clubversammlung in einer Gaststätte und alle, die schon am Freitag angekommen waren, fuhren mit.

Am Samstag fuhr ich etwas durch die Gegend. Die Donau und das umliegende Gebiet mit einigen Burgruinen und Aussichtspunkten luden ja auch



Der Treffenplatz bei bestem Sonnenschein. Die Autos, rechts im Bild, gehören zum Museum und warten auf ihre Restauration.

förmlich dazu ein. Petrus tat das Seine dazu: Das ganze Wochenende über schien die Sonne.

Auf der Rückfahrt zum Treffen besuchte ich das Motorradmuseum Krems-Egelsee, das bloß 1-2 km vom Treffensplatz entfernt war, der übrigens vom Museum zur Verfügung gestellt worden war.



Die italienische Ecke im Motorradmuseum Krems-Egelsee

Neben Motorrädern aus aller Welt und einer sehr umfangreichen Puch-Sammlung sind dort auch einige italienische Motorräder ausgestellt: Eine Moto Morini 3 1/2 stand neben einer Benelli 250 Quattro, dem kleinsten vierzylindrigen Serienmotorrad. Auch eine Moto Parilla und zwei Moto Guzzi Galetto Roller waren zu sehen. Das Bild wurde abgerundet durch eine Benelli 125 Zweizylinder Zweitakt, die erst 2900 km auf dem Tacho hat und für 16000 Schilling zum Verkauf steht. In der Motorensammlung waren auch unter anderem ein Falcone-Antriebsagregat und ein Bianchi-Motor zu finden.

Als ich wieder auf dem Treffensplatz ankam, hatte sich dieser reichlich gefüllt. Unter den ca. 40-50 Motorrä-

dern befanden sich alleine fünf 851er Ducatis. Auch zwei 906er Pasos und einige neue 750er Sports waren zu sehen. Also relativ viele neue Modelle.

Gegen Abend leerte sich der Platz, da die meisten nur Tagesgäste waren. Dafür wurde es am Lagerfeuer umso gemütlicher.

Es gab keine Spiele und auch keine Pokale, dafür aber zivile Preise und in der familiären Atmosphäre fühlte sich jeder wohl. Am Sonntag morgen bei der Abreise kannte man fast jeden mit Namen. Auch einige Adressen sind getauscht worden.

Besondere Anerkennung verdient der Ewald, der fast die ganzen Vorbereitungen alleine gemacht hat, und anscheinend über einen unendlichen Vorrat an Energie und Tatkraft verfügt.

Bis zur deutschen Grenze folgte ich dem Verlauf der Donau und in Passau ging es dann auf die Autobahn. Eigentlich wollte ich wieder in zwei Etappen fahren, und im Moto Camp Schotten übernachten, aber ich entschloß mich durchzufahren. Nach 12 Stunden und ca. 1300 km, die Tachowelle hat mal wieder aufgegeben, war ich endlich zu Hause.

Die nächsten beiden Feierabende gehörten der Guzzi. Das Kreuzgelenk drehte sich im Lager (das alte Leiden, wie Bernd sagte) und der Wellendichtring der Kurbelwelle hinter der Kupplung war undicht.

Am Freitag hatte ich noch zu Hermann gesagt, ich würde wohl die 100 000 km erreichen, ohne was am Motor reparieren zu müssen. Hätte ich wohl nicht sagen dürfen. Felix

Leserbrief

Lieber Felix,
erst einmal herzlichen Glückwunsch zu dieser gelungenen und mittlerweile sehr ergiebigen Zeitung. Nach unserem Gespräch in Jever verstehe ich nun auch, was für eine Arbeit hinter einer solchen Zeitung steckt. Auch ist mir bewußt geworden, daß eine solche Zeitung durch seine Leser steht und fällt und zwar nicht nur durch Konsumieren einer solchen, sondern durch aktive Mitarbeit. Daher meine Bitte an die anderen Leser:

Seit aktiv und beteiligt Euch durch eigene Berichte und Tips an dieser Zeitung.

Nur dadurch kann sie bestehen und noch besser werden. Es wäre zu schade, wenn das Bemühen der Redaktion durch Mangel an Eigeninitiative seitens der Leser scheitern würde.

Ich möchte mit "gutem" Beispiel voran gehen und den Umbau auf Speicherräder bei den Le Mans-Modellen beschreiben. Wenn sich Fehler meinerseits eingeschlichen haben sollten, bin ich dankbar, in den folgenden Ausgaben berichtigt zu werden.

Mit guzzionalen Gruß

Euer Hajo Barth



Joachim Hökensnieder 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

Speiche für Le Mans

Umrüstung von Guß- auf Drahtspeichenräder bei den
Le Mans Modellen (breite und schmale Gabel)

Aufgrund wiederholt gemachter Erfahrungen, daß ein Großteil der Händler nicht in der Lage ist, Informationen über den Umbau auf Drahtspeichenräder zu geben, geschweige denn einen passenden Umbausatz zu liefern, möchte ich einmal die entsprechenden Infos und Daten loswerden.

Aber erstmal die für den Umbau benötigten Teile:

1x Lagerabstandshülse vorne

(Länge 76,0 mm,
Ø innen: 20,5 mm
Ø außen: 26,0 mm)

1x Lagerabstandshülse hinten

(Länge 74,0 mm,
Ø innen: 20,5 mm
Ø außen: 26,0 mm)

1x Abstandshülse Vorderrad
außen

schmale Gabel:
Länge 23,5 mm,
Ø innen: 20,5 mm,
Ø außen: 26,0 mm

breite Gabel:
Länge 31,0 mm,
Ø innen: 20,5 mm,
Ø außen: 26,0 mm

1x Distanzscheibe zwischen
Bremsankerplatte und
Lager Hinterrad

3x Adapter (Flansch)

schmale Gabel:
3x Hinterradflansch
breite Gabel:
2x Vorderradflansch
1x Hinterradflansch

1x Seegerring, groß für den
Antrieb

1x Sicherungsblech

2x Seegerring, klein, für
die Radlager

2x flache Bremsscheiben
(California-Modelle)

1x Steckachse

(Moto Guzzi 750 S3 für
die schmale Gabel
Moto Guzzi Cali II für
die breite Gabel)

6x Schrauben (M8 x 105 mm)
und Muttern

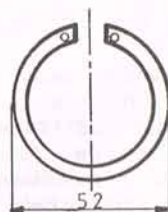
1x Schraube (M6 x 16)

4x Radlager (FAG 6204)

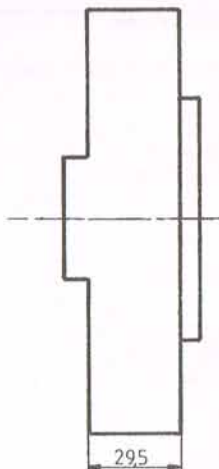
Mit den aufgeführten Teilen ist ein problemloser Umbau auf Drahtspeichenräder zu bewerkstelligen.

Man beginnt nun mit dem Ausbau des Antriebes aus dem Gußhinterrad, der komplett übernommen wird. Dazu werden die 6 Muttern an der Bremscheibe gelöst und diese abgenommen. Dann wird der Sicherungsring, durch 3 Schrauben gehalten, gelöst und die Antriebsplatte durch Schläge mit einem Hammer auf die Schrauben auf der Bremscheibenseite herausgetrieben. Man kann nach Abnehmen der Antriebsplatte die 12 Gummiblöcke und die 6 Schrauben entfernen. Diese Teile werden komplett in das Speichenrad übernommen.

Nun aber zum Umbau. Zuerst werden die Radlager in die Flansche mit einer passenden Hülse (Ø 47,0 mm) eingetrieben, wobei bei zwei Flanschen das Lager komplett eingetrieben und mit einem Seegerring gesichert wird, während beim dritten Flansch das Lager mit der Flanschoberkante abschließen muß.



Kleiner Seegerring



Cali-Flansch

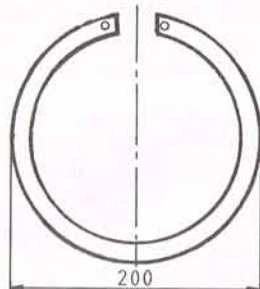
Dabei ist darauf zu achten, daß bei Verwendung von Vorderradflanschen bei Umrüstung der breiten Gabel, jeweils einer komplett eingetrieben und mit einem Seegerring gesichert wird, während beim zweiten Flansch das Lager abschließend mit der Flanschoberkante eingetrieben wird. Beim Flansch für das Hinterrad wird das Lager komplett eingetrieben und mit einem Seegerring gesichert.

Das vierte Lager wird in die Hülse des Speichenhinterrades, auf die später die Antriebsplatte aufgesetzt wird, eingetrieben und zwar so, daß das Lager mit der Oberkante der Hülse abschließt.

MONTAGE DES HINTERRADES

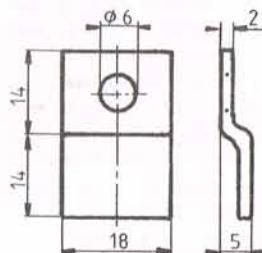
Die 6 Schrauben aus dem Gußhinterrad in die Nabe einsetzen, die 12 Gummiblöcke reihum anordnen (am besten mit Talkum einreiben, damit die Antriebsplatte leichter eingesetzt werden kann) und

die Antriebsplatte einsetzen. Dabei ist darauf zu achten, daß die Kanten auf der Antriebsplattenrückseite zwischen jeweils 2 Gummiblöcken sitzen.



Großer Seegerring

Den großen Seegerring montieren und mit dem Sicherungsblech und der M6 x 16 gegen Verdrehen sichern.



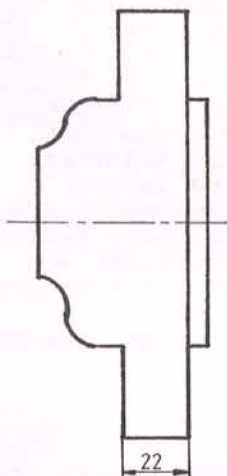
Sicherungsblech

Dann wird auf der anderen Seite die Lagerabstandshülse (74,0 mm) eingesetzt, der Hinterradflansch (Lager durch Seegerring gesichert) und die Bremsscheibe montiert und mit den 6 Muttern festgeschraubt. Es ist darauf zu achten, daß sich die Hülse gegen die Innenschalen der Radlager abstützt.

MONTAGE DES VORDERRADES

Beim Vorderrad wird der Flansch mit dem mit der Flanschoberkante abschließenden Lager links (in

Fahrtrichtung gesehen) und der Flansch mit dem durch einen Seegerring gesicherten Lager rechts zusammen mit der Lagerabstandshülse (76,0 mm) aufgesetzt, die beiden Bremsscheiben montiert und mit den 6 Schrauben (M8, Länge 105 mm) befestigt. Die äußere Abstandshülse (23,5 mm) sitzt in Fahrtrichtung gesehen rechts neben dem Rad.



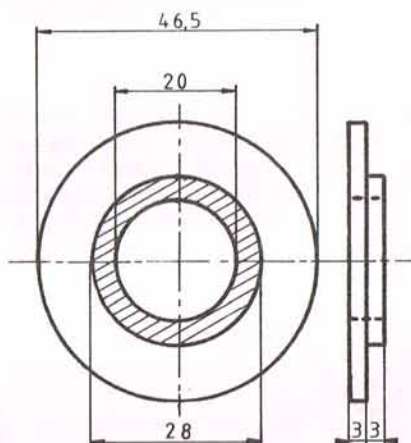
Hinterrad-Flansch

Die S3-Steckachse bzw. die Cali II-Steckachse ist meiner Meinung nach notwendig, da bei Abdrehen der Originalsteckachse zuwenig Material stehen bleibt, um einen sicheren Sitz auf dem Lagerinnenring zu gewährleisten. Die hintere Steckachse kann dagegen unverändert übernommen werden. In Bezug auf die vordere Steckachse lasse ich mich aber gerne eines Besseren belehren.

Bei den vorderen Bremsscheiben müssen die "Flaschen" verwendet werden, da durch die Flansche beim

Drahtspeichenrad der Abstand zwischen den beiden Bremsscheiben größer wird.

Beim Einbau des Hinterrades ist darauf zu achten, daß die Distanzscheibe zwischen Bremsankerplatte und Lager sitzt und zwar so, daß der Ring auf der Distanzscheibe sich auf dem Lagerinnenring abstützt. Sollte die Distanzscheibe bei Radeinbau vergessen werden, dann wird beim Festziehen der Steckachse die Bremsankerplatte gegen das Lager gedrückt und dieses beschädigt.



Distanzscheibe

Das wäre eigentlich alles, was hierzu zu sagen wäre. Ich hoffe, daß hiermit die bestehenden Unklarheiten beseitigt und einigen Le Mans-Fahrern das Lehrgeld und die Nerven erspart zu haben, die mich und andere das Umrüsten auf Drahtspeichenräder gekostet hat.

In diesem Sinne

Euer Hajo Barth

PS: Für evt. auftretende Probleme stehe ich gerne mit Rat und Tat zur Seite.

10. Guzzi-Treffen Friesland

Die Guzzi-Freunde Friesland veranstalteten in diesem Jahr wieder zu Pfingsten ihr 10. Guzzi Treffen. Seit 6 Jahren findet die Veranstaltung auf dem gleichen Platz in Jever statt, im letzten Jahr allerdings nicht zu Pfingsten.

Nach einer etwas feuchten Anfahrt trafen wir am Samstag Nachmittag auf dem Platz ein. Nachdem die Sonne noch einmal heraus kam, wurden wir etwas entschädigt. Wir fingen dann auch gleich mit dem Zeltaufbau an, was sich als sehr richtig erwies, da ca. 1 Stunde nach unserer Ankunft der Platz voll war. Wie wir hörten, hatte auch dieses Mal eine Kutterfahrt mit Krabben pulen stattgefunden. Leider kamen wir dafür zu spät an.

In der Scheune, wo auch die Theke war, wurden Videos gezeigt. Zum Teil von den vorherigen Treffen, aber auch von Motorrad-Rennen waren Ausschnitte zu sehen.

Zu vorgerückter Stunde wurde es recht kühl und man verlegte die Gespräche an's Lagerfeuer. Gegen 22.30 Uhr fand dann die Pokalverleihung statt. Folgende Pokale wurden verliehen:

weiteste Anfahrt Damen
380 km Ruth Vortmann
weiteste Anfahrt Herren
965 km Elma Santo
schönstes Motorrad
Falcone Sahara
weiteste Anfahrt Gespann
690 km Georg Kalhanntner
ältester Teilnehmer
55 Jahre Helmut Arkenau
größter Club
MG Club Olpe-Biggesee.



Der Treffenplatz war mehr als voll. Nur rund um das Feuer war noch Platz, dort wollte wegen dem Rauch und Lärm keiner zelten.

Weiterhin gab es dann noch Pokale für: kürzeste Anfahrt, einziger italienischer Staatsangehöriger, Fragebogen, abstraktestes Motorrad, Zwillinge.



Pause bei der Rundfahrt

Am Sonntag verließen schon einige das Treffen, der Platz lichtete sich, so daß man auch mit dem Motorrad wieder runter kam. Um 13.30 Uhr sollte eine Rundfahrt gestartet werden. Zum Bedauern einiger Guzzianer wurde der Start nicht durchgesagt. Und da er auch noch um ca. 10 Minuten vorverlegt worden war, konnten ein paar Fahrer nicht daran teilnehmen. Wir selbst hatten gerade noch Glück, mitzukommen. Etwa 55 Maschinen hatten sich früh genug eingefunden und unternahmen einen Korso. Dieser führte über Nebenstraßen an die Nordsee. Dort hatte man 1 Stunde Aufenthalt, um anschließend auf anderen Schleichwegen wieder zum Platz zurück zu kehren. Die Ausfahrt war gut gelungen und auch das Wetter spielte mit. Den ganzen Tag schien die Sonne von einem wolkenlosen Himmel.

Leider mußten wir feststellen, daß die Essensversorgung nicht so gut klappte, wie die Getränkebewirtung.

Alle 2-3 Stunden wurde der Grill für kurze Zeit mal angemacht, je nach Laune des Grillmeisters. Nachdem wir einige Male nach Essen gefragt hatten und immer wieder vertröstet wurden, entschlossen wir uns, in die Gaststätte gegenüber zu gehen, wo wir auch auf andere Guzzi-Fahrer trafen. Abends wurde es dann wieder recht kalt und das Lagerfeuer war dicht umlagert.

Am Montag Vormittag konnten wir unser Zelt dann im Trockenen abbauen und die Fahrt nach Hause antreten, wo wir nach einer schönen Fahrt über Bundesstraßen und Fähren ankamen. Susi



Moto Guzzi Neumotorräder

unsere Preise

V 35 III	6500,-DM
California III rot/beige	12900,-DM

gebrauchte Motorräder

Honda CB 450	Bj 86	3800,-DM
Kawasaki GPZ 1000 RX	BJ 87 8000 km	8600,-DM
Kawasaki GPZ 900 R	Bj 87 8800 km	8500,-DM

Th. Schnitzler
Hamburger Str. 28
2320 Plön
04522/3746

Vertragshändler für:
Moto Guzzi, Magni-Guzzi
und Laverda

Gilera RC 600

Der Motor der RC 600 Gilera wird erheblich überarbeitet werden. Eine Hubraumerrhöhung um 70 ccm auf nunmehr 630 ccm und ein neuer Zylinderkopf mit fünf Ventilen sollen die Motorleistung auf 50 PS anheben.

MV Agusta Sondershow

Im Zuge der Motor Show Essen wird es eine MV Agusta Sondershow geben. Veranstaltung wird die Motor Show vom 01.12.-10.12.89.

Moto Guzzi

Moto Guzzi wird nicht, wie aus der Gerüchteküche zu vernehmen war, von Aprilia übernommen.

Ducati-Neuzulassungen

Ducati hat alleine im März 129 Neuzulassungen in der BRD zu verbuchen gehabt. Damit dürfte Ducati bereits jetzt, also in den ersten fünf Monaten, mehr Neumaschinen in den Verkehr gebracht haben, als im ganzen letzten Jahr.

Brembo

In Brembo-Bremsanlagen darf keine Bremsflüssigkeit nach D.O.T. 5 verwendet werden. Die auf Petroleum-Basis hergestellten Gummis der Firma Brembo vertragen sich nicht mit der synthetischen Basis von D.O.T. 5 Bremsflüssigkeit. Laut Brembo ist D.O.T. 4 völlig ausreichend.

Bleifrei für Aprilia

Aprilia-Motorräder dürfen nach folgenden Änderungen mit bleifreiem Kraftstoff gefahren werden.

Bei den 350 ccm 4-Takt-Modellen ab Baujahr 1987 müssen die Ansauggummis ausgetauscht werden. Das Ersatzteil hat die Bestell-Nr. 8120521 und kostet 17,10 DM.

Bei allen 50 ccm-Modellen muß die Einlaßmembrane durch eine neuere Version ersetzt werden (Bestell-Nr. 8508479, 23,30 DM).

Die AF 1 Sintesi Replica und Tuareg Wind 600 dürfen ohne Änderungen mit bleifreiem Super-Plus-Benzin gefahren werden.

Bimota-Norton

Es wird wohl doch nicht zu einer Zusammenarbeit zwischen Bimota und Norton, wie laut Gerüchten in MOTALIA Nr. 2 erwähnt, kommen.

MV Agusta-History

Erik Ferdinandsson, ehemaliger MV Agusta-Importeur, Krokvägen 9, Konga, S-36200 Tingsryd, Schweden, hat eine 33-seitige History der MV 4 Zylinder DOHC Modelle von 1945-1979 zusammengestellt. Das, reichlich bebilderte, in Kopiertechnik hergestellte Werk, ist in englisch verfaßt und bei dem Autor für 100 schwedische Kronen erhältlich. Ferner verfügt Erik über weitere Informationen wie eine Liste der MV-Literatur und der MV-Clubs.

Benelli 900 Sei

Zehn letzte Exemplare der Benelli 900 Sei hält der Importeur der Marke Benelli, Demharter, Krautgartenweg 11, 8880 Dillingen, Tel. 09071/2837, bereit, alle in schwarz.

MV Aqusta-Ersatzteile

Albert Bold und Dave Kay, beides MV Spezialisten haben sich zusammengetan und bauen sich Motorerteile der Edlerrenner aus Italien nach. Sogar komplette Motoren können neu hergestellt werden. Die Preise hierfür liegen zwischen 50000 DM und 70000 DM. Bestellt werden kann bei: Dave Kay, 26 Lichfield Road, Sandhills, Walsall, Staffs, Großbritannien, Tel. 0543/377871 oder Bold Precision, 125 Route 73, Zieglersville, PA 19492, USA, Tel. 215/287/5654.

Literatur

Auf Literatur für englische und italienische Motorräder hat sich Michael Plenk, in der Heide 53a, 3050 Wunstorf 2 spezialisiert. Kopien von Werkstatthandbüchern, Ersatzteilkatalogen, Betriebsanleitungen und Verkaufsprospekten sind erhältlich.

Gilera Saturno

In Japan ist für die 500 Bialbero eine verchromte Doppel-Auspuffanlage erhältlich, die auf jeder Seite einen Topf hat.

Sport

Sport-Termine

- 18.06. Knudstrop BOT
- 18.06. Colmar/Berg BOT/DM
- 18.06. Colmar/Berg BOT/OMK
- 25.06. Nürburgring SOS
- 09.07. Arnsberg BOT/OMK
- 09.07. Arnsberg SOS
- 15.07. Hockenheim BOT/OMK
- 16.07. Knudstorp BOT
- 23.07. Nürburgring BOT/DM
- 23.07. Nürburgring Apr.-Cup
- 23.07. Zeltweg/A BOT
- 23.07. Zeltweg/A SOS

Bimota 500 GP

Bimota will mit einer 500 ccm V-2 Maschine wieder in den Grand Prix-Sport einsteigen. Der Motor soll 110 PS leisten. Besonders interessant ist, daß das Fahrzeug auch an Privatfahrer verkauft werden soll.

BOT-DM

Klaus Kaspers gewann auf Yamaha den zweiten Lauf vor Jens Hofmann (Moto Guzzi), Hayri Winter (Ducati) und Michael Seeber (VV-BMW) auf dem Nürburgring. Auch den dritten Lauf zur Deutschen Meisterschaft konnte Klaus Kaspers auf der Egli-Baya-Yamaha TR 1 für sich entscheiden. Der Motor, der eine Diplomarbeit eines Maschinenbaustudenten ist, soll fast 100 PS haben. Zweiter wurde Hayri Winter auf Ducati vor der VV-BMW von Michael Seeber.

Italiener-Frühstück

Jedes Jahr zum Saisonbeginn ruft der MC Team 74 Rellingen zum Italiener-Frühstück. Bis vor 2 Jahren gab es getrennte Treffen, einmal für Ducatisten und einmal für Guzzi-Fahrer. Damals traf man sich auf der Autobahn-Raststätte Holmoor an der A7 Richtung Hamburg.

Im letzten Jahr wurden diese Termine zusammen gelegt und es gab nur noch ein Frühstück für alle Italienerfahrer. Dieser Treffpunkt fand auf dem Autobahn-Parkplatz Bönningstedt, der auch an der A7 Richtung Hamburg liegt, statt.

Den Termin für dieses Jahr erfuhren wir quasi in letzter Minute, da die Werbung nur per Handzettel oder Mundpropaganda betrieben wurde.

Im letzten Jahr hatte man die regionalen, kostenlosen Motorrad-Zeitungen in Hamburg und Schleswig-Holstein um Mithilfe bei der Werbung gebeten. Diese hatten es aber falsch verstanden und einen monatlichen Treffpunkt aus diesem, nur einmal im

Jahr stattfindenden, Frühstück gemacht. Also wurde in diesem Jahr auf diese Unterstützung verzichtet.

Am 30. April fuhren wir dann nach Bönningstedt. Als wir gegen 11.00 Uhr eintrudelten, war der Parkplatz schon gut besucht. Bei Tee und Kaffee haben wir uns erstmal aufgewärmt. Denn trotz des strahlenden Sonnenschein ist einem nach 1 1/2 Stunden Motorradfahren noch ganz schön kalt gewesen. Anschließend wurden die umstehenden Motorräder begutachtet. Mittlerweile war der Parkplatz so voll, daß er fast aus den Nähten platzte. Man traf alte Bekannte, lernte aber auch neue Leute kennen und klöhte über die Änderungen und Verbesserungen, die über Winter vorgenommen worden waren.

Als es dann gegen Mittag leerer wurde, trommelte der MC Team 74 Rellingen die restlichen zur gemeinsamen Fahrt zum Eisessen nach Rellingen zusammen. Und wir fuhren weiter zum Guzzi-Treffen nach Großensee. Susi



Bei gutem Wetter hatten sich wieder viele Italienerfahrer zum Italiener-Frühstück eingefunden

CLUBS - TREFFS - STAMMTISCHE

Duc-Trainingsläufe Mugello

Die Ducati Trainingsläufe des Ducati Club Schweiz vom 16.06.-17.06.89 fallen aus. Die Belagarbeiten auf der Rennstrecke können nicht Termingerecht beendet werden.

Le-Mans-Fahrer-Treffen

Jeden 2. und 4. Dienstag im Monat treffen sich Moto Guzzi Le Mans-Fahrer ab 17 Uhr im Bier-Cafe Bull's Eye in der Mindener Str. 194 (Nähe TÜV) in 4500 Osna-brück. Informationen unter 0541/388336

Akustik Italiana Austria

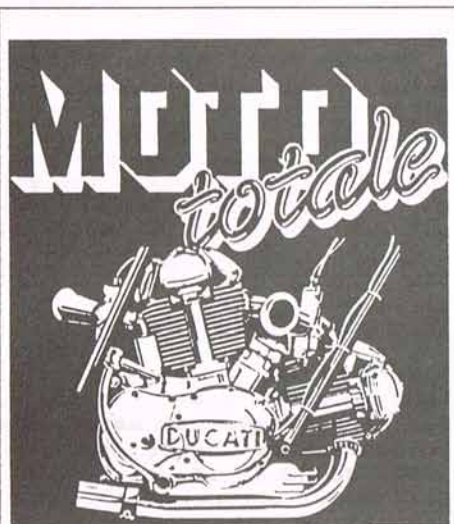
Jeden 1. Mittwoch im Monat veranstaltet der MC Akustik Italiana seinen Clubabend im Gasthaus "Zur Grenze", Wiener Neustädter Str. in A-7033 Pötsching. Fahrer italienischer Marken sind willkommen. Kontaktadresse: Gerhard Kurz, Rosengasse 3, A-7210 Mattersburg, Tel. 02626/36623

Italiener-Treffpunkt

Anmelden und vorbeikommen!! Laßt doch mal sehen und hören, ob die Borranis noch glänzen, die Dell' Ortos noch schlürfen und die Con-tis noch silentium klingen! Gemütliches beisammensein für Freunde und Fahrer ita-lienischer Motorräder, je-den Freitagabend am Schau-insland (Holzschägermatte).

Lario Club Deutschland

Die Clubadresse des Lario Clubs Deutschland hat sich wie folgt geändert: Armin Eiser, Nikolausstr. 27, 6228 Eltville, Tel. 06123/61565



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

Moto Totale
Inhaber: H. Neudert
Allersbergerstr. 167
8500 Nürnberg
0911/492405

Moto Guzzi - Modifikationen

CIRCOLARE TECNICA		MOTO GUZZI	
APRILE 1980	SERIE 1000 - 11000	14210 N° PRODA	1/2
DISPOSITIVO TENSIONATA AUTOMATICA È previsto in produzione il montaggio di un nuovo dispositivo tensionata di regolazione automatica. Il nuovo particolare ha il seguente codice di identificazione: COD. 30 05 78 10 Il nuovo particolare è intercambiabile con il precedente - cod. 13 05 82 00 - in sostituzione a tutti gli effetti.		AUTOMATIC TENSIONING DEVICE It is foreseen in production the assembling of a new automatic tensioning device. The above code number has the following identification: COD. 30 05 78 10 The new one can perfectly replace the previous one - code no. 13 05 82 00.	
IN PRODUZIONE DEL REQUISITO Numero di motore: CALIFORNIA III : VT 032698 1000 GT : VT 024724 LE MANS 1000 : VV 016418		Put in production from the following engine numbers: CALIFORNIA III : VT 032698 1000 GT : VT 024724 LE MANS 1000 : VV 016418	
			
DISPOSITIVO CORONA INTERNA FRIZIONE Per tutti le serie sopra indicate è previsto il montaggio di un nuovo corpo interno Frizione e relativi denti Frizione. La modifica è prevista in produzione a partire dal seguente numero di motore: CALIFORNIA III : VT 032542 1000 GT : VT 024596 LE MANS 1000 : VV 016375		CLUTCH PLATE/INNER CLUTCH BODY For all the above mentioned models it is foreseen the assembling of a new inner clutch body and its relative Clutch plates. The modification has been put in production starting from the following engine numbers:	

Automatischer Kettenspanner

Es ist vorgesehen in der Produktion eine neue automatische Kettenspannvorrichtung zu montieren.

Das neue Ersatzteil hat die folgende Code-Nummer:

COD. 30 05 78 10

Der neue Kettenspanner kann problemlos gegen den bisher verwendeten (COD. 13 05 82 00) ausgetauscht werden.

In der Produktion wird er ab folgenden Motornummern verwendet:



California III : VT 032698

1000 GT : VT 024724

Le Mans 1000 : VV 016418

Kupplungsplatten/innerer Kupplungskörper

Für alle oben erwähnten Modelle ist es vorgesehen neue innere Kupplungskörper (Mitnehmer) und dazugehörige Kupplungsscheiben zu verwenden. Die Modifikation ist ab

CIRCOLARE TECNICA		MOTO GUZZI	
APRILE 1980	SERIE 1000 - 11000	14210 N° PRODA	1/2
DISPOSITIVO TENSIONATA AUTOMATICA È previsto in produzione il montaggio di un nuovo dispositivo tensionata di regolazione automatica. Il nuovo particolare ha il seguente codice di identificazione: COD. 30 05 78 10 Il nuovo particolare è intercambiabile con il precedente - cod. 13 05 82 00 - in sostituzione a tutti gli effetti.		AUTOMATIC TENSIONING DEVICE It is foreseen in production the assembling of a new automatic tensioning device. The above code number has the following identification: COD. 30 05 78 10 The new one can perfectly replace the previous one - code no. 13 05 82 00.	
IN PRODUZIONE DEL REQUISITO Numero di motore: CALIFORNIA III : VT 032698 1000 GT : VT 024724 LE MANS 1000 : VV 016418		Put in production from the following engine numbers: CALIFORNIA III : VT 032698 1000 GT : VT 024724 LE MANS 1000 : VV 016418	
			
DISPOSITIVO CORONA INTERNA FRIZIONE Per tutti le serie sopra indicate è previsto il montaggio di un nuovo corpo interno Frizione e relativi denti Frizione. La modifica è prevista in produzione a partire dal seguente numero di motore: CALIFORNIA III : VT 032542 1000 GT : VT 024596 LE MANS 1000 : VV 016375		CLUTCH PLATE/INNER CLUTCH BODY For all the above mentioned models it is foreseen the assembling of a new inner clutch body and its relative Clutch plates. The modification has been put in production starting from the following engine numbers:	

den folgenden Motornummern in die Produktion eingeflossen:

California III : VT 032542

1000 GT : VT 024596

Le Mans 1000 : VV 016375

Die Ersatzteile haben folgende Code-Nummern:

Kupplungsplatte

CODE. 30 08 44 10

innerer Kupplungskörper

CODE. 30 08 18 10

Die Teile können nur paarweise ausgetauscht werden, da die Verzahnung der neuen Ersatzteile anders ist.

Daher ist auch neues Spezialwerkzeug zum Einbau der Kupplung nötig.

Werkzeug für inneren Kupplungskörper

CODE. 30 91 28 10

Werkzeug für Kupplungsscheiben

CODE. 30 90 65 10

In eigener Sache

Entstehung

1988 veranstaltete die Ostsee-Italo-IG, deren erster Vorsitzender ich bin, ihr erstes Treffen. Auf allen Italiener-Veranstaltungen, wo wir waren, verteilten wir Einladungen, denen wir eine Liste mit allen uns bekannten Italienertreffen beilegte. Schnell stellten wir fest, daß eine große Nachfrage nach dieser Liste bestand, da die meisten nie wußten, was wann und wo los war.

Auch auf dem Zubehör- und Tuningsektor wissen die meisten nicht groß, aber die Motorradzeitungen berichten kaum darüber.

Hier kam uns die Idee, eine eigene Zeitung nur für italienische Motorräder auf die Beine zu stellen.

Wer macht MOTALIA

Wenn von mir geredet wird, so bin das hauptsächlich ich, der das alles mehr oder weniger alleine macht. Etwas unterstützt werde ich von meiner Freundin, Susanne Schwarz, und einem Freund, Frank Rübesamen, der aber nur am Wochenende etwas Zeit hat. Ich bin Maschinenbau-Student, der aber mittlerweile wegen der Zeitung keine Zeit mehr für's Studium hat, Susi ist PTA und Frank schult gerade zum Feinmechaniker um.

Unsere Probleme

Hinter MOTALIA steht also weder ein großer Verlag noch viel Geld. Daher sind wir auf Unterstützung jeder Art angewiesen. Ich alleine kann nicht jeden Monat ein ganzes Heft schreiben, an meinem Computer zuhause layouts, verschicken und auch noch bezahlen. Besonders wenn ich fast keine Informationen bekomme.

Hersteller, Importeure und Händler nehmen einen anscheinend erst ernst, wenn man eine Auflage von 50000 Heften, Vierfarbdruck und die Dicke des Sterns hat. Der Informationsfluß von diesen Seiten ist doch recht gering, obwohl wir mittlerweile ca. 1000 Italienerfreunde erreichen. Mehr erreicht eine normale Motorradzeitung mit einer Auflage von 50000 auch nicht. Viele Importeure haben es auch nach zweimaliger Anfrage nicht mal für nötig gehalten, uns die erbetene Händlerliste zuzusenden.

Auch gewerbliche Werbung haben wir viel zu wenig, und bei einigen Inserenten laufen wir noch den Rechnungen der ersten Ausgabe hinterher. Momentan macht MOTALIA ein Defizit von 1500-2000 DM im Monat. Von den 35 DM für ein Abonnement gehen alleine 20 DM für Porto und Verpackung ab. Wir brauchen also unbedingt mehr Inserenten und Abonnenten!

Entweder besteht kein Interesse an einer Italiener-Zeitung, obwohl uns das die zahlreichen Gespräche auf Treffen nicht glauben lassen, oder Händler sowie Fahrer sind zu geizig oder schreibfaul.

Wenn MOTALIA umfangreicher und interessanter werden soll, brauchen wir mehr Unterstützung. Ein paar haben dieses verstanden und schicken Berichte, verteilen Zettel usw..

Warum fragst Du nicht mal Deinen Händler, warum er nicht in der MOTALIA wirbt und keine Hefte verkauft? Warum fragst Du nicht Deine Freunde, warum sie nicht MOTALIA abonnieren? Warum schreibst Du nicht mal einen Umbautip, einen Treffenbericht, 'ne Clubvorstellung, einen Leserbrief oder bloß 'ne Kleinanzeige?

Felix

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Aermacchi

350 Sprint, Bj. 72,
16 PS, 1in2-Auspuff
Tel. 07446/646 am
Wochenende

Aprilia

Aprilia AF1/125
Replica, Bj. 88, 27
PS, nur 800 km, VB
4600,-DM, Tel.
02191/8584

Benelli

Verk. Benelli 500
Quattro, Bj. 74, Nur
9000 km. Wegen wei-
terer Details ein-
fach mal anrufen.
Für 1500 DM abzug.
Tel. 06151/314910

Benelli Tornado, EZ
77, Motor überh.,
Extr., Neuteile,
Liebhaberstück,
4000 VB, Tel.
04103/87846

Benelli 900 Sei,
wie neu, 5000 km,
6000,- DM, Tel.
02423/7485

Bimota

Bimota KB 1, EZ
4/81, gen.-überh.,
10000 km, Lack neu,
VB 12000,- DM, Tel.
089/465824

SB 3 D, 30000 km,
VB 8000,- DM, Tel.
06028/3513

Cagiva

Suche SX-SST 350
Schrott oder Un-
fall, 02173/66564

Ducati

Ducati 450 SCR, Bj.
71, gut u. original
a. Zeitnot o. TÜV
z. verk., 2900 DM,
Tel. 0431/672573

Verk. 350 Scrambler
Suche 450 Srambler
und 750 SS, Zustand
egal, auch Unfall
und defekt, Tel.
09321/36704

Pantah, 620 ccm,
NCR 2-1, Veglia,
Malossi (alles
TÜV), Alutank NCR,
Hoecker, viele
Neuteile, Preis VS,
Tel. 02173/64352

Verk. für SS 3-
Mann-Höcker, Typ
Imolalala und dazu
passenden 60-Liter-
Tank mit 58 Liter
Reserve, Nervosi
Caracho Racing,
Tel. 906/851/750

Suche für Ducati SS
Luftfilterkasten,
Verkleidung (82) in
orig. Lack und
Silencium-Rohre,
Tel. 02504/2090

Verk. 350 Scr. u.
450 M3 in Teilen,
suche 750 oder 900
SS Unfall o.
defekt, G. Will,
Mainstr.,
Albertshofen,
09321/36704

Fantic

Garelli

Gilera

Suche Kleinteile
für Gilera 150,
Lampenhalter, etc.,
Tel. 0431/723022
bis 19 Uhr

Laverda

Suche Teile für La-
verda 1000: Armatu-
ren (Tacho + Dreh-
zahlm.) Komplet,
Lampe vorne, Gußrad
(vorne), Englische
Jotarohre, Tel.
04458/351

1 Paar Schalldämp-
fer für SFC '75 ab-
zugeben. N. Wallit-
zer, Ringstr. 14,
5439 Nisterberg,
Tel. 02661/1403

Suche Auspuffanlage
für Laverda 750,
Tel. 0551/64811

Suche für Lav. SFC:
Zylinderkopf (75),
Tel. 040/3141350

Magni

Malanca

Guzzi

Verk. für. V 65
Becker-Träger mit
Koffer, Topzustand,
Tel. 07161/51120

Suche Tank von 750
S oder LM I oder V7
Sport, Tel.
04407/5008

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Moto Guzzi LM 3,
Bj. 84, Lafranconi,
Marzocchi-Symbol,
zurück. Fußr.,
16000 km, 1A-Zu-
stand, öS 60000,-,
Tel 06562/48354,
österreich

MG LM-Klassik-
Umbau, Bj. 80, 30
tkm, Stirnr., E.
unter Tank, 102 P.,
Sitz w. Transconti,
Alutank, Moto
Italia, 069/458380

850 T5, 2400 km,
Preis VB, Tel.
05903/1488

MG V 1000
G5/Squire, TÜV neu,
Krauser, VB 8900,-,
guter Zustand, Tel.
09545/7889

500 Falcone, 25 PS,
11400 km, Bj. 75,
guter Original-
zust., VB 3200 DM,
Tel. 07522/21111

Moto Guzzi Trotter
Bj. 69, viele
Extras, Tel.
05361/32177

850 T3 California,
Bj. 78 sucht Lieb-
haber mit 4750 DM,
Tel. 0911/711713

Verk. Guzzi-
lenkerverkl. für
150,- DM, Tel.
04543/7951 von 17-
21h

MG LM IV Vorderrad,
16 Zoll, mit
Bremscheiben und
Radialreifen MP 7,
neuwertig, Tel.
0431/723022 bis 19
Uhr

LM I, EZ 78, 35000
km, 1000 ccm, viele
Neut., Mot. überh.,
Lafr., TÜV, s. gt.
Zust., w. Nachw.,
VHS., 07161/51120

MG 850 T, EZ 75,
41/20 kw, ca. 40000
km, Tourenscheibe,
Gepäcktr., Koni,
neu Lack, 5500 DM,
Achim 04348/8714,
o. Stephan
04384/1020

Mille GT, Bj. 7/87,
15 tkm, 50/67 PS,
Elek. Zdg., Laffr.,
1A Zustand, VB 8500
DM, Tel.
02331/51385 ab
23.06.89

MG V 35 Imola,
27/32 PS, TÜV 5/90,
2800 DM, und viele
Le Mans Teile, Tel.
0431/84755

Cali II, Bj. 4/87,
50/67 PS, 13 tkm,
TÜV neu, Extr.,
10200 VB, Tel.
0431/727923

Guzzi V7, Bj. 74,
TÜV neu,
Polizeimaschine, VB
4900 DM u. Airona
250, TÜV neu,
kleine Mängel, aber
fahrbereit, VB 2900
DM, Tel. 04120/699

Für Mille: Dros-
selkit 50 PS 70,-,
Scheibe, Halter,
Lenkungsdämpfer
200,-, 05601/4456

Vorderrad komplett
mit Bremscheiben,
ME 33 für Le Mans,
Preis DM 520,-,
Tel. 06222/54501

Morini

Morini 500 S Bj.
81, Motor + Getrie-
be überholt, Son-
derlack, 1 + 2 Mann
zugel., Fußrasten,
div. Umbauten,
0451/404253

Verkaufe Moto Mo-
rini 3 1/2 Sport,
Bj. 75, Speiche,
Trommelbr. 230 mm,
Motor überh., gegen
Höchstgebot, Tel.
07682/8422
österreich, abends

Motobi

MV Agusta

Suche MV Agusta,
Größe, Alter, Zu-
stand egal, zahle
auch für Vermittl.,
Tel. 040/6791680

MV Agusta 350, Bj.
70, techn. + opti-
sch 1A, 0761/800809

Zubehör

Verk. Grimeca Dop-
pel-Duplex Ø 230
mm, eingespeicht in
Akront 18''-2.15 +
Züge und Bremsheb.,
Tel. 07361/62851

Sonstiges

FLM-Rennkombi, Gr.
48, neu, Farbe:
Rot, Weiß, Grün,
Preis VS, Tel.
06222/54501

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

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

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.
M. Schnell	Brückstr. 1	3030 Walsrode
J. Hökensnieder	F.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
Motorrad u. Freizeit	Zedernweg 10	7016 Gerlingen
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.

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

K. Walter
Waldseestr. 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 !!