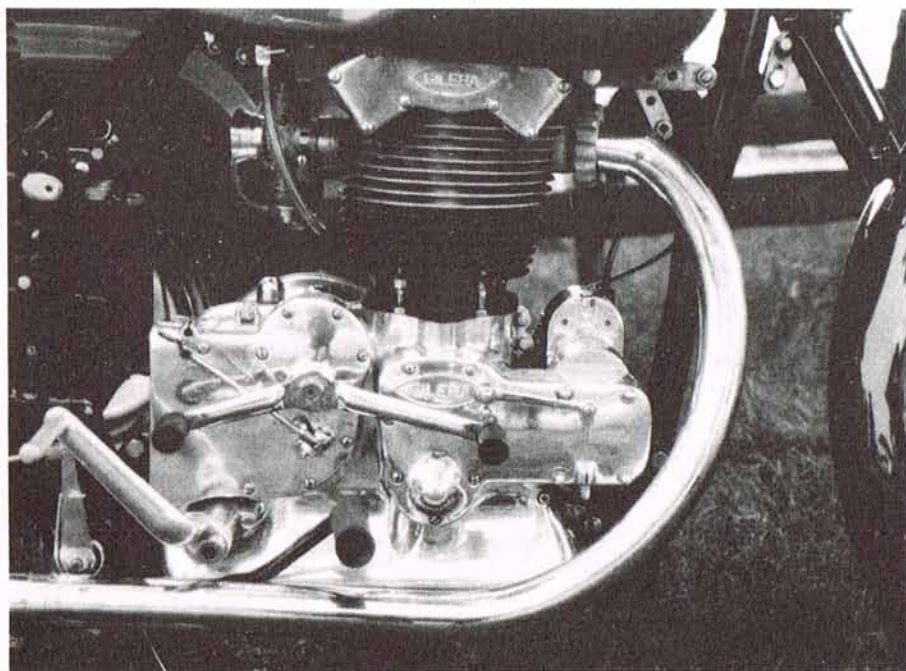


Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 6

08/89

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	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

Impressum

MOTALIA
Verlag F. Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel
0431/671108

Redaktion:

Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:

Hajo Barth und 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

Dieses ist schon Nummer sechs der MOTALIA. Wie doch die Zeit vergeht.

Immer öfter erhalten wir Anfragen, ob denn noch alte Hefte erhältlich sind. Momentan haben wir noch von allen Ausgaben Exemplare vorrätig. Wer seine Sammlung vervollständigen will, kann sich gerne an uns wenden. Die Kosten betragen pro Heft 2,50 DM, dazu kommt ein einmaliger Portoanteil von 1,80 DM. Das Ganze könnt ihr in Briefmarken oder als Scheck an uns schicken. Absender und welche Hefte ihr haben wollt, nicht vergessen.

Das Titelbild haben wir auf dem Moto Guzzi Treffen in Thal aufgenommen. Es zeigt den Motor einer Gilera Saturno Sport. Ausgestellt hatte das Fahrzeug die Firma Kranz.

Ein Bericht über das Treffen des Moto Guzzi Club Bavarese e.V. wird im nächsten Heft sein. Für diese Ausgabe hat es wegen Platz- und Zeitmangel nicht mehr gereicht.

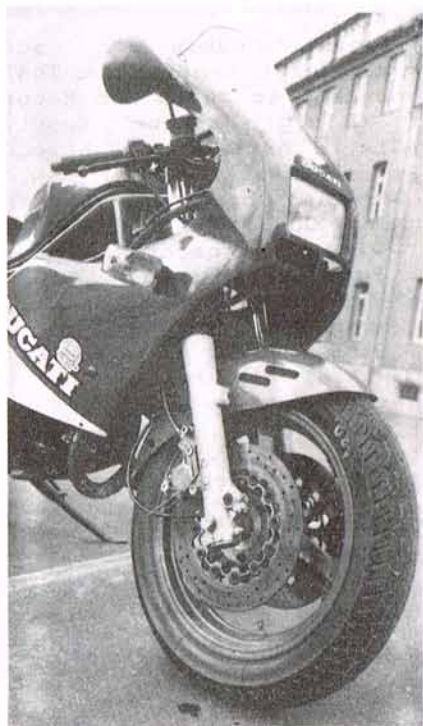
Vom 25.08.-27.08. findet bei uns in Kiel das zweite internationale Ostsee-Italo-Treffen statt, an dem wir nicht ganz unbeteiligt sind. Dort könnt ihr natürlich auch ältere Ausgaben der MOTALIA erstehen und uns kennenlernen.

Euer MOTALIA-Team

Moto Totale F1

Nachdem am 24.03.85 die Brüder Castiglioni Ducati übernommen hatten, wurde Mitte '85 als erstes Modell unter neuer Führung die F1 vorgestellt. Sie sollte eine Replica Lucchinelli's Racers sein, mit dem er unter anderem im März beim BOT in Daytona und im April den TT F1 WM-Lauf in Misano gewonnen hatte. Doch zu einer echten Replica fehlte ihr einiges, und Kritik gab's jede Menge. Das Fahrwerk war hart und bockig, und nach der Anpassung an die deutschen Geräuschbestimmungen, war auch einiges von der Leistung auf der Strecke geblieben. Hier konnte sich jeder durch Entfernen der Luftfilter und des Schalldämpfereinsatzes selbst behelfen. Doch dem einen oder anderen war das noch nicht genug.

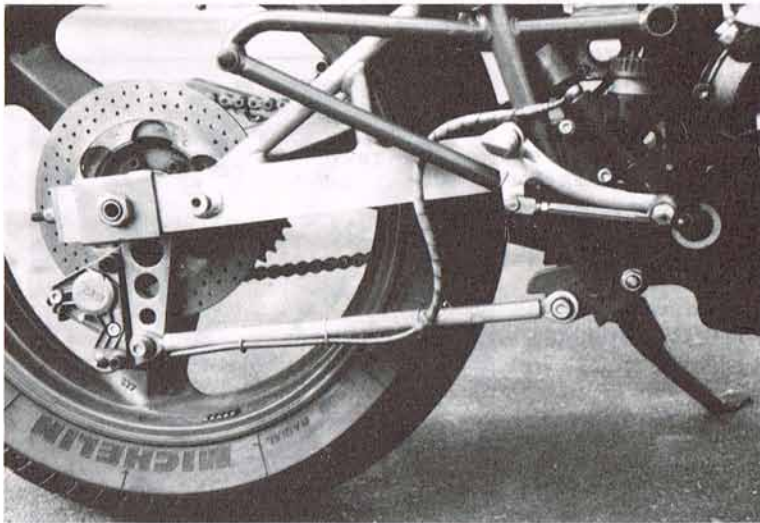
Hermann Neudert von Moto Totale machte sich daran, die F1 gründlich zu überarbeiten. Die Räder wurden gegen PVM-Felgen der Größen 3.00 x 16 und 3.50 x 18 getauscht.



Die aggressive Front mit Rechteckscheinwerfer und darunterliegendem Ölkühler

Vorne wurde die Reifenbreite von 120 mm beibehalten, aber der Querschnitt von 80 auf 60 verringert. Hinten kam ein 150/60 an Stelle des 130/80 der Serie zum Einsatz. Die Führung übernimmt nun eine Verlicchi Cantilever Alu-Schwinge, die sich über das originale Federbein gegen den Rahmen abstützt. Gerade dieses Federbein war immer einer der Kritikpunkte. Um Ansprechverhalten und Dämpfung zu verbessern, wurde der Dämpfer zerlegt, die Kolbenstange überarbeitet und beim Zusammenbau SAE 5 Öl eingefüllt. Auch die Gabel mußte sich ein paar Verbesserungen gefallen lassen. Progressive Federn und Spezialöl wurden für bessere Federung und Dämpfung installiert.

Die Bremse vorne wurde bis auf den Umbau auf stahlmanteltem Leitungen original belassen. Hinten tat sich schon mehr. Um Stempeln zu verhindern, wurde der Sattel, der nun auf einer, aus dem vollen gefrästen, Aluplatte sitzt, mittels einer Dural-Alustange mit $\varnothing 22$ mm und 2 Kugelgelenkköpfen gegen den Rahmen an der Hauptständerhalterung abgestützt. Der Hauptständer wurde durch



Momentabstützung, Alu-Schwinge und PVM-Rad

einen Seitenständer ersetzt. Natürlich machte der Arbeitseifer auch nicht vor dem Motor halt. Erleichterte Kurbelwelle, polierte und leichtere Carrillopleuel, geringere Schwungmasse, Nockenwelle mit größerem Hub und überarbeitete Kipphebel sollen im Zusammenhang mit veränderten Köpfen für mehr Leistung sorgen. Die Kanäle wurden erweitert, poliert und ausgelitert, geänderte Brennraumform und erhöhte Verdichtung verbessern im Zusammenhang mit größeren Ventilen und 41er Vergasern den Gasdurchsatz und die Verbrennung.

Die so gewonnene Kraft wird mittels einer $5/8 \times 1/4$ Kette auf das Alukettenblatt des Hinterrades übertragen. Die schmale Kette spart zwar ca. 2 Kilo bewegte Masse, hat aber eine Lebensdauer von bloß ein paar hundert Kilometern. Kein Wunder, sollen doch nun 85 Pferde an der Kette ziehen.

sich als ideales Terrain an, um die F 1 zu testen.

Zuerst lasse ich's ruhig angehen, ich brauch immer 'ne Weile um mich an das 16 Zoll-Vorderrad zu gewöhnen. Die Sitzposition paßt, aber die nach hinten ansteigende Sitzbank stört etwas. Man rutscht immer wieder Richtung Tank.

Schon die ersten Kurven erinnern einen daran, das man mit dem 16 Zoll-Rad lieber vor der Kurve abbremst und unter Last um die Ecke schachern soll, denn muß man in Schräglage bremsen, kommt die Fuhre unweigerlich hoch. Man merkt, glaube ich, daß ich kein Fan der "Rollerreifen" bin, aber vermutlich ist das zum größten Teil Gewöhnungssache. Nachdem ich mich etwas mit den Eigenarten der Maschine vertraut gemacht hatte, und auch gerade ein Fiat Uno Fire e.i. (ganz schön schnell für so 'ne kleine Kecksdose) zum Angriff bließ, ließ ich die

Doch genug der Technik, wie fährt sich das Ding nun? Der Serienversion sagt man nach, daß sie hart und bockig sei, wie nichts Gutes. Die fränkische Schweiz bietet

Gasschieber fleißig auf und ab maschieren. Der Hermann hatte mir zwar mitgegeben, den Motor nicht über 7000 U/min zu drehen, da er noch nicht ganz eingefahren war, aber das eine oder andere Mal bin ich wohl doch darüber gekommen. (Sorry, Hermann!). Berg hoch, Berg runter, eine Kurve nach der anderen, für so'n Flachland-Schleswig-Holsteiner wie mich, das reinste Vergnügen. Der Uno wurde immer kleiner im Rückspiegel. Die Ducati läßt sich ohne Kraftaufwand von einer Schräglage in die andere legen und behält sicher ihren Kurs. Leichte Drifts des Hinterrades beim Herausbeschleunigen lassen sich problemlos kontrollieren und auch Kurskorrekturen sind kein Problem. Die Bremsen geben keinen Anlaß zur Klage, wenn da nicht dieses starke Aufrichten in Schräglage wäre.

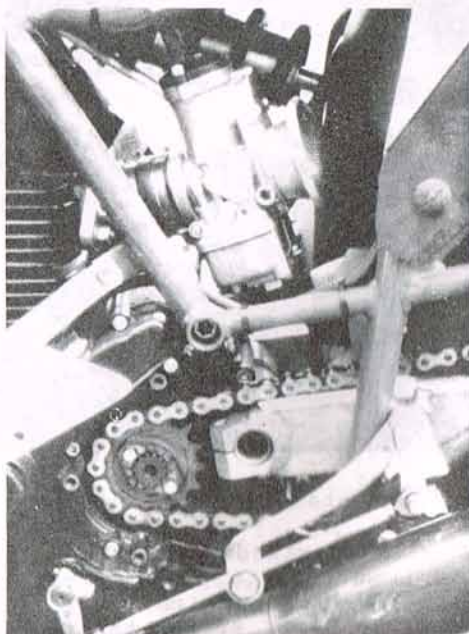
Durch die ganzen Dörfer kann der Uno wieder aufschließen. So daß am Ortsausgangsschild der Wettkampf wieder beginnt, den die Ducati immer klar für sich entscheiden kann. Der Motor dreht, dank der verringerten Massen, schnell hoch und man muß zügig die Gänge nachschieben. Dafür fehlt ihm im unteren Drehzahlbereich die Power etwas, aber man kann nicht alles haben.

Das überarbeiten der Feder-elemente hat natürlich keine Sänfte aus der F1 gemacht, aber von der gefürchteten Bockigkeit und den springenden Rädern auf Straßen zweiter Ordnung war nichts zu spüren.

Die Feinarbeit hat sich also gelohnt, und auf kurvigen Strecken wie in der Fränkischen Schweiz braucht sich

die Moto Totale F1 nicht zu verstecken.

Felix



Offener 41er Vergaser und die schmale Kette.

DUCATI

Ständiges Angebot an 1- und 2-Zylinder-Ducatis

Ankauf von Defekt- und Unfall-Fahrzeugen

Ersatzteilversand · Verkauf · Zubehör
Ersatzteilkataloge und Werkstattbücher

ZWEIRAD-KRANZ

Panoramaweg 9 · 7967 Bad Waldsee/
Mennisweiler · Telefon 07524/1500

Aermacchi · Benelli · Cagiva · Ducati
Laverda · Morini · Moto Guzzi · MV Agusta

Moto Guzzi SP III

Auf sieben Seiten vergleicht Michael Pfeiffer in PS Heft Nr. 8 die SP III mit seiner 10 Jahre alten SP. 16 Fotos bebildern den Bericht.

MV Agusta

In der englischen Zeitung *Classik Bike* befindet sich ein Bericht von sechs Seiten über Peter Jones und Dave Kay. Peter nennt eine Sammlung von 12 MVs sein Eigen und Dave stellt aus originalen oder nachgefertigten teilen "Eiger MVs" auf die Räder. (Siehe auch *MOTALIA* Nr. 4). Acht Fotos ergänzen den Bericht.

Gilera XRT 600

Die Zeitschrift *Enduro* testet auf viereinhalb Seiten die XRT. 10 Fotos, davon viele Detail-Aufnahmen, gehören zum Bericht.

Aprilia Climber

In der gleichen Zeitung befindet sich auch ein Fahrbericht über die Trailmaschine aus Noale. Knapp drei Seiten und sechs Bilder umfaßt der Artikel.

Moto Guzzi Mille GT

Einen einseitigen Tourer-Steckbrief über Guzzis Allround-Motorrad kann man in *Motorrad Touren* finden.

Neue Fachzeitschrift für Oldtimer-Freunde

Eine "garantiert autofreie" neue Zeitschrift über Motorräder bereichert seit kurzem den deutschen Blätterwald.

Die "Gummikuh", nach den traditionsreichen BMWs benannt, kümmert sich um deutsche, englische und italienische Maschinen der 50er und 60er Jahre. Gebrauchs-, Sport- und "Bauern"-Motorräder, ebenso auch Exoten, sind in dem Magazin vertreten. Berühmte Marken, wie zum Beispiel Adler, BMW, BSA, DKW, Horrex, Maico, Moto Guzzi, Norton, NSU..., begegnen einem auf Schritt und Tritt. Handfeste Restaurierungstips, kostengünstige Ersatzteilratschläge, zeitgenössische Fotos und fachliche Artikel helfen dem Fahrer und dem Restaurator. Jeweils ein Schwerpunktthema pro Heft widmet sich einer bestimmten Firma, bzw. einem bestimmten Oldie. In der ersten Ausgabe erschien ein langer Bericht über die Nachkriegsgeschichte der Zündapp-Werke und ihrer Motorräder (Elastic, KS 601 usw.). Das 2. Heft beinhaltet eine längere Story über die NSU-Max, Lux, Konsul und Konsorten. Die "Gummikuh" erscheint monatlich und kostet im Abo (12 Hefte) 49,90 DM. Abonnenten können Kleinanzeigen umsonst aufgeben. Ein Probeheft ist gegen 3 DM in Briefmarken erhältlich beim Gummikuh-Verlag, Am Deich 57, 2800 Bremen 1.

Benedetto - eh klar

Urlaubstour Anfang Juni

Für unseren Club schon fast ein fester Treffpunkt. Über Monate weiß es jeder, es wird nicht viel geredet, warum auch, alle waren schon ein paarmal unten beim Moto Guzzi Raduno in San Benedetto del Tronto. Ich finde es gut, daß jeder seine Tour fährt oder den Urlaub damit verbindet so wie ich.

Am Dienstag Mittag war Start und schon wie bei der Le Mans Tour Regenwolken, aber trocken. Es wurden Wetten abgeschlossen. Hihi, ich hab' gewonnen und bin ohne Regenkombi über Stallersattel durch die Dolomiten am Nachtquartier, in der Nähe Belluno, angekommen. Während es auf den Paßhöhen noch kalt war und Schnee rumlag, gefiel es meiner Freundin auf den geschwungenen Landstraßen besser. Als Krönung hatten wir ein sehr gutes und preiswertes Gasthaus ohne Luxus, aber wirklich gemütlich. Vor allem die Aufnahme war weit freundlicher als bei vielen teuren Hotels.

Am zweiten Tag, gut erholt von den 600 km der ersten Etappe, ging es weiter Rich-

tung Ravenna. Quer über die A 14, die ich jahrelang befahren habe, nach Rocca in die Alpen di San Benedetto. Wir fuhren mal einen Kilometer auf der Sonnenseite oder Regenseite des Berges. Meiner SP war's egal, nur Rosi und mich fror's ab und zu ein bißchen. Als wir in die Nähe von Poppi kamen, ging's erstmal auf Quatiersuche, da der ausgemachte Campingplatz total umgebaut wurde. Da half nur eines, die Karte raus und den nächsten Ganzjahrescampingplatz suchen. Lago Trasimeno schien angebracht, nun gut, nochmal 1 1/2 Stunden in der Kombi schwitzen. Um 20.00 Uhr hatten wir das Zelt schon aufgestellt. Auch Gerhard hatten wir Bescheid gesagt und für Donnerstag Abend ausge-



Das Treffen am Sonntag Vormittag während der Pokalverleihung. Volles Haus.

macht. Endlich kam dann der feierliche Teil, wo wir die etwas kleinere Tour und das warme Wetter mit Rotem begossen. Am dritten Tag ging's nach Perugia und Assisi. Während in Perugia italienische Großstadtheftik herrschte, war's in Assisi mehr nach den deutschen, geordneten Verhältnissen. Parkplätze vor der Stadt, die sowieso gesperrt, dafür aber sehr schön ist. In Perugia hab' ich das beste Eis überhaupt geschleckt, scheiße war nur der Strafzettel, den ich zwischenzeitlich kassiert hab'. Aber eine Guzzi nimmt sowas stillschweigend hin. Abends kam Gerhard pünktlich, aber leicht gestreift, an und so konnten wir Wein zu dritt süffeln. Freitag's gegen 9.00 Uhr ging's bepackt zum Frühstück und anschließend quer durch die Berge Richtung Benedetto, wo wir die anderen treffen wollten. Es war eine Tour -super- vielleicht 250 km, aber alles kleinste Straßen, zwar ohne Schotter. Richtig gemütlich wurde es erst, als der Schwerlastverkehr weg war. Stellenweise total ruhig überraschte uns ein Schauer, gerade noch bevor's durch's Leder ging, war eine Pizza zur Stelle! Diese Landschaft ist wirklich super, wenn mir Italien ein bißchen Umweltfreundlicher wäre. Es stört mich halt. Das Gebiet rund um den Monti Sibillini läd geradezu ein, zum Touren. Wem das noch nicht genug ist, der kann den Gran Sasso d'Italia dranhängen. Wir beendeten diese Tour mit unserem Ziel ohne Probleme in einem Nebenort von Benedetto, wo es noch ein paar Überraschungen

gab. Es kamen die Meisten doch noch Freitag Abend an. Das Treffen in Benedetto ist typisch italienisch, genächtigt wird hauptsächlich in Hotels und das eigentliche Raduno spielt sich hauptsächlich Samstag Nachmittag und Sonntag Vormittag auf der Piazza ab. Nach ausgiebigem Feiern und Spagettiesen machten wir uns wieder auf den Heimweg. Diesmal ging's auf der A 14 wieder zurück nach Ravaenna. Inzwischen waren wir zu fünft und es zog sich ganz schön in die Länge, bis ich meine Freunde in die Nähe von Belluno zu dem gemütlichen Wirtshaus gelotst hatte. Dort bestellten wir -na was schon- mehrere Weine und sangen: Rätätää Rätätää heit is saufa schääh morgen hama Schädhlwääh Rätätää Rätätää Schädhlwääh is schääh! Nun muß ich aber sagen, wir hatten nicht mal schlechten Magen, trotz der Menge. Die letzte Etappe erstreckte sich dann über den Pso. di S. Boldo, den Pso. Duran, über'n Pso. di Glau und den Stallersattel zurück nach Niederbayern. Nach einer gründlichen Wäsche und Ölwechsel wartet die SP schon wieder auf die nächste Tour. Ich bin schon gespannt, wohin das sein wird! Bis bald Koni

Den Leuten von Eurer Zeitung wünsch ich was. Ihr macht das ganz gut. Hier ist mein Teil dazu, daß das Heft dicker wird, außerdem hat mich ein Bekannter aus Österreich angedredet, den ich hiermit auffordern möchte, das Selbe zu tun - gell Roland! Tschüs bis später Koni

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!

18.08.-20.08.89

8. int. Moto Guzzi Treffen auf dem Campingplatz Juliusplate
Info: Olaf Brammer, Juliusplate, 2876 Berne

18.08.-20.08.89

Morini-Treffen auf dem Cadwell-Race-Way in Lincolnshire/GB
Info: M. Hocking, 20 Burnham Avenue, Ickenham, Uxbridge, GB-Middx UB10 8RS, Großbritannien

18.08.-20.08.89

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

18.08.-20.08.89

First ever all Missouri Moto Guzzi Campout, The Landing, Missouri, USA
Info: Ken Sieving, 2366 Brow Road, St. Louis, Missouri

18.08.-20.08.89

Treffen des Laverda Club Dänemark bei Odense/DK
Info: V/K. Manthey Larsen, Toftevengen 71, DK-4130 Viby SJ.

19.08.-21.08.89

Treffen italienischer Motorräder in Dänemark
Info: Ducati Club Danmark, P. Bottos, Voldflojen 5 st. tv., DK-2700 Bronshøj, Dänemark

19.08.-20.08.89

Italia '89 Festival in England auf der Rennstrecke Three Sisters Circuit, Wigan, Lancashire
Info: Dave Davies,
Tel. 0302/858806

20.08.1989

First-Classic-Day in Essen
Info: Tel. 0201/470834

25.08.1989

Cadwell Park Track Day des Laverda Owners Club GB
Info: Tim Carter, 5 French Drive, Kettering, Northants, NN15 5BT, England

25.08.-27.08.89

7. Virginia Moto Guzzi Rally am Sherando Lake in Virginia, USA
Info: Virginia Moto Guzzi Owners Club, 832 Sunnyside Dr., Va. Beach, VA 23464, USA

25.08.-27.08.89

Int. Moto Guzzi Treffen vom Moto Guzzi Club Zurigo in Schwellbrunn in der Schweiz
Info: R. Rossi, Bucheggstr. 27, CH-8037 Zürich, Schweiz

25.08.-27.08.89

2. Int. Ostsee-Italo-Treffen der Ostsee-Italo-IG in Kiel
Info: F. Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel, Tel. 0431/671108

25.08.-28.08.89

International V-Twin Rally in England in Shaftsbury, Dorset
Info: S. Powis, 26 The Crescent, The Wells, Epsom KT18 7LL, Großbritannien

26.08.1989

Treffen d. Ducati Club Schweden
Info: Mats Arborelius, Kvarnkamargatan 4, S-75420 Uppsala, Schweden

27.08.1989

Brit.-ital. Klassikertreffen für Fahrzeuge bis Bj. 1975 in Bad König
Info: A. Hahn, Bahnhofstr. 44, 6123 Bad König, Tel. 06063/2355

VERANSTALTUNGS-KALENDER

??.09.1989

Österreichring-Veranstaltung
des Moto Guzzi Club Austria
Info: Otto Mugler, Puffergasse
3/14/6, A-1210 Wien, Österreich

01.09.-03.09.89

5. Int. Moto Guzzi Treffen des
MG Club Friedrichshafen e.V. in
Weingarten bei Ravensburg
Info: Walter Thoma, Wilhelm-
str. 6, 7992 Tettngang

01.09.-03.09.89

Treffen des Laverda Club Berlin
Info: Laverda Club Berlin e.V.,
Kniephofstr. 25, 1000 Berlin 41

01.09.-03.09.89

Treffen des Norsk Moto Guzzi
Klubb bei Kongsberg, Norwegen
Info: Elin Vandevjen, Tverrasen
35, N-1315 Nesöya, Norwegen

02.09.-03.09.89

Ducati-Treffen in Plüdershau-
sen des Ducati-Club Schorndorf
Info: Lothar Freudenreich,
Mühlstr. 21, 7067 Plüdershausen

02.09.-03.09.89

Ducati-Clubrennen in Assen/NL
Info: C. Löwensteyn, Bloemstede
50, NL-3608 Maarssen, Holland

03.09.1989

Teilemarkt in Bielefeld
Info: Tel. 0521/452449

08.09.-10.09.89

1. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi
Club Olpe/Biggesee e.V. in
Elben bei Gerlingen
Info: Hajo Barth, Roncalli-
str. 12, 5210 Troisdorf 13,
Tel. 02241/53365

08.09.-10.09.89

Hoosier Moto Guzzi Rendevous
bei Jamestown, USA
Info: A. Thompson, 224 North
Vine, Thorntown, Indiana 46047

08.09.-10.09.89

4. Eastern Nebraska-Western
Iowa Campout in Onawa, USA
Info: B. Hackes, 3262 Center
Street, Lincoln, NE 68503, USA

09.09.-10.09.89

Italian Track Day, Pembrey Race
Track in Wales, Großbritannien
Info: P. Knight, 52 Attingham
Drive, Cannock, Staffs, WS15
2QF, Großbritannien

09.09.-10.09.89

Int. Treffen für ital. Motor-
räder zum 53. Bol d'Or beim
Circuit Paul Ricard in Frankr.
Info: Club Motocycliste Forza
Italia France, Dudweiler Str.,
F-57500 St. Avold, Frankreich

15.09.1989

Raduno Ducati in Bologna
Info: Ducati Club Bologna, Via
Bentini 38, I-40132 Bologna,
Tel. 051/320384, Italien

15.09.-17.09.89

5. Vogelsberger Gespanntreffen
in Windhausen bei Alsfeld
Info: Petsch, Postfach 208,
6320 Alsfeld 1, Tel. 06631/3138

15.09.-17.09.89

2. Annual Maryland Moto Guzzi
Rally, Cedarville State Forest-
Brandywine, USA
Info: Shelby Kennard, Tel.
301/736-6195, USA

15.09.-17.09.89

2. Int. Benelli-Treffen in
Linden
Info: C. Schmid, Linden 32,
8531 Gerhardshofen,
Tel. 09163/8566

16.09.-17.09.89

The Ragged Fringe Rally der Mo-
to Guzzi Owners Association New
South Wales bei Mandurama, Aus.
Info: MGOANSW, P.O.Box 54, Lid-
combe, NSW 2141, Australien

16.09.-17.09.89

Int. Guzzi-Treffen in Mandello
del Lario/Italien
Info: D. Agostini, Via Statale
60, I-22054 Mandello del Lario,
Tel. 0039/341/735448, Italien

VERANSTALTUNGS-KALENDER

22.09.-24.09.89

Northern Ducati Rally in
Yorkshire, GB
Info: Phil Blades, Tel.
GB/0206/576383

22.09.-24.09.89

3.-tes engl./ital. Motorrad-
treffen in Ebbinges
Info: M. Schnell, Brückstr. 1,
3030 Walsrode, Tel. 05161/71317

23.09.1989

Clubausfahrt des Ducati-Club
österreich in die Schweiz Alp
Info: Franz Vorderwinkel, Het-
zendorfergasse 6, A-3500 Krems,
österreich

23.09.-24.09.89

Moto-Morini-Technik Meeting
Info: D. Edel, Wiesenstr. 3,
6259 Brechen 3

23.09.-24.09.89

Int. Rally des Int. Laverda
Owners Club GB in Braintree
Info: Tim Carter, 5 French
Drive, Kettering, Northants,
NN15 5BT, England

24.09.-25.09.89

Treffen des Moto Guzzi Club
Deutschland
Info: Manfred Fuchs, Fr.-Ebert
Ring 13, 3503 Lohfelden

29.09.1989

9. Mallyswag Rally auf der Isle
of Wight, England, des Isle of
Wight Italian M/C Owners Club
Info: Ian L. Barnes, 76 Fellows
Road, Cowes, Isle of Wight,
PO31 7TW, Tel. 0983/291668, GB

29.09.-01.10.1989

V7-IG Jahrestreffen in Mittel-
franken
Info: W. Schopf, Zöpfiwasenweg
10, 8820 Gunzenhausen, Tel.
09831/1739

29.09.-01.10.89

Int. Conc. Motorcyclist "Grape
harvest" in Tokaj in Ungarn
Info: Hungarian Motorcyclist
Federation, Viharhegyi ut 15,
H-1037 Budapest, Ungarn

29.09.-01.10.89

New England Moto Guzzi Fall
Rally in Plainfield, Mass., USA
Info: The New England MG Club,
P.O. Box 47, Windsor Locks, CT
06096, USA

30.09.-01.10.89

2. Int. Guzzi-Treffen in Bari/I
Info: E. Feroni, Via Manzoni
141, I-70122 Bari,
Tel. 0039/80/5212349, Italien

VORSCHAU

OKTOBER

Guzzi Riders in Texas Rally in
Italy, Texas, USA

Teilemarkt in Imola/Italien

5. Herbsttreffen der IG für eu-
ropäische Motorräder Wöbbel

Treffen der Zweizylinder Freun-
de Bayern in Tüßling

Bimota-Fahrertraining in Lede-
non, Frankreich

NOVEMBER

Teilemarkt in Rimini

51. Int. Fahrrad- u. Motor-
radausstellung Mailand

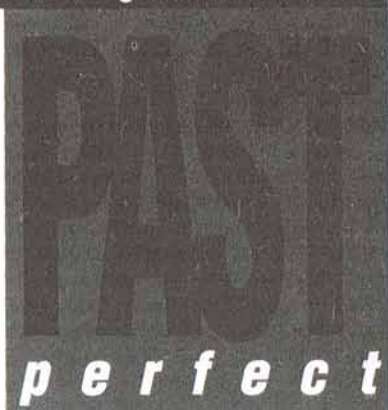
DEZEMBER

Motor Show Essen mit MV-Agusta
Sondershow

Vorstandstreffen der europä-
ischen Ducati-Clubs in Grohnde

Februar

Motorrad live '90 in der Kieler
Ostseehalle mit Italiener-
Sondershow



Ducati Scrambler - Honda CB 450 K - Laverda SF-Suzuki T 20 - Yamaha XS 650
 Morini 250 - Norton Commando - Harley Flathead - BMW R 50 - Triumph Trident
 Suzuki GT 750 * - Yamaha SR 500 - Harley Knucklehead - Guzzi Falcone - AWO
 Simson 425 - NSU Lux - Hyde Harrier - Yamaha AS 1 - Harley Panhead
 Terrot HSSE 350 - Guzzi V7 Sport - Benelli 650 Tornado - Enfield India Bullet
 Honda Gold Wing - Norton Diesel - FN Sahara M 70 - Sanglas - Indian Big Chief
 BSA 650 Lightning - BMW R 47 - Yamaha TX 750 - DKW Hummel
 Honda CB 500 Four - Harley WLA 750 - Guzzi V 35/1 - usw., usw.

Berichte über all'diese Maschinen tauchten bisher in
 PAST PERFECT auf. Dazu Reiseberichte und Anekdotchen.
 Von den Lesern geschrieben.
 So wie ihnen der Griffel gewachsen ist.

Aus der Schnapsidee wurde ein Blättchen.
 Aus dem Blättchen ein Blatt.
 Nun ist es eine Zeitschrift geworden,
 die Ihr Euch mal ansehen solltet.
 Schickt Ihr uns den Kuh-Pong
 dann schicken wir Euch eine PP.
 Für "Kost`nix" sozusagen.
 Nur zum beschnupern.

**KUH-
 PONG**

Schickt mir doch
 mal eine kostenlose PP.
 Nur mal so zum gucken.

NAME

STRASSE

PLZ/ORT

PAST PERFECT-Wittener Str.8 - 5810 Witten 3

Die Gasfabrik oder Wie funktioniert eigentlich ein Vergaser?

Grundsätzlich gesehen, hat der Vergaser die Aufgabe aus Benzin und Luft ein zündfähiges Gemisch zu erzeugen und dem Motor zuzuführen. Daß diese Aufgabe nicht so einfach zu bewerkstelligen ist, zeigt sich schon darin, daß sehr unterschiedliche Anforderungen an einen Vergaser gestellt werden, wie unterschiedliche Drehzahlen, Temperaturen, voll- und halbgeöffneter Schieber (oder Drosselklappe), langsames Gasgeben oder ruckartiges Aufreißen, usw.. Entsprechend kompliziert ist auch der Gesamtaufbau und die Arbeitsweise eines Vergasers, so daß ich nicht allzusehr ins Detail gehen will, sondern eher Grundlagen für das Verständnis eines Solchen aufzeigen will.

Theoretisch gesehen, ist ein Vergaser ein Saugrohr (auch Venturi-Rohr genannt), dessen Durchmesser immer enger wird und dann sich wieder weitet (siehe Bild 1). Wie wohl aus der Physik bekannt ist, nimmt die Flußgeschwindigkeit mit zunehmend kleinerem Querschnitt zu und ist an der engsten Stelle am größten. An dieser Stelle ist auch der durch die Saugwirkung des Motors entstehende Unterdruck am höchsten und dadurch wird durch eine, an dieser Stelle angebrachten, Bohrung der Kraftstoff aus einem Reservoir in

das Saugrohr gezogen. Dieser vermischt sich dort mit der angesaugten Luft zu einem zündfähigen Kraftstoff-Luft-Gemisch. Der Kraftstoff in dem Reservoir wird durch einen Schwimmer mit Ventil immer auf gleichem Niveau gehalten, daher auch die Bezeichnung "Schwimmerkammer". Umso mehr von diesem Kraftstoff-Luft-Gemisch dem Motor zugeführt wird, desto schneller kann er arbeiten, bzw. höher drehen. Um dieses Kraftstoff-Luft-Gemisch regulieren zu können, muß an geeigneter Stelle des Saugrohrs der Querschnitt verän-

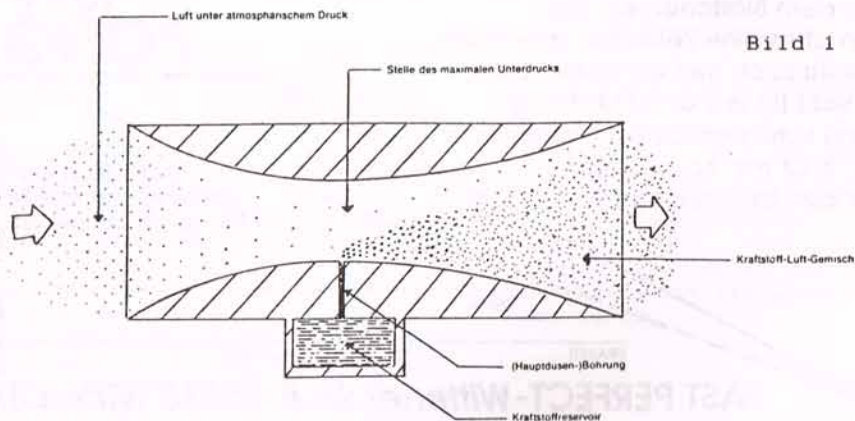


Bild 1

dert werden können, z.B. durch einen Schieber. Damit hätten wir, theoretisch gesehen, schon einen Vergaser. Da aber, wie eingangs bereits erwähnt, unterschiedliche Anforderungen an einen Vergaser gestellt werden, muß diese grobe Konstruktion noch etwas verfeinert werden.

Zunächst einmal lassen sich die gängigen Vergasertypen in drei Klassen einteilen:

1. Drosselklappenvergaser (ziemlich unüblich und hauptsächlich bei Harley Davidson verwendet)

2. Schiebervergaser (wohl am weitesten verbreiteter Vergasertyp, kommt dem theoretischen Vergaser am nächsten)

3. Gleichdruckvergaser (Kombination von Schieber- und Drosselklappenvergaser, wobei die Drosselklappe über einen Seilzug und der Schieber über Unterdruck gesteuert wird)

Ich selbst möchte auf den Schiebervergaser eingehen. Daß die Beispiele sich auf einen Dellorto beziehen, versteht sich wohl von selbst.

Beim Dellorto handelt es sich um einen Schiebervergaser mit Rund- (z.B. Le Mans-Modelle) oder Rechteckschieber (z.B. T3) an dessen Ende die Düsennadel (auf die ich noch eingehe) befestigt ist. Zusammen mit der Nadeldüse sorgt die Düsennadel für eine optimale Kraftstoffversorgung.

Die Einzelfunktionen des Schiebervergasers lassen sich wie folgt unterteilen:

- Leerlaufsystem
- Schieberausschnitt
- Düsennadel und Nadeldüse
- Hauptdüse
- Schwimmer(stand)

Leerlaufsystem

Die Gemischaufbereitung seitens des Leerlaufsystems erstreckt sich von der Leerlaufstellung des Schiebers (Schieber befindet sich unten bis etwa $1/8$ des Schieberweges).

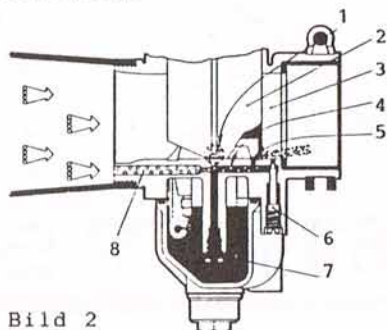
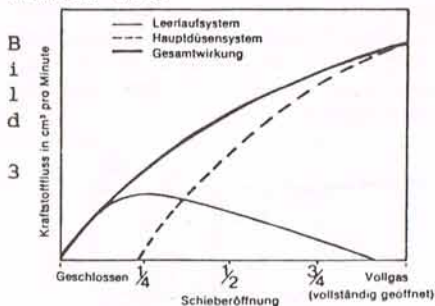


Bild 2

1. Gasschieber-Anschlagschr.
2. Gasschieber
3. Saugrohr
4. Leerlaufbohrung
5. Leerlauf-Austrittsbohrung
6. Luftschraube
7. Leerlaufdüse
8. Primärluftkanal

Da im Leerlauf der Schieber fast geschlossen ist, ist der Unterdruck von der Motorseite her (Ansaugstutzen, bzw. Ansaugkanal) derart hoch, daß dadurch der Kraftstoff über die Leerlaufdüse in den Leerlauf-Luftkanal gesaugt wird und sich dort mit der angesaugten Luft vermischt (Bild 2). Das Ausmaß der angesaugten Luftmenge wird durch die Gemischschraube begrenzt, da die angesaugte Menge an Kraftstoff durch die Leerlaufdüse mengenmäßig genau begrenzt wird. Anhand des Diagramms (Bild 3) läßt sich leicht erkennen, daß mit Anheben des Schiebers der Einfluß des Leerlaufsystems stetig nachläßt, die Wirkung

jedoch auch bei Vollgasstellung (Schieber ganz oben) noch im geringen Maße vorhanden ist.



Das erklärt auch, daß eine Abstimmung des Gemisches nicht nur durch die Hauptdüse und den Schwimmerstand (ich gehe noch auf beides ein), sondern im geringen Maße auch über die Leerlaufdüse möglich ist.

So, hier wollen wir den Bericht von Hajo Barth unterbrechen, sechs Seiten Vergaser wären doch etwas viel für eine Ausgabe. Im nächsten Heft wird der Bericht natürlich fortgesetzt.

BILKER'S GALLERY

Moto Guzzi Nuovo Falcone 500	
25 PS, 2 Jahre TÜV, neu Lack	5400,-DM
Moto Guzzi Nuovo Falcone 500	
25 PS, Militär	4300,-DM
Moto Guzzi T3 850	
neu Lack, wenig gelaufen	5800,-DM

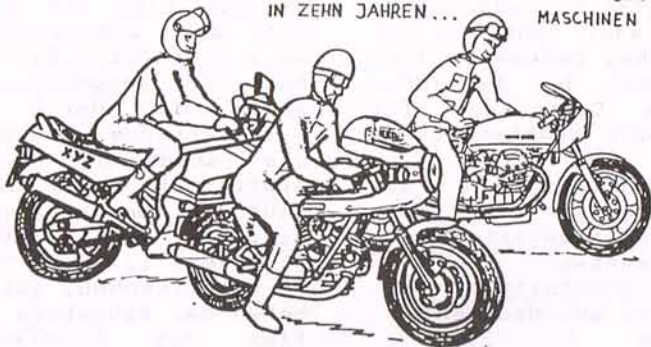
weitere Fahrzeuge, auch zum selber restaurieren am Lager

Ersatzteil- und Zubehörversand für Nuovo Falcone und V7

Postadresse: Heideweg 14, 2359 Henstedt-Ulzburg 1
 Besichtigung nach telefonischer Absprache
 Tel. 04193/91559 ab 14.00 Uhr

NA, WOLLT IHR 'N
 RENNEN ?

KLAR —
 IN ZEHN JAHREN...
 MIT DEN SELBEN
 MASCHINEN !



Wochenend-Tour oder Schrauber-Tour

Samstag 8. Juli, auf geht's zum Reinhard, zuvor noch schnell zur Rosi, Packtaschen füllen, und mit ihr dann über'n Marktler-Berg zum Gespannfahrer. Doch leider müssen wir warten - eh klar, er ist beim Strohfahren. Na endlich kommt er, es täte ihm unwahrscheinlich leid, aber er muß arbeiten. Hi hi hi - denk' ich - selber schuld! Nun gut, machen wir aus, abends beim Barte-Wirt (ein Guzzi-Treffen). Da ich aber bei dem Moto Italia Club in Neumarkt am Wallersee viele Bekannte hab', wollte ich zuvor dorthin und später nach Holzkirchen! Gesagt, getan - doch leider nach 10 km, genau an der Grenze, Kupplungsseil-zongeweg. Aber ich bin ja flott im Seile wechseln. 1/4 Stunde und weiter ging's. Sachen rauf - Tankrucksack zu - Helm über - aufsitzen und starten und starten und Nix geht. Scheiße, übrigens es hat keiner für nötig befunden, zu halten oder zu fragen. Es sind auch nur Japse vorbei gefahren, da hätte ich sowieso Nix zugeben und vertuscht. Aber mit der Schraubenzieheranlaßmethode bin ich dann doch noch in Neumarkt begrüßt worden! (Hi hi, der hat schwarze Finger, fährt der vielleicht Guzzi?) Nun Spaß muß sein und hab' eine Halbe getrunken. Dann wollte ich wissen, wieso kein Licht geht, beim Blinken spielen die Kontrollämpchen am Lenker verrückt und der Anlaser mag nicht. Nach längerer Suche ist ein Kombistecker

für schuldig befunden worden. Das Licht war gerettet und da eine SP zum Fahren da ist, störte mich das Anlaserrelais nicht mehr. Dann beim gesellschaftlichen Teil, der nun noch kürzer ausfiel, wollte ich es den Neumarkter erklären, warum ich nicht bleiben wollte. Also Roland, ich versprech' Dir hier schon, daß ich nächstes Jahr wieder bei Euch bleibe. Mittlerweile zogen schwarze Wolken auf, selbstverständlich genau wie wir uns zur Weiterfahrt rüsteten. Muß schon sagen, hab' eine SP mit Charakter, sind in den anderen Sturm gekommen, aber das Licht hat gehalten und auch der Blinker - doch leider zu früh gefreut. Am Sonntag war's dann ganz aus und ich mußte ohne Licht heimfahren. Man muß wissen, meine SP machte das nur, weil's nicht regnete und überhaupt erst seit sie sich die Garage mit einer XT teilen muß. Zuvor war sie die Zuverlässigkeit überhaupt. Aber die Guzzi wird sich im Winter freuen, wenn sie in dem Schuppen bleibt und die XT muß raus. Das End' vom Lied ist - eine Guzzi fährt immer, auch ohne Licht + Schalter. Alle Sicherungen raus, die man nicht unbedingt braucht, das kann sogar ich selber, so einfach ist dieses Motorrad aufgebaut. Mittlerweile ist es wieder Mitternacht und morgen muß ich den Elektronenwurm suchen, darum mach' ich Schluß. Viel Spaß bei der Arbeit. Koni

Leserbriefe

Mein lieber Freund Felix.

Ich war sehr erfreut, deine Magazine zu bekommen, von MOTALIA und Deinen Aktivitäten, Kontakte zu allen Clubs zu bekommen, zu erfahren.

Unser Club wurde im September 1987 gegründet und heute sind wir ungefähr 35 Mitglieder. Wir treffen uns jeden Dienstag in einer Gaststätte und unternehmen oft Ausfahrten. Unser Wetter in Israel ist sehr gut zum Motorradfahren. Fast 10 Monate im Jahr sind sonnig und warm. Der Winter dauert hier bloß 2-3 Monate, aber es ist bloß Regen, nicht so viel und auch nicht so kalt. Jeder in unserem Club hat einen Mitgliedsausweis, mit dem wir bei unserem Händler und anderen Teleshops Ermäßigungen bekommen. Hier in Israel sind Motorräder und Teile sehr teuer. Wir zahlen zum Beispiel mehr als 200 % Steuern für Motorräder. Die neue Ducati 906 Paso z.B.

kostet hier 17000 \$. Wegen der Steuern können wir nicht so oft nach Europa fahren, aber wir versuchen, einmal im Jahr nach Europa, speziell Italien, zu kommen, um Teile zu kaufen. Meistens fahren wir im September. Dieses Jahr werde ich nach Italien fahren.

Ein paar Worte zu meiner Person. Im Januar 1990 werde ich 40 Jahre alt, ich bin verheiratet und habe drei Mädchen. Ich arbeite in einer Diamantenfabrik und bin Vorsitzender des Israel Cagiva/Ducati Club. Bitte veröffentliche in der nächsten Ausgabe unsere Adresse und wir/ich lade/n alle zu einem Besuch in Israel ein. Er/sie wird willkommen sein und wird unsere/meine Unterstützung erhalten.

Beste Grüße

Eli Ziv

17, Dov Hoz st.

Kfar-Saba 44356

Israel

Laverda-Spezialist

Sport-Sitzbänke, Sport-Kotflügel, Sport-Tank 24 ltr.
Sport-Felgen 5 Zoll, Sportnockenwellen, Sport-Auspuff
Sport-Verkleidungen, Sportventile, Sportkolben bis 85 Ø
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

Aprilia

Um in der SOS-Klasse besser mitmischen zu können, soll demnächst ein Zylinderkopf mit vier Ventilen und zwei Nockenwellen für die Aprilia 600er Motoren lieferbar sein.

Nach dem Erfolg der Aprilia AF 1 125 Replica ist eine Replica der 250 ccm Grand-Prix-Maschine geplant.

MV-Rennmaschinen

Die beiden Partner des Team Obsolete, dem Rennstall, der damals nach langem Hin und Her die MV-Rennmotorräder gekauft hat, liegen im Rechtsstreit. Dadurch sind die Fahrzeuge blockiert.

Benelli

Wieder im Programm des deutschen Importeurs ist das City Bike. Das Mokick kostet 1890 DM, ist zusammenklappbar und wiegt 36 Kilogramm.

Laverda

Bei Laverda tut sich wieder etwas. Schon das Nuova in der neuen Anschrift (Nuova Moto Laverda srl., Via Venezia 30, I- 36042 Breganze) soll darauf hinweisen. In Mailand wird ein Jubiläumsmodell der altbewährten 1000er anlässlich des 40 jährigen Bestehens Laverdas vorgestellt werden. Auch eine Straßenversion der Atlas mit 600/650 ccm soll dort zu bewundern sein.

Bimota-Fahrertraining

Vom 15.10.-19.10.89 veranstaltet der deutsche Bimota-Importeur Reinhold Kraft ein Fahrertraining für Bimota-Fahrer auf der Rennstrecke von Ledenon bei Nîmes in Frankreich. In dem Teilnahmepreis von ca. 1500 DM sind Hotel, Vollpension, Rennstreckenbenutzung, Instruktion, u.a. durch Peter Rubatto und Manfred Fischer, Ausfahrt und Fahrfotos von einem Profi enthalten. Die Teilnehmerzahl ist auf 30 Personen begrenzt. Weitere Informationen und Anmeldung bei: Reinhold Kraft GmbH, Kemptener Str. 54, 7970 Leutkirch 1

Gilera

Um die Ergebnisse der Saturnos im Renngeschehen zu verbessern, will Gilera nächstes Jahr einen speziellen Rennmotor anbieten.

Bimota

Ein Prototyp, mit dem Motor der FZR 600 soll fahrfertig im Werk in Rimini stehen. Mit der Präsentation in Mailand ist zu rechnen.

Moto Guzzi

Das Buch "Moto Guzzi" von Mario Colombo ist endlich auch in deutscher Sprache erhältlich. Das im Motorbuch erschienene Werk ist 365 Seiten stark und kostet 98 DM.

4. Int. Motorradtreffen für italienische Motorräder des MF Epsilon-Nord e.V.

Am 30.06.89 war es endlich wieder soweit. Nachdem wir bereits 1988 das Treffen besucht hatten, freuten wir uns, nun die Leute vom letzten Jahr wiederzusehen. Der Donnerstag gab allerdings Anlaß zu der Annahme, daß das Treffen ins Wasser fallen könnte. Es schüttete wie aus Eimern und dämpfte so etwas die Freude auf das kommende Wochenende. Der Wettergott meinte es aber am Freitag gut mit uns und so konnten wir die Anfahrt zum Treffen mit einer kleinen Eifeltour verbinden. Als wir den Platz erreichten, war noch nicht sonderlich viel los. Die Motorräder wurden abgeladen, die Zelte aufgebaut und etwas luftigere Klamotten angezogen. Inzwischen war aber Ludwig schon von mehreren Leuten umlagert, die zum ersten Mal Ge-

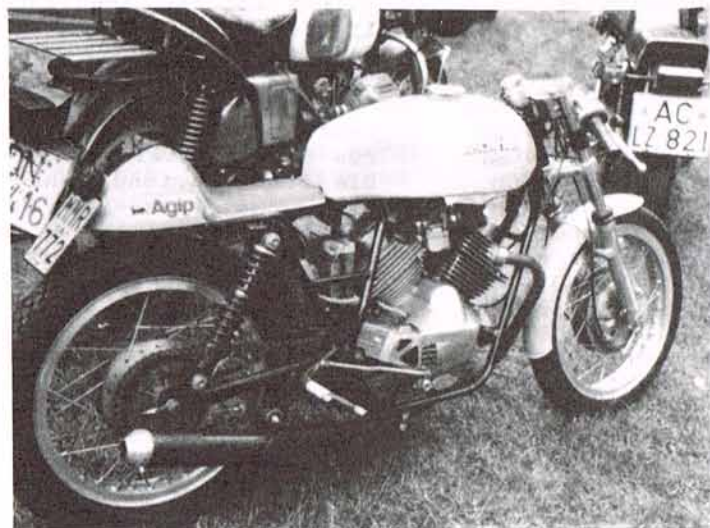
legenheit hatten, ein Armee-Schwenker-Gespann in Natura zu sehen. Ausgelöst worden war die Menschenansammlung dadurch, daß Ludwig, aus Mangel an Holzbrettern für den Seitenständer, die Maschine einfach auf den Beiwagen ablegte. Als die erste Wipbegier befriedigt war hatten wir Gelegenheit uns umzusehen, Leute zu begrüßen und ein, zwei, ...Bier zu trinken. Das Begrüßen der Leute war schnell getan, während das Trinken der "zwei" Biere sich doch bis ca. 3:00 Uhr hinzog. Als wir den größten Durst und Hunger für den durch Würstchen und Koteletts gesorgt war, beiseitigt hatten, begaben wir uns zur Ruhe, um noch ein paar Stunden Schlaf für den nächsten Tag zu haben. Diese Ruhe wurde allerdings mehrfach durch lautstarke "Un-

terhaltung" einiger Japaner-Fahrer und einem Guzzi-Fahrer, der wohl eine neue Rekorzeit für das Erreichen der Betriebstemperatur seiner nicht nur betagten, sondern auch ziemlich heruntergekommen V 7 mittels einer Leerlaufdrehzahl von



Das Zelt war wegen des schlechten Wetters meistens gerammelt voll.

ca. 6000 UpM aufstellen wollte, empfindlich gestört. So mancher hat die Tränen in den Augen gehabt, als er hören mußte, wie das Motorrad so mißhandelt wurde.



Eine Morini 250 V aus dem benachbarten Ausland

Die Versorgung mit Frühstück am anderen Morgen klappte reibungslos und nach und nach trafen immer mehr Gäste ein. Der große Anteil an Japanerfahrern hatte zum Glück etwas nachgelassen, dafür nahm der Regen gegen Mittag, pünktlich zur Ausfahrt übrigens, zu. Trotzdem war die Beteiligung groß und nach einem Zwischenstopp mit Kaffee und Kuchen trafen wir nach 3 Stunden wieder ein. Inzwischen war der Platz schon gut voll und damit auch die Teilnahme an den Spielen (Kurbelwellenweitwurf, Eierlaufen) sehr groß. Gewertet wurden jeweils die Männer und Frauen getrennt. Unterbrochen wurden die Spiele allerdings von regelrechten Regengüssen, die die Leute in die Zelte zwangen.

Gegen 23:00 Uhr wurde dann die Pokalverleihung vorgenommen, die aber größten Unmut hervorrief, als das Quälen der V 7 mit einem Pokal für das vergammelste Motorrad belohnt wurde und der Pokal für das "schönste" Motorrad an ein Zündapp-Mofa ging. Man war eigentlich einstimmig der Ansicht, daß diese Art der Pokalverleihung wohl eine Fehlentscheidung gewesen ist. Nun ja, der Unmut legte

sich wieder und die Nacht endete für die meisten gegen 3:00 Uhr.

Am anderen Morgen nutzten die Meisten in aller Frühe die kurze Regopause, um den Heimweg anzutreten. Auch wir packten unsere Siebensachen und erreichten die Heimat bei trockenem Wetter. Alles in allem war es eigentlich ein schönes Treffen und Schwachpunkte sind dazu da, beseitigt zu werden.

Bis zum nächsten Treffen grüßt Euch

Euer Hajo

MOTALIA
im Abonnement
nur 35 DM im Jahr

Sport-Termine

20.08.	Falkenb./S	BOT
20.08.	Räuskalä/SF	BOT
20.08.	Djursl./DK	BOT
20.08.	St. Wendel	Apr.-Cup
27.08.	Karlskoga/S	BOT
27.08.	Straubing	Apr.-Cup
27.08.	Straubing	BOT/OMK
03.09.	Mosbach	BOT/OMK
03.09.	Augsburg	BOT/DM
09.09.	Avus	BOT/DM
10.09.	Nürburgring	BOT/OMK
17.09.	Hockenheim	Apr.-Cup
17.09.	Obernkirch.	BOT/Berg
23.09.	Hockenheim	Apr.-Cup
23.09.	Hockenheim	BOT/OMK
24.09.	Knutstorp/S	BOT
24.09.	Most/CSSR	BOT/DM
24.09.	Most/CSSR	SOS
30.09.	Dahlemer B.	BOT/OMK
30.09.	Dahlemer B.	SOS
07.10.	Samerberg	BOT/Berg
08.10.	Assen/NL	BOT/DM
08.10.	Assen/NL	SOS

Sound of Singles

Nach dem dritten Rennen der SOS-Klasse zeichnet sich deutlich die Überlegenheit der Unos und KTMs ab. Wolfgang Felber und Peter Geh scheinen das Geschehen unter sich auszumachen. Beim ersten Rennen in Hockenheim belegte Geh den ersten Platz, während Felber, angeblich wegen falscher Reifenwahl, nur für Platz sechs gut war. Dafür gewann er den zweiten Lauf auf dem Nürburgring, wo Geh sich den zweiten Platz sicherte. Beim dritten Lauf siegte wieder Felber vor Geh. Beide lieferten sich ein über die ganze Distanz spannendes Rennen.

Nach den Spezial-Maschinen aus der kleinen Schmiede Uno und den KTMs, die man fast

schon als Werks-Maschinen bezeichnen kann, schlagen sich die Yamaha SRX und die Gilera Saturno (endlich ein Italiener) am besten, obwohl deutliche Unterschiede zu sehen sind. (Das Duo Geh, Felber hatte beim dritten Lauf ca. 40 Sekunden Abstand zum Nächstplatzierten). Die Gesamtwertung führt Geh mit 54 Punkten vor Felber mit 50 Zählern an. Aurnhammer steht mit 32 Punkten auf dem dritten Rang, gefolgt von Koch, der mit seiner Gilera 31 Punkte erfahren hat.

Bimota GP 500

1990 will Bimota mit einem Motorrad, bei dem nicht nur der Rahmen sondern auch der Motor eine Eigenkonstruktion ist, in der "Königsklasse" mitfahren. (Siehe auch MOTALIA Nr. 4.) Laut letzten Informationen soll der 500 ccm Zweitaktmotor über eine Benzineinspritzung verfügen, was zu erwarten war. Aber die Nachricht, daß das Fahrwerk eine Weiterentwicklung der Testi mit Achsschenkel lenkung sein soll, erstaunt doch etwas.

Cagiva GP 500

Einspritzung ist anscheinend die Lösung, mit der die italienischen Hersteller sich gegen die japanische Übermacht wehren wollen. Auch Cagiva will die 500er GP Maschine auf Injektion umrüsten. Die Firmen Magneti Marelli und Weber sollen hier für mehr Leistung sorgen.

CLUBS - TREFFS - STAMMTISCHE

Treffpunkt verlegt

Die Meldung aus Heft 4/89 über den freitagabendlichen Treffpunkt für Freunde italienischer Motorräder am Schauinsland bei Freiburg (Holzschlägermatte) ist nicht mehr aktuell.

Nach rund drei Jahren wurde nun der Ort des Treffens auf den Fahrerlagerplatz am Fuße der ehemaligen Schauinsland-Rennstrecke (beim Gasthaus "Zum Start") verlegt.

Gründe dafür waren u.a. die notorische Raserei der meisten Japan-Heizer in der Holzschlagkurve, direkt beim alten Treffpunkt. Hierfür wollte die überwiegende Zahl der Italienerfreunde nicht mehr freiwillig Zuschauerkulisse spielen.

Auch war das Verhältnis zum Wirt der Gaststätte seit einiger Zeit gestört, da er auf seinem riesigen Parkplatz nur noch Motorradfahrer parken lassen wollte, die jedesmal etwas bei ihm konsumieren.

So wurde nach langem Suchen der neue Treffpunkt im "Fahrerlager" gefunden. Auch von hier aus kann, wer will, mal kurz auf den Schauinsland fahren. Der Parkplatz ist groß genug, gestört wird auch niemand und eine gute Wirtenschaft ("Zum Start") ist ebenfalls nebenan.

Bleibt zu hoffen, daß sich dieser freitagabendliche Treffpunkt gut rumspricht und daß viele Klassikerfreunde vorbeikommen. Die ersten Italienerfahrer, die an der aufgehängten grün-weiß-roten Fahne bei den ersten Malen spontan anhielten, fanden den Platz alle optimal.

Walter Arndt

Guzzi-Enduros

Ewald Grillmayer von den Ducati Freunden Österreich sucht Kontakt zu Guzzi-Enduristen zwecks Erfahrungsaustausch. Seine Adresse ist: Ewald Grillmayer, Am Rosenhügel 15, A-3500 Krems, Österreich, Tel. 02732/3738.



EINLADUNG

ZUM

1. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Olpe/Riggensee e.V.

wann: 08.09. - 10.09.1989
wo : in Elben bei Gerlingen

Programm:

Freitag, 08.09.89

- Anreise
- Benzingespräche

Samstag, 09.09.89

- ab 08:00 Uhr Frühstück
- Ausfahrt ins Bergische Land
- Spiele
- Totalverleihung
- Musik in Kafen

Sonntag, 10.09.89

- ab 08:00 Uhr Frühstück
- Ausklang des Treffens



Den Jahnern
ins Image

Großzelt, Grillmöglichkeiten und Sanitäranlagen sind vorhanden.

Bitte teilt uns mit, wieviele Personen zum Treffen anreisen. Auch Fahrer und Fahrerinnen anderer Marken sind herzlich willkommen, wobei sich dies aber auf europäische Fabrikate beschränken sollte.

Wir freuen uns auf Euer zahlreiches Erscheinen und wünschen Euch eine pannenfreie Anfahrt.

Infos bei: Hans Joachim Barth, Roncallistr. 12, 5210 Troisdorf 13
Tel.: 02241 / 83857 oder 53365 (ab 18:00 Uhr)

Laverda 750 SF

Hallo Italo-Freunde,
ich heiße Heiner und bin
seit August 88 stolzer Be-
sitzer einer Laverda 750 SF,
Bj. 72.

Wie ich zu dieser Maschine
kam und welche Eindrücke sie
auf mich gemacht hat, möchte
ich euch schildern.

Ich bin 32 Jahre alt und
fahre seit fast (mit 2 Jah-
ren Pause) 13 Jahren Motor-
rad. Angefangen hatte es da-
mals mit einer 150er Ex-
press, Bj. 52, danach eine R
27, SR 500, Polter d'or 900
und zum Schluß eine R 100 RS
der ersten Stunde. Diese
verkaufte ich im Frühjahr
'87.

Aber ihr wißt ja alle sel-
ber, wie es ist, Motorrad zu
fahren. Nun denn. Letztes
Jahr fing es fürchterlich an
zu jucken, aber was kaufen?
Meine Vorstellungen waren:
Klassisch, Werkstattunabhän-
gig und ein Modell, was
nicht an jeder Straßenecke
zu sehen ist. Der Zufall
wollte es, daß ich im Juli
in einer Anzeigenzeitung die
Annonce las: Laverda 750 SF,
Halbschale, 2 Sitzbänke.

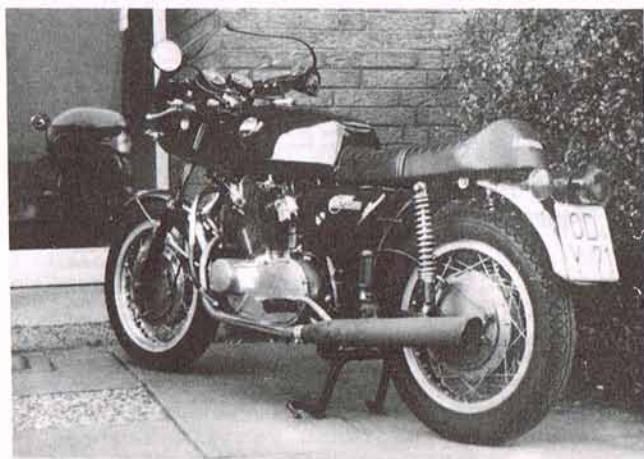
Und da waren die Weichen ge-
stellt. Hingefahren, angese-
hen, verliebt und gekauft.

In den ersten Stunden krän-
kelte ich noch mit der
Rechtsschaltung. (Es ist des
öfteren passiert, daß ich
die Gänge runtergeschaltet
habe, anstatt zu bremsen.)
Ich unternahm lange Fahrten,
um die Eigenschaften des
Krades herauszufinden und
war sogleich von dem Fahr-
werk fasziniert. Störend
fand ich nur die Vibratio-
nen, die ab und an mal auf-
traten. Der Knaller als sol-
ches fand ein paar Tage spä-
ter statt.

Stadtverkehr Hamburg; Stop
and Go, Stau und Umleitung
machten das Fahren zur Höl-
le. Aufgrund der harten
Kupplung bekam ich Schmerzen
im linken Unterarm, daß die
Tränen in den Augen standen.
Um zu kuppeln, mußte ich
mich damit behelfen, daß ich
nur die Finger krumm machte
und die Hand samt Kupplungs-
hebel zog. Es ging einfach
nicht mehr anders. Das Er-
gebnis dieser Stadtfahrt
war, drei Tage ein tieri-
scher Muskelka-

ter im Arm, daß
ich nicht mal
eine Gabel hal-
ten konnte. Aber
man gewöhnt sich
an alles.

In der Zwischen-
zeit ist die Ma-
schine neu lak-
kiert, der Motor
gemacht und die
Elektrik teiler-
neuert worden,
aber ein Ende
ist noch nicht
in Sicht (Hobbys
werden nie fer-
tig).



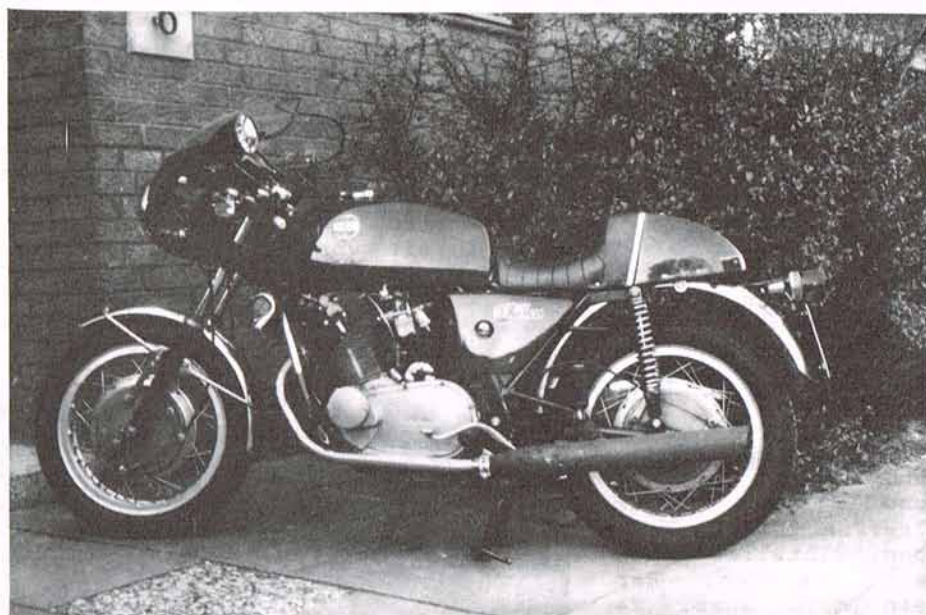
Der Gesamteindruck für mich über diese Maschine ist: Wartungsfreundlich, relativ gute Ersatzteilversorgung und sparsam im Spritverbrauch.

So liebe Freunde, dieses war mein Beitrag für euch, und wenn ihr noch Fragen habt, ihr trefft mich in Falkenstein am 25.-27.8. beim

Italo-Treffen (ich freue mich schon darauf). Und wer meinen Namen nicht behalten kann, kann mich S t o n i nennen.

Bis dahin viel Spaß
Heiner

PS: Schade, daß sich auf meine Anzeige hin, in Sachen Laverda Freaks, niemand gemeldet hat.



Mit der Einmannsitzbank wirkt die SF harmonischer, runder und kürzer

.....

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 !!

Mittsommernachtstreffen des Moto Guzzi Clubs Schweden

Ende Mai lasen wir in der Februar-Ausgabe des Guzzi-Blattes Schweden, daß der Guzzi-Club Schweden vom 22.-25.06.89 ein Mittsommernachtstreffen veranstaltet.

Da wir schon immer zur Mittsommernacht nach Schweden wollten, und auch mal wieder zu einem Guzzi-Treffen wollten, starteten wir am Freitag in aller Früh zu der knapp 900 km langen Tour. Das Wetter war traumhaft und so schafften wir es, um ca. 19.30 Uhr in Ludvika zu sein, wo das Treffen stattfand. Wir waren losgefahren mit dem Wissen: "Guzzi-Treffen in Ludvika", aber in ganz Ludvika gab es kein Hinweisschild auf das Treffen. Es gab zwar Schilder, wie MHC, aber als wir dort ankamen, stellte sich heraus, daß es ein Wohnwagen- und Wohnmobil-Treffen war. Wir fuhren durch Ludvika hin und her und konnten das Treffen nicht finden. Plötzlich sahen wir jemanden, der ein Moto Guzzi T-Shirt trug. Er brachte uns dann dorthin, wo das Treffen stattfand. Es war ein traumhafter Platz, im Wald gelegen, mit einem Blockhaus. Der Zeltplatz reichte bis hinunter an einen See, wo, wie es in Schweden üblich ist, eine Sauna stand.

Von dem Angebot, diese zu benutzen, machte nur ein Finne gebrauch, der diese fälschlicherweise als Nachtlager nutzte.

Nachdem wir unser Zelt aufgebaut hatten, mischten wir uns unter die Menge. Mit der Verständigung ging es ganz gut (Deutsch, Englisch, Hände und Füße). Am Freitag Abend saßen alle draußen bei Pellkartoffeln und Fisch. Darüber waren wir schon sehr überrascht, weil wir sowas auf Treffen hier in Deutschland gar nicht kennen. Am Freitag Abend sind wir schon früh schlafen gegangen, weil wir von der Fahrt ziemlich müde waren.

Am Samstag morgen wurden wir gegen 8.00 Uhr mit einem Glockenschlag geweckt.



Der erste Massentra-
geversuch von Helmen
der neuen ECE-Norm

Um 9.00 Uhr ging es los, um uns eine alte Berkwerksgrube, wo früher Eisen abgebaut wurde, anzukucken. Zum Glück stand jemand neben uns, der alles übersetzen konnte,

sonst hätten wir kein Wort verstanden. Hinterher hat sich der Rest noch eine Steinesammlung angekuckt, aber uns knurrte der Magen. Wir mußten erst mal Frühstück. Nachmittags bestand noch die Möglichkeit das Haus des Dichters Don Andersson zu besichtigen. Die Schweden wollten den Gästen einiges von ihrer Umgebung zeigen.

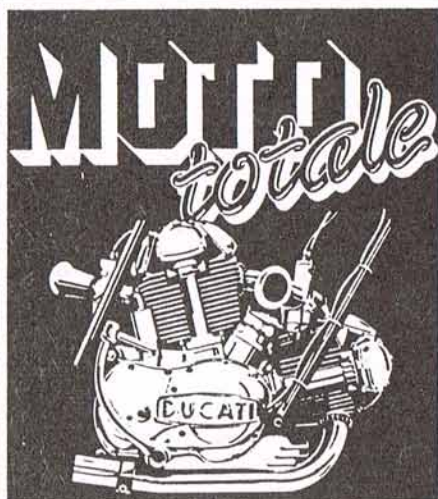
Abends wurde ein Diavortrag von Australien gezeigt. Hinterher war die Preisverteilung, wobei viele Kinder nicht zu kurz kamen. Bei den Spielen waren wir leider nicht dabei, weil diese schon am Freitag Nachmittag waren. Es gab auch keine Pokale sondern nur Sachpreise, die von Firmen gespendet wurden. Wir waren die einzigen Deutschen und bekamen für die weiteste Anfahrt ein T-Shirt.

Später saßen wir alle bei blauem Himmel draußen und haben Benzingespräche geführt. Es wurden auch Ersatzteilpreise zwischen Deutschland und Schweden verglichen. Jetzt wissen wir auch, warum soviel Schweden in Italien Urlaub machen. Es stellte sich auch heraus, daß dieses Mittsommer-nachtstreffen jedes Jahr von einem anderen Club-Mitglied an einem anderen Ort veranstaltet wird.

Am Sonntag sind wir mit Schweden und Dänen zurück Richtung Deutschland aufgebrochen. Die Rückfahrt dauerte wesentlich länger, da man weiß, daß die Schweden viel Zeit haben. Am Montag Morgen gegen 4.00 Uhr waren wir glücklich wieder zu Hause. Obwohl die Fahrt ziemlich anstrengend war, werden wir nächstes Jahr wieder zum

Mittsommer-nachtstreffen nach Schweden fahren. Wir stellten uns die Frage: "Kann ein Guzzi-Treffen familiärer sein?"

Vielleicht sind wir nächstes Jahr nicht die einzigen Deutschen, die dort sind.
J.S. + M.W.



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

LM I, top Zustand
7500,-

LM I Motor, 950 ccm
2500,-

Alu-Imola-NCR Tank
599,-

Alu-Classik-Renntank MG
599,-

Flugzeugverschluss
120,-

40er Dell'Orto-Vergaser für
750 Sport mit TÜV

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

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Aprilia

Achtung Produkthaf-
tung: Prozeß Kol-
benfräser an der
88er Aprilia AF1
Cup-Maschine be-
ginnt am 13. Sept.
La. Ulm, Tel.
07021/81029

Aprilia Wind 600
ccm Enduro 27/46
PS, 3500 km, Neuzu-
stand mit Garantie,
keine Graue, VB
7000,-, 0271/392209

Benelli

Suche Benelli 254
oder 250 Quattro,
Angebote an Tel.:
06151/314910

Bimota

KB 2 TT Laser,
3.83, 14000 km, Ex-
tras, VB 13600,-
DM, Tel.
0251/2303102

Cagiva

Cagiva SXT 125, Bj.
82, Mot. 3 tkm,
TÜV-fertig, mit
vielen Teilen, VB
1800, 02043/22297

500 T4E, siehe Mo-
talia 3/89, EZ 88,
§ 90, 12.000 km, VB
5300,-DM, Marc Rei-
chel, Am Wienberg
8 a, 4250 Bottrop,
Tel. 02041/22825

Ducati

Tausche oder ver-
kaufe Motor 200 SSC
gegen Motor 450
oder 350 auch def.,
Tel. 09621/64465

Suche orig. 1 Mann
Sitzbank für 750
oder 900 SS und
hochgelegte 2-2
Imola Auspuffanlage
mit TÜV, Tel.
09321/36704

Verkaufe Ducati 900
S2 Bj. 84 sehr auf-
wendig aufgewertet
Chrom, Sonderlack,
usw. 7800 km, ist
Wohnzimmermotorrad,
Tel.06344/2381

Verk. 1Zyl. Mark 3
und Mark 3D in Teil-
en, Cromo Rahmen
für 750 SS oder 900
SS 1400 DM Tel.
09321/36704

Lichtmaschine für
Pantah gesucht.
Verkaufe Werkstatt-
handbuch und Teile-
liste für selbige.
T. 0511/714194

Duc SS-Höcker, sil-
ber/blau, Preis VS,
Tel. 0431/682143

Wer kann mir Tu-
ningtips für F1 ge-
ben bzw. Tuner in
Großraum Ausburg
nennen? Außerdem
suche ich eine
Strickanleitung für
einen Ducati-Pull-
over. Tel.
0821/991110

Suche schmale Pan-
tha Lima, Tel.
09621/64465

Renn-Nockenwelle
Mount Everest, 8792
mm Hub, Farbkenn-
zeichnung schwarz
mit schwarzen
Streifen, Tel.
04711/8792

Gilera

2x 150 Strada, TÜV,
Div Neuteile + 2x
in Teilen, Tel.
0561/572529 o.
0551/68311 ab 10.9.

Laverda

750 SF 2, Bj. 74,
orig., neu aufge-
baut, VB 6400,-,
Tel. 06691/3501

Guzzi

Suche V 75 Motor,
auch zerlegt oder
defekt, Marc Rei-
chel, Am Wienberg
8 a, 4250 Bottrop,
Tel. 02041/22825

Orig. Fußrasten-An-
lage Le Mans III
günstig abzugeben.
Preis:VHS, Tel.
0761/64611

Verk. orig. Sitz-
bank für LM I, Tel.
09321/36704

Verkaufe komplette
Sitzbank mit Rück-
licht (schwarz) von
LM IV, DM 350,-,
Tel. 09621/64465

Mille GT, 7/87, TÜV
2 Jahre, 50/67 PS,
16 tkm, Zubehör, 1a
Zustand, VB 7900 DM
Tel. 02331/51385

Suche Sitzbankblech
von Cali II, Tel.
0431/671108

Orig. Gußräder für
Le mans I/II/III
kompl. mit Lagern
abzugeben. Sehr
guter Zustand. DM
400,-, 0761/64611

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Suche Gepäckträger und Fahrerhandbuch (oder Kopie) für NTX 650, Marc Reichel, Am Wienberg 8 a, 4250 Bottrop, Tel. 02041/22825

Suche ölwanne-zwischenring für großen Motor, Tel. 0431/671108

Moto Guzzi 850 T3, 2 Jahre TÜV, 32000 km, sehr gepflegter Zustand, VB 6300,- DM, Tel. 04193/91559

Moto Guzzi 250 Ari-one Sport, guter Zustand, 3900 DM, 07522/21111

Suche für V7 GT 850 bzw. California Kofferdeckel bzw. Koffer, Halterung für Koffer, Fußtrittbretter, Bremslichtschalter für Handbremse Doppelduplex, Tel. 02841/29373

Verk. Gespannbaubausatz, 15'' Speichenräder, Schwinge, 4 Konis (3 Wochen alt), VB 2200,- DM, Tel. 09621/64465

Suche orig. 20-er Dell'orto Vergaser für V 35I, Tel. 0761/64611

Rahmen V 65 mit Brief, leichter Unfall, 400,-; Motor V 50/3: 700 DM; Gußräder T3-Satz 250,-DM, Tel. 02041/22825

V7 Spezial Seiten-deckelaufkleber, ca. Ø 8 cm, schwarz/weiß, Tel. 0431/682143

Moto Guzzi 850 T3, 2 Jahre TÜV, 31000 km, neu als Gespann aufgebaut mit neuem Dnepr-Seitenwagen, schwarz, Speiche, 10800,- DM, Tel. 04193/91559

Verkaufe LM III, 100 % original, perfekter optischer und technischer Zustand, 8000 km, spürte noch nie Regenwasser, wegen California für genau 60.000 ös, Tel. 02782/2854 (in Österreich) von 9-18 Uhr täglich

Suche LM 4 Höcker (Art "Imola"), Laffra LM 2 schwarz, Borgo-Rastenanlage LM 4, 05743/1397

Agostini Nachbau Vollschale, roh oder Selbstaufbau, Preis VHS, Tel. 0431/682143

Moto Guzzi 1000 SP II, Bj. 5/85, km 20000, Preis ca. 7500, 2 Jahre nicht gefahren, Tel. 0431/51364/65

Nuovo Falcone, guter Zustand, 3500,- DM, Tel. 02041/22825

Verk. für LM III Valpolini Sitzbänke 1+2 Mann und 1 Mannbank, guzzirot Preis VB, 0203/785468

Morini

3 1/2 S, Bj. 80, TÜV 9.90, sehr guter Zustand, 3500 DM, Tel. 089/9036671

Tank-Sitzbank, 18 Ltr., GFK, 3 1/2 Mot. in Teilen, 39 PS, Tel. 02241/43429

MV Agusta

Suche MV Agusta, Größe, Alter, Zustand egal, zahle auch für Vermittlung, Tel. 040/6791680

Vespa

Suche Tachokopf + Ständer für Vespa-Hoffmann HC 125 ccm Bauj. 1951/52, ev. auch ganzen Roller, 07131/68614

Zubehör

Suche 38er oder 40er Dell'orto Vergaser, 0431/569573

Sonstiges

Einzy lindertreff in Düsseldorf jeden Montag 18.00 Uhr, Info: 0211/2292668

Suche motorrad-reisen & sport, Heft 1/89 und 2-9/11/1983. Stefan, 06403/63418

MOTALIA im Abo (12 Ausgaben), nur 35,- DM pro Jahr

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
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
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.



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



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