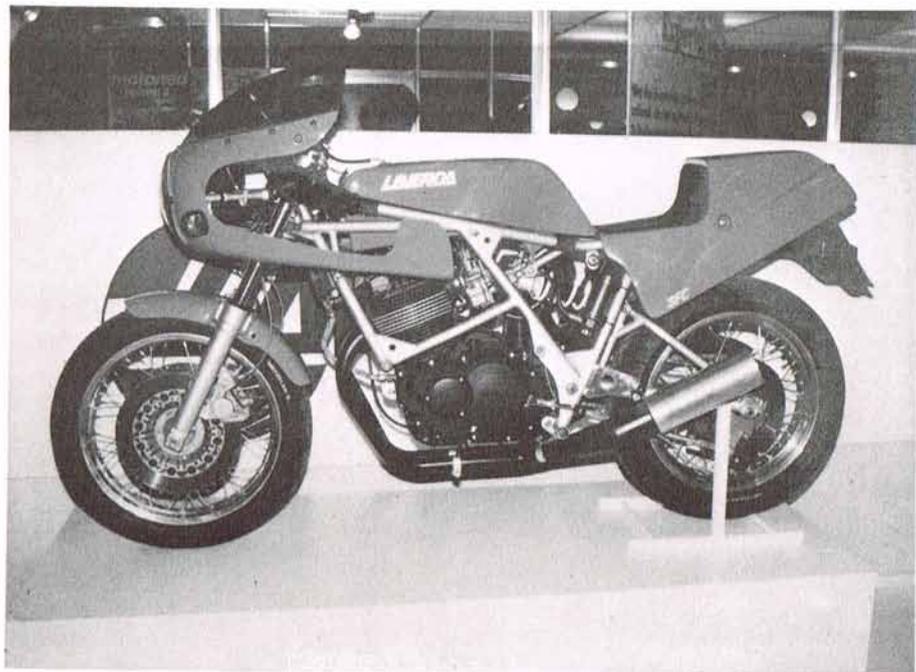


Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 7

09/89

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

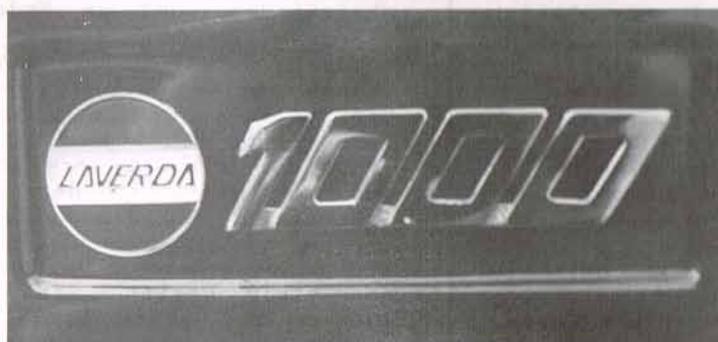
MOTALIA hat die erste Saison überstanden, und am Ende des Sommers waren auch schon schwarze Zahlen zu erahnen. Nun stehen wir vor dem Winterloch. Die meisten Händler sind am Verkauf von Neumotorräder interessiert, und die verkauft man nun mal nicht in der kalten Jahreszeit. Daß die ganzen Umbauten und Verbesserungen im Winter vorgenommen werden, sehen viele Dealer nicht, doch wer zerlegt schon seine Kiste mitten in der Saison und gibt die Teile zum Tunen, Lackieren usw. weg?

Motalia wird sich in den nächsten Heften etwas mehr mit Zubehör und Tuning beschäftigen. Hier sind wir natürlich wieder auf die Hilfe der Leser angewiesen. Verkaufsprospekte und Händlerversprechungen nützen einem wenig, wenn das neue, meist teure Teil nicht die Erwartungen erfüllt. Die Erfahrungen, die Andere schon gemacht haben, können einen vor Fehlern und Verlusten bewahren und die Auswahl erleichtern. Denn seien wir mal ehrlich, es gibt 'ne Menge Schrott. Verkleidungen durch die man fast durchgucken kann und die nicht passen, Kontakte, die man nicht einstellen kann, Tuningkits die alles versprechen und Nichts halten, usw., usw. Also äußert Euch mal zu Euren Umbauten und den Erfahrungen, die ihr mit Zubehör und Tuning gemacht habt. Denn bloß die Erfahrungen, die im Alltagsbetrieb über einen längeren Zeitraum gemacht wurden geben verwertbare Informationen ab.

Euer MOTALIA-Team

Laverda 1000 3 CL

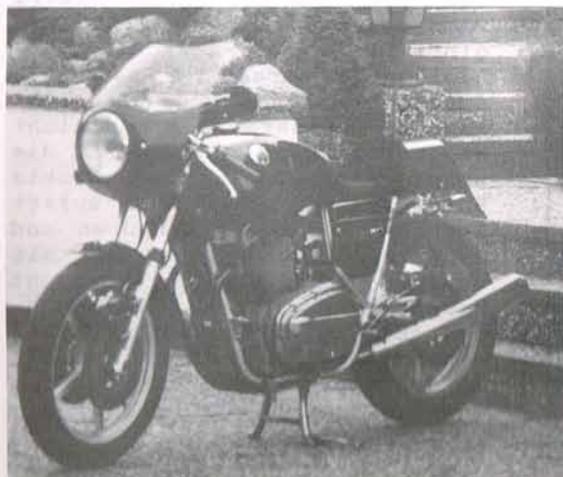
Ich möchte ein paar Zeilen zum Besten geben, die das Fahren einer 1000er Laverda beschreiben.



1983 fuhr ich mit meiner Honda 900 Bol d'or auf einen Schrottplatz, ich wollte mich nach einer Tür für meinen R 5 umsehen. Ich fand natürlich keine, dafür aber ein häßliches, grünes Etwas mit Namen Laverda. Die oder keine hieß die Devise. Ich fragte und bekam auch gleich eine Antwort: 5000,-DM. Ein Haufen Holz, die Verhandlungen begannen. Zwei Stunden später war alles komplett. Nix 5000,-DM, sondern der

Tausch der Honda gegen die Laverda. Ich war der glücklichste Biker ganz Kiels. Meine Verlobte konnte sich nichts unter dem Namen Laverda vorstellen, dies sollte sich jetzt ändern. Mit roter Nummer ging's nach Hause, ein Komitee von Freunden und natürlich meine Verlobte empfingen mich. Alle waren sich einig. Wörtlich: "Du bist ja beknackt, du hast ja gelitten."

Die Laverda war wirklich in einem desolaten Zustand, und so beschloß ich die völlige Restauration des Motorrades. Mein Wunschtraum, mit einer schönen Laverda durch die Gegend zu fahren, sollte mich 1 1/2 Jahre beschäftigen. Völlig neu aufbauen hieß die Devise: Motor zerlegen = C. Nieland, Osterzell
Rahmen = Glasperlenstrahlen
Kabelbaum = erneuern
Verschleißteile = großzügig erneuern
Lack = neu usw.



Endlich ist sie fertig

Nachdem die Restauration sehr viel Geld verschlungen hatte (parallel dazu bin ich umgezogen), sollte der April '85 ein denkwürdiger Monat werden (hoffentlich kein Aprilscherz). Die Laverda sollte eine Vollabnahme bekommen. Ich hatte mir 2 Tage Urlaub genommen, man kann ja nie wissen!

Montag 06:30 Uhr, die Laverda läuft ruhig im Stand, der Gang nach Kunossa (TüV) kann beginnen (es sind 10 km zum TüV). Ich benötige 2 Stunden. Lauter kleine Defekte lassen die Zeit verstreichen:

Kupplungshebel verloren = Vibration

Sicherung geschmolzen = Ursache unbekannt

Tank leer = Ursache: eigene Dummheit.

Beim TüV angekommen, es ist mittlerweile ca. 09:00 Uhr, es sind ca. 30-40 Motorradfahrer vor mir, aber ich habe ja Urlaub. Um 12:00 Uhr werde ich aufgerufen: "Behrens bitte Bahn 4". Der TüV-Beamte schaut nur ungläubig. Er traut seinen Augen nicht. Eine Laverda steht im roten Gewand vor ihm, mit folgenden technischen Veränderungen:

Einmannsitzbank; offene Ansaugtrichter; SFC-Halbschale; andere Stoßdämpfer hinten; veränderte Bremsanlage hinten; Stummellenker; zurückverlegte Fußrasten; dickerer Hinterradreifen; Kastenschwinge; andere Blinker; usw.

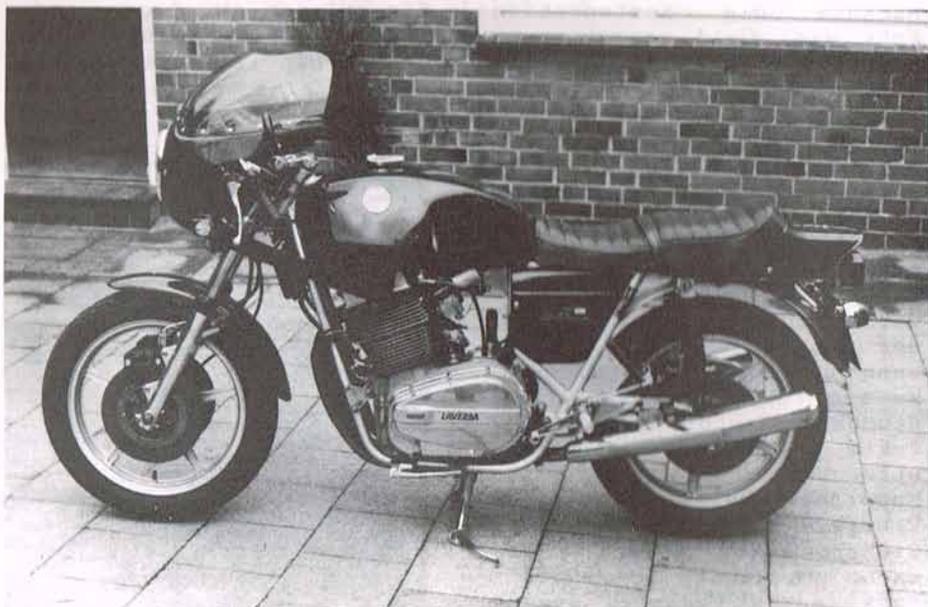
Sein ständig wiederholender Satz heißt: "Gehört das so?" Er trägt das Eine oder Andere in den Kfz-Brief ein. Das da noch mehr technische Veränderungen vorgenommen worden sind, bemerkt der Prüfer allerdings nicht. Wir

diskutieren den einen oder anderen Punkt, im Großen und Ganzen bin ich zufrieden. Er möchte eine Probefahrt machen (kann ich verstehen). Er will mal ein anständiges Motorrad fahren. Ich habe nun endlich meine Plakette. Jetzt geht es nach Bayern zu Claus Nieland (Einstellen und Zylinderkopf nachziehen).



Heiko und "seine" Laverda.
Man beachte die kleinen Blinker Marke Eigenbau.

Auf der Rücktour bemerke ich ein lautes Knacken am Hinterrad. Ich glaube, es ist die Kette, aber nein, der Kettenradträger (eine Schwachstelle der Laverda) zerreißt in 1000 Stücke. Nur noch eine Woche! Ich stecke mit meiner Verlobten in Hochzeitsvorbereitungen. Die Laverda soll unser Begleiter auf der Hochzeitsreise werden, und dann das!



Die Laverda im Zweimannttrimm. Gut zu sehen, der verlegte Bremszylinder der Hinterradbremse.

Am Dienstag wird der Kettenträger telefonisch bestellt. Mittwoch Polterabend, Freitag Hochzeit, Samstag der Kettenträger ist gekommen, per "Eillexpress". Der Kettenträger wird gleich eingebaut. Die Laverda wird hochzeitsreisefähig gemacht (Umbau von Ein- auf Zweimannt Sitzbank, Gepäckträger). Die Laverda sieht damit scheußlich aus. Jugoslawien ruft. Nach 4500 km zu Hause angekommen steht fest: die Laverda ist voll alltagstauglich. In den nächsten Jahren absolviere ich mit der Laverda diverse Treffen in Deutschland, Frankreich, Dänemark und Schweden. Nie hat mich die Laverda im Stich gelassen.

Ein lukratives Angebot läßt mich vielleicht einen Fehler machen, es heißt: Laverda-Verkauf plus Eigenkapital =

Münc. Der Jugendtraum soll in Erfüllung gehen. Meine Entscheidung zieht sich über 3 Monate hin. Ich rede mir ein, daß eine Münch besser zu mir paßt (ich bin ca. 190 cm groß und 100 kg schwer). Zum Schluß noch ein Resümee von mir.

Die schöne Signorina aus Breganze ist nicht gerade handlich und doch macht es Spaß, mit ihr zu fahren. Es gibt nichts schöneres, als an einer Ampel zu stehen, neben sich vielleicht eine XVZFR 1100 GPZ YamKaHonda und tausend Augen schauen auf die schöne Signorina namens Laverda.

Praktische Tips:

-Von den Impulsgebernocken und der Lichtmaschine gehen Kabel an eine Lüsterklemme am Tankende. Diese ablöten, durch längere Kabel ersetzen und direkt an die Thyristor-

zündung anschließen (die Lüsterklemme kordiert leicht: Zündaussetzer).

-Wenn ihr Rechtsschaltung habt, den hinteren Hauptbremszylinder verlegen: direkte Verlegung des Gestänges, keine Umlenkeinheiten mehr, kein Schlupf.

-Direkte Verlegung der Benzinleitung mittels eines 3er Verteilerrohres, dem mittlere Vergaser der kommt nicht immer genug Sprit.

-Umrüstung der Hinterradschwinge auf Kegelrollenlager.

-Bremsscheiben lochen lassen (noch bessere Bremswirkung bei Regen).

-Eine stärkere Standlichtlampe einsetzen. Dann tagsüber mit Standlicht fahren, um die Batterie zu schonen.

Ich habe noch zahlreiche Veränderungen vorgenommen. Die hier zu erläutern, würde zu weit führen. Falls ihr noch ein paar Fragen

bezüglich meiner technischen Anstöße habt, ruft einfach an: Tel. 0431/36727 Heiko Bis dann, Forza Italia Heiko Behrens

bimota Deutschland Komptener Str. 54. 7970 Leutkirch



bimota

Generalimport
Deutschland

Reinhold Kraft GmbH
Komptener Straße 54
D-7970 Leutkirch 1
Telefon (07561) 5022
Telefax (07561) 4543
BTX (07561) 4907

GEBRAUCHTFAHRZEUGE BIMOTA

HB 2 900

BJ. 83
schwarz/gold
15.000 KM
Eckert-Motor 1100
Spezial Auspuff
DM 16.200,-

HB 2 900

rot/blau/weiß
11.000 KM
BJ. 85
Voll-Verkleidung
DM 16.800,-

HB 2 900

BJ. 83
rot/weiß
5.000 KM
ohne Kfz.-Briefeintrag
neuwertig
DM 18.000,-

KB 3

BJ. 83
rot/weiß
14.600 KM
DM 15.000,-

SB 5

BJ. 86
rot/weiß
4.000 KM
Wiseco-Tuning
Spezial Auspuff
Spezialarmaturen
DM 22.000,-

DB 1

BJ. 87
perlmuttweiß
2.700 KM
DM 20.500,-

DB 1

BJ. 87
perlmuttweiß
1.500 KM
leichte Frachtbeschädigung
DM 17.500,-

DB 1

BJ. 88 Vorfühmaschine
perlmuttweiß
2.500 KM
ohne Kfz.-Briefeintrag
DM 18.500,-

YB 5

BJ. 87
rot/weiß
5.500 KM
2-sitzig, 130 PS
DM 24.500,-

YB 6

BJ. 88
rot/weiß/gold
15 KM
130-PS-Eintrag
DM 29.500,-

YB 6

BJ. 88
rot/weiß/gold
4.000 KM
DM 28.000,-

YB 4 E.I.

BJ. 88
rot/weiß/gold
820 KM
120 PS
DM 31.000,-

KB 2 TT

BJ. 89
rot/weiß
1.320 KM
neuwertig
DM 22.500,-

Presseschau

Ducati 900 SS (neu)

Das neueste Modell aus Bologna mit dem traditionsreichen Namen ist momentan in vielen Zeitungen zu finden. In der September-Ausgabe von "mo" befaßt sich Alan Cathcart mit dem, aus den Regalen entstandenen, Motorrad. Fünfeinhalb Seiten voll des Lobes, angereichert mit sechs, teils farbigen, Fotos sind das Ergebnis einer ausgiebigen Testfahrt in Norditalien. Eine halbe Seite mit einem s/w-Foto hat "PS" im September-Heft der nur 198 Kilo schweren Maschine gewidmet. Die Vorschau verspricht für Heft 20 der Zeitschrift "Motorrad" einen Vergleich der legendären 900 SS mit ihrer modernen Nachfolgerin.

Moto Guzzi Stornello

Mit dem damals sehr erfolgreichen Einzylinder-Viertakter befaßt sich "Motorrad Classic". Acht Seiten, mit 15 Abbildungen, darunter Explosions- und Konstruktionszeichnungen, ergänzen den Bericht und die Typologie.

Aprilia Tuareq 600 Wind

In der österreichischen Motorradzeitung mit dem alttümlichen Namen "Der Reitwagen", befindet sich ein Fahrbericht über Aprilias große Enduro. Vier Seiten mit fünf Bildern nimmt der Wind für sich ein.

Bimota YB 4 E.I.

"PS" stellt in Heft Nr. 9 sechs Superbikes vor. Eins davon ist die YB 4 E.I.. Sie nimmt drei Seiten für sich ein. Sechs Fotos rücken sie in's rechte Licht.

Ducati 851 Superbike

Auch dieses Motorrad ist bei der Vorstellung der Superbikes mit drei Seiten und sechs Fotos in "PS" mit dabei.

Moto Morini Dart 350

Der Pfeil aus Italien wird auf fünfeinhalb Seiten in Word und Bild gesetzt. Der Test mit sieben Fotos ist zu finden in "PS" Nr. 9.

Gilera Saturno

In Heft 6/89 der "Past Perfect" befindet sich ein vier Seiten Bericht mit 14 Fotos über den Einzylinder.

Stein-Dinse 

Der Guzzi + Ducati Spezialist

Ducati 900SS sofort lieferbar!

Probefahren bei uns nach Absprache möglich

Brembo Bremsanlagen
für Straße und Rennsport

laufend Gebrauchtmaschinen
Ersatzteile, Zubehör, Tuning
direkt aus Italien

Schnellversand!

Preis-
krücker

Im alten Dorfe 3 · 33 Braunschweig-Rühme

0531-31 49 49

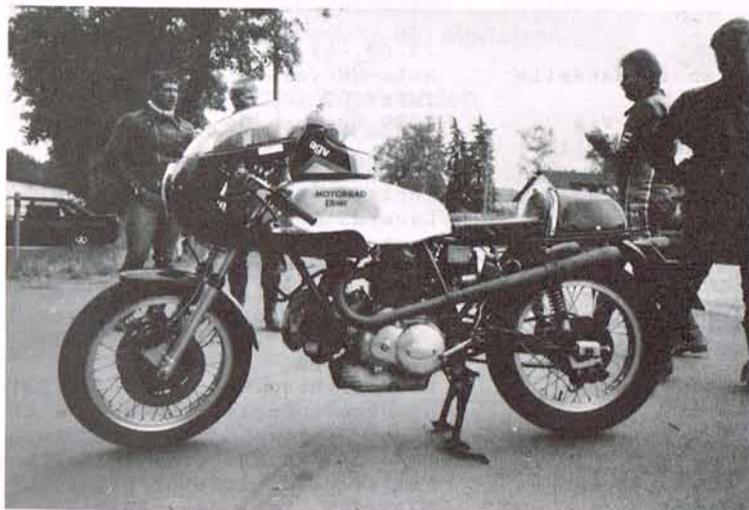
Alle Jahre wieder

Alljährlich am 17. Juni treffen sich die Fans italienischer Motorräder am Schützenplatz in Kronach bei Coburg. Daran schließt sich eine gemeinsame Ausfahrt zum Ellerberg an.

Um acht Uhr morgens trifft sich unser "Italiener"-Stammtisch zur Abfahrt. Unser kleiner Troß (Le Mans I, II, V, Laverda SF 1000, Ducati 900 SD, Guzzi Lario) erreicht nach einer schönen Fahrt durchs Fichtelgebirge gegen halb zehn Uhr den Treffpunkt. Zu dieser Zeit sind bereits ca. 30 Motorräder eingetroffen. Als Besonderheit sind z.B. eine Bimota YB 6 mit superbreitem Hinterreifen (180/70), eine Ducati 900 SS, eine DB 1, sowie einige Eigenbauten zu nennen. Vor allem Herrn Ellners 750 Sport darf nicht unerwähnt bleiben. Dieses wunderschöne Motorrad kann leider nur mit der roten Nummer bewegt werden, da sie als ehemalige Rennmaschine nicht zugelassen werden kann. Etwa um elf Uhr ging es,

nach ausgedehnter Besichtigung der Maschinen und etlichen Benzingesprächen, mit mittlerweile ca. 65 Motorrädern zur gemeinsamen Ausfahrt zum Ellerberg. Die Ausstrahlung der italienischen Maschinen und der Sound aus offenen Ansaugtrichtern und Auspuffanlagen ist jedes Jahr wieder begeisternd. Die Tour führt von Kronach in Richtung Bamberg über ausgewählte Nebenstraßen durch landschaftlich schöne Gegenden. Allein schon diese Fahrt in der Schlange ist jede Anfahrt wert. Am Ellerberg wird für das leibliche Wohl gesorgt. Bei Fleisch und Bratwürstchen, bzw. je nach Belieben Kaffee und Kuchen, werden die Benzingespräche weitergeführt. Der Tag endet mit einer schönen Tour heimwärts. Als Schlußbemerkung

bleibt
nur zu
sagen,
daß es
auch
heuer
wieder
ein
Ereignis
war, auf
das man
sich je-
des Jahr
wieder
freuen
kann.
Euer
Moto
Guzzi
Fahrer
Alois
Schedl



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!

15.09.1989

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

15.09.-17.09.89

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

15.09.-17.09.89

2. Int. Benellitreffen in
Linden
Info: I. u. C. Schmid, Linden
32, 8531 Gerhardshofen,
Tel. 09163/8566

16.09.-17.09.89

The Ragged Fringe Rally der
Moto Guzzi Assicoation New
South Wales bei Mandurama,
Australien
Info: MGOANSW, P.O.Box 54,
Lidcombe, NSW 2141, Australien

16.09.-17.09.89

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

22.09.-23.09.89

Treffen des Ducati Club München
in Thal
Info: Ducati Club München,
Oskar-Maria-Graf-Str. 26,
8038 Gröbenzell

22.09.-24.09.89

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

22.09.-24.09.89

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

22.09.-24.09.89

1. Annual North Carolina Blue
Ridge Parkway Moto Guzzi Rally
in Ferguson, NC, USA.
Info: Steven C. Ford, 594 E.
Central Avenue, Asheboro, NC
27203, Tel. 919/672/6590, USA

22.09.-24.09.89

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

23.09.1989

Clubausfahrt des Ducati-Club
österreich in die Schweig Alp
in der Schweiz
Info: Franz Vorderwinkel,
Hetzendorferg. 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 International
Laverda Owners Club GB in
Braintree
Info: Tim Carter, 5 French
Drive, Kettering, Northants,
NN15 5BT, Großbritannien

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,
Großbritannien

VERANSTALTUNGS-KALENDER

- 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.-01.10.1989
V7-IG Jahrestreffen in Mittelfranken
Info: W. Schopf, Zöpfiwasenweg 10, 8820 Gunzenhausen, Tel. 09831/1739
- 29.09.-01.10.89
Treffen des Moto Guzzi Club Belgium in Aarschot
Info: Moto Guzzi Club Belgium, Rosslaer 49, B-9400 Ninove, Tel: 054/322082
- 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
Falcone- und Einzylinder-Treffen des Falcone Club in Oberhessen (neuer Termin)
Info gegen Rückporto: Martin Kraut; Wermertshäuser Str. 9, 3557 Ebsdorfergrund, Tel. 06407/8207
- 30.09.-01.10.89
2. Int. Guzzi-Treffen in Bari/Italien
Info: E. Feroni, Via Manzoni 141, I-70122 Bari, Tel. 0039/80/5212349, Italien
- 01.10.1989
Guzzi Riders in Texas Rally in Italy, Texas, USA
Info: Ken Hand, Tel. 817/571/4372
- 01.10.1989
Teilemarkt in Imola/Italien
Info: Circolo Romagnolo Auto Moto d'Epoca, Via Zanotti 3A/3, I-40026 Imola (BO), Italien, Tel. 542/41900
- 07.10.1989
Teilemarkt in Imola/Italien
- 13.10.-15.10.89
5. Herbsttreffen der IG für europäische Motorräder Wöbbel
Info: U. Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel. 05233/5795
- 13.10.-15.10.89
Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern in Tüßling
Info: K. Neubauer, Kleebergerstr. 40, 8399 Ruhstorf, Tel. 08531/3350
- 15.10.-19.10.89
Bimota-Fahrertraining in Ledonon, Frankreich
Info: Bimota Deutschland, Kemp-tener Str. 54, 7970 Leutkirch
- 05.11.1989
Teilemarkt in Rimini
Info: Sport Club II Velocifero, Casella Postale 181, I-47037 Rimini (FO), Italien, Tel. 541/772625
- 21.11.-27.11.89
51. Int. Fahrrad- u. Motorradausstellung Mailand
- 01.12.-10.12.89
Motor Show Essen mit MV-Agusta Sondershow
Info: Wolfgang Lehnert, Runtestr. 1, 4760 Werl, Tel. 02922/4031
- 09.12.-10.12.1989
Vorstandstreffen der europäischen Ducati-Clubs in Hannover
- 16.03.-18.03.90
Motorrad live '90 in der Kieler Ostseehalle mit Italiener-Sondershow
- 16.06.-17.06.90
3. Ducati-Treffen des Stammtischs Rüdeshheim/Nahe im Kellenbachtal

SPORT - SPORT - SPORT

Sport-Termine

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

BOT-DM

Den italienischen Motorrädern ist in diesem Jahr einfach kein Sieg vergönnt. Zwar hat auch im 5. Lauf zur Deutschen Meisterschaft Klaus Caspers, der die ersten drei Rennen gewann, mit seiner Yamaha nicht gewonnen, er belegte den zweiten Platz, doch der erste Platz ging wie in Luxemburg an HerbertENZINGER auf seiner BMW (wenigstens ein Europäer). Die Plätze drei bis sechs wurden von Ducatis belegt. Winter, Rudroff, Grossbaier und Beck waren die Piloten. Nach Schuler auf Yamaha, der den siebten Platz belegte, liefen die drei Guzzis von Polte, Peucker und Bäcker vor Kletts Bimota über die Ziellinie. Beim Punktstand führt Caspers mit 77 Punkten; 2. Winter, 62 Punkte; 3. Enzinger, 57 Punkte; 4. Hofmann, 45 Punkte; 5. Kämpf, 43 Punkte; 6. Polte, 33 Punkte; 7. Beck und Mussotter, mit je 30 Punkten; 9. Schuler, 27 Punkte; 10. Seeber, 26 Punkte.

Sound of Singles

Der vierte Lauf der Einzylinder fand auf dem Flugplatz von Arnsberg statt. Strömender Regen machte vielen Teilnehmern das Leben und Fahren schwer. Die ersten beiden Plätze wurden von Felber und Frauenschuh auf KTM belegt. Danach kam Göbel auf einer Husqvarna-Enduro. Nun folgten Ludwig auf Yamaha vor Rott, der auch eine KTM pilotierte, und von Pütz auf Gilera gefolgt wurde. Auf Platz 9, 19 und 22 waren weitere Gileras zu finden. Geh auf Rotax schied in der Warmlaufrunde mit Wasserschaden aus. Der Punktstand nach 4 Läufen: 1. Felber, 70 Punkte; 2. Geh, 54 Punkte; 3. Aurnhammer, 32 Punkte; 4. Koch, 31 Punkte; 5. Frauenschuh, 30 Punkte; 6. Schäfer, 29 Punkte; 7. Hintermeyer, 27 Punkte; 8. Pütz, 26 Punkte.

Ersatzteile und Zubehör für alle GUZZI'S

- Felgen/Speichen/Einspeichenarbeiten
- Glasstrahlen/Kunststoffbeschichten
- "Borani" Speichenräder komplett
- Lichtmaschine mit integrierter Diodenplatte und Regler
- Ölfilterumbauten.....u.v.m.

Katalog
kostenlos!!

Günstig durch Direktimport:
V7, T3, V 1000, Nuovo Falcone Motorräder
(Hier besondere Angebotsliste)

B. Escher, Unterstr. 70,
4717 Nordkirchen 2, Tel. 02596/600
Mo.-Fr. 16.00 - 20.00, Sa. 8.30 - 12.00
Mittwoch Ruhetag

SFC 750 Register

Wer kennt sie nicht, die Laverda 750 SFC ? In einer Kleinserie von angeblich 549 Stück wurde die Straßenversion der Langstreckenmaschine von 1971 bis 1976 gebaut. Der leistungsgesteigerte Motor, die sportliche Optik, Details wie Motordeckel aus Magnesium und die geringe Stückzahl haben die SFC zum Liebhabermotorrad werden lassen.

Eine kleine Gruppe von SFC-Besitzern hat nun beschlossen, die Fahrer echter SFC's etwas zu organisieren. Geplant ist eine Liste aller Racer aus Breganze, um festzustellen, wieviele es überhaupt noch gibt. Auch kann eine solche Liste die Zusammengehörigkeit stärken und bei Ersatzteilproblemen helfen.

Wer eine SFC sein Eigen nennt, und an der Erstellung eines solchen Registers interessiert ist, soll bitte folgende Informationen angeben:

Jahr der Zulassung
Seriennummer (Rahmen und Motor)

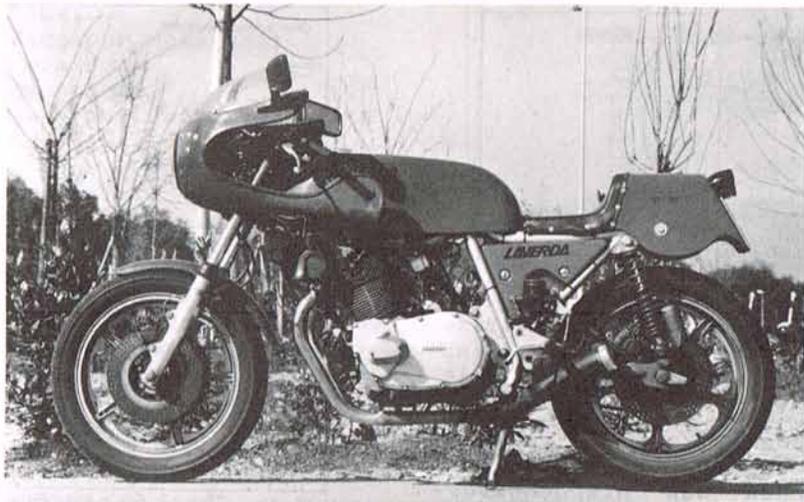
Aktuelles Bild des Bikes
Beschreibung des jetzigen Zustandes (besonders, was

ist original und was wurde geändert)

Geschichte (wie lange im Besitz, Rennvergangenheit?)
Anregungen, was für Aktivitäten Du gerne vom Register sehen würdest.

Schicke diese Angaben an: Larry Strung, 972 Castlefield Ave., Toronto, Ontario, Canada, M6B 1E2 oder T. Parker, PO Box 216, Marine-On-St. Croix. Mn 55042, USA. Diese Liste soll nicht veröffentlicht werden, sondern nur den Eignern solcher Maschinen zugänglich sein. Wer trotzdem seine Adresse nicht in dieser Liste veröffentlichen will, möge dieses bitte erwähnen.

Erscheinen soll das Register zweimal im Jahr. Bisher sind ca. 50 Laverdas registriert.



Eine '76er SFC. Federbeine und Spiegel sind nicht original.

Die Gasfabrik

oder

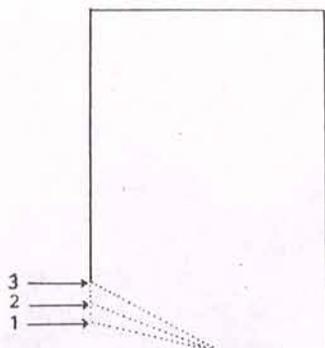
Wie funktioniert eigentlich ein Vergaser?

Teil II

Schieber-ausschnitt

Auf der Luftfilterseite bzw. Ansaugtrichterseite besitzt der Schieber einen Ausschnitt (Bild 4a), der, den auf die Hauptdüse wirkenden, Unterdruck beeinflusst. Dieser Ausschnitt ist bei einem Schieberweg von $1/8 - 1/4$ wirksam. Sinn dieses Ausschnittes ist es, den Bereich zwischen Nachlassen des Leerlaufsystems und der noch nicht voll wirksamen Nadeldüse und Düsennadel abzudecken. Bedingt dadurch, daß durch den Schieberausschnitt die Luftmenge begrenzt wird, läßt sich leicht vorstellen, daß mit größerem Schieberausschnitt auch das Gemisch magerer wird.

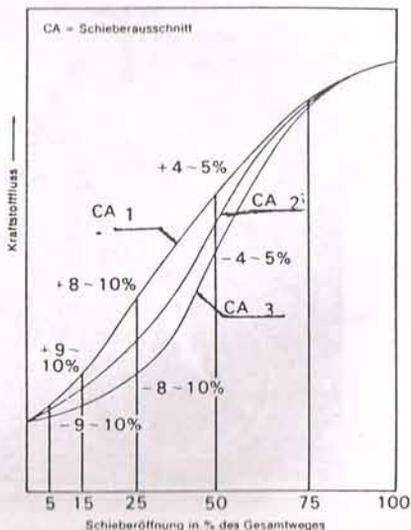
Bild 4a



Wird nun der Schieber aus der Leerlaufstellung heraus angehoben, kommt es zu einem (leichten) Ungleichgewicht zwischen dem Mischungsverhältnis von Kraftstoff und Luft. Die Auswirkung dieses

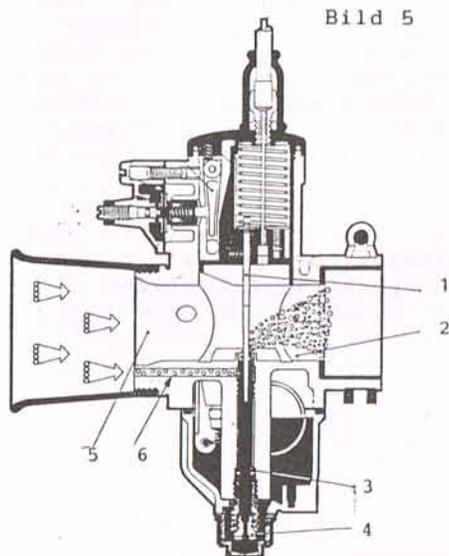
Ungleichgewichts wird bei vielen Vergaserkonstruktionen ausgeglichen, indem sich am Fuß der Nadeldüse (also praktisch am Boden des Saugrohres) ein kleiner "Kraftstoffsee" ansammelt, der, bedingt durch das Ansaugen von vermehrter Luft beim Anheben des Schiebers, in den Motor gesaugt wird. Eine andere Möglichkeit der Abhilfe ist die Verwendung einer Beschleunigerpumpe, die beim Anheben des Schiebers kurzzeitig Kraftstoff einspritzt. Grundsätzlich ist zu sagen, daß ein einmal vom Hersteller gewählter Schieberausschnitt nicht mehr geändert werden sollte. Trotzdem einmal eine Darstellung der Auswirkung des Schieberausschnittes auf die Gemischzusammensetzung (Bild 4b)

Bild 4b



Düsennadel und Nadeldüse

Am Fuß des Schiebers ist eine, wie eingangs bereits erwähnt, nach unten konisch zulaufende Nadel befestigt, deren unteres Ende in einer Düse, Nadeldüse, gleitet (Bild 5).



- 1 = Nadel
- 2 = Saugrohr Motorseite
- 3 = Nadeldüse
- 4 = Hauptdüse
- 5 = Saugrohr Luftfilterseite
- 6 = Luftkanal

Im Normalfall sitzt diese Nadeldüse über der Hauptdüse. Wird der Schieber nun über $1/4$ seines Gesamtweges angehoben, werden Düsennadel und Nadeldüse wirksam. Je weiter der Schieber angehoben wird, desto weniger versperert die Düsennadel, bedingt durch ihre konische Spitze, die Nadeldüse, bis schließlich bei ca. $3/4$ Schieberweg die Hauptdüse

den entscheidenden Einfluß auf die Gemischaufbereitung übernimmt. Man kann mit verschiedenen Düsennadeln unterschiedlicher Konusprofile und den entsprechenden Nadeldüsen die Wirkung auf die Gemischaufbereitung beeinflussen. Es ist aber davon auszugehen, daß die vom Hersteller gewählte Kombination optimal ist, zudem die Kombination von Nadeldüse und Düsennadel zunächst eine Grobeinstellung ist. Die Feineinstellung wird nämlich vorgenommen, indem man die Höhe der Düsennadel in Bezug auf den Gasschieber verändert. Da die Düsennadel an ihrem oberen Ende mehrfach gekerbt ist und durch einen Clip, der in einer dieser Kerben sitzt, gehalten wird, wird durch ein Versetzen des Clips die Nadel höher (fetteres Gemisch) oder tiefer (mageres Gemisch) gesetzt.

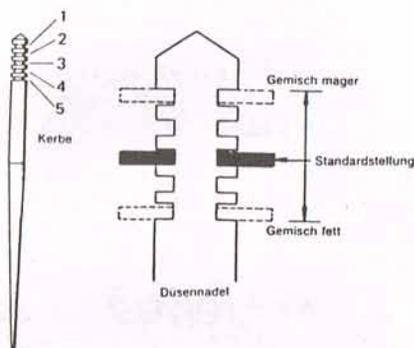


Bild 6a

Das Verändern des Gemisches erstreckt sich über den gesamten Schieberweg, in dem die Düsennadel und Nadeldüse wirksam sind (Bilder 6a).

Der dritte und letzte Teil von Hajos Bericht folgt im nächsten Heft.

Laverda OR 600 Atlas

Der frische Wind bei Laverda zeigt die ersten Früchte. Die Atlas wurde überarbeitet. Das 90er Modell verfügt über geänderte Plastikteile, einen anderen Schalldämpfer und Plastikabdeckungen über den Brems-scheiben.

Moto Morini

Die Dart wurde überarbeitet und heißt nun K9. Ein kleineres Vorderradschutzblech von der Cagiva Freccia und eine Verkleidung, die den Motorblock freiläßt, sind die augenfälligen Änderungen.

Sie wird sowohl mit 350 ccm als auch mit 400 ccm produziert werden.

Neu im Morini-Programm ist die HVT 550, eine aufgebohrte 500 mit 50 PS im Stil eines Muscle-Bikes.

Malaguti

Die Firma Detlev Louis stellt den Malaguti Import zum Ende des Jahres ein.

Moto Guzzi & Aprilia

Der Import dieser beiden Marken wird in Zukunft von einer Firma, deren Leitung der ehemalige Geschäftsführer der Deutschen Motobecane, Erhard Just hat, übernommen. Der Sitz der A + G Motorradvertriebs GmbH, die am 1. Oktober ihre Tätigkeit aufnimmt, wird in Bielefeld im Sundenweg 2 sein. Die Aprilia Deutschland GmbH in Ulm wird zum Jahreswechsel aufgelöst.

Es ist zu erwarten, daß dieses nur der Anfang einer Kooperation der beiden italienischen Marken ist. Aprilia sucht einen weiteren Motorenhersteller und Guzzi braucht Finanzen. Die Produktionsanlagen sind veraltet und es fehlt Geld für Neuentwicklungen.

Cagiva Elefant

In Mailand wird eine neue Version der Reise-Enduro zu sehen sein. Wichtigste Änderung ist der Motor der von der Nuovo 900 Super-sport übernommen wird.

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

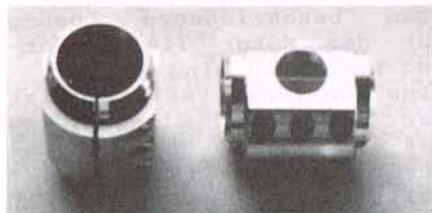
Katalog anfordern !!

Zubehör - Tuning

Die Motorradsaison 1989 geht ihrem Ende zu, und so mancher von Euch (ich auch) ist schon am überlegen, was diesen Winter geändert, verbessert, umgebaut, getuned und so weiter gemacht werden kann. (Bei mir wird's wohl dieses Jahr beim überlegen bleiben, da sowohl Zeit und Geld fehlen). Daher wollen wir uns in den nächsten Heften etwas intensiver dem Zubehörangebot widmen, obwohl leider nur recht wenig Informationen von den Händlern rüberkommen.

Ducati-Klemmfäuste

Unser Leser Gunter Bein, Rothenweg 7, 6721 Schwegenheim, fertigt, um sein Ducati-Hobby besser zu finanzieren, Ölschaugläser, die er für 100,- DM verkauft (im Tausch gegen Originaldeckel 80,-DM).



Weiter fertigt er polierte Klemmfäuste aus hochwertigem Alu für die Hinterradschwinge, die er für 160,-DM pro Paar verkauft. Als Vorteile hierfür gibt er an:

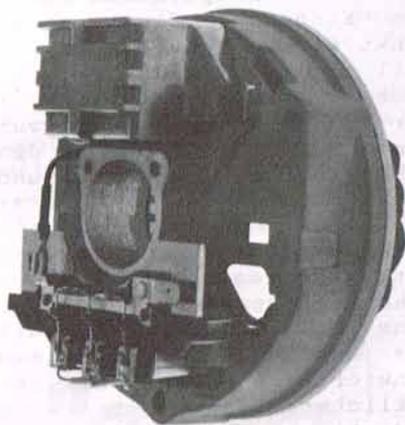
- Halbschalen brechen nicht mehr
- Kein Kettenspannen bei Radwechsel
- Verbesserte Hinterradführung

Ducati 750 Sport

Die Firma Unmüssig, Böcklerstr. 7 in Freiburg bietet für die neue Duc 750 Sport eine Spoilerscheibe für 139 DM an. Für 669 DM ist bei gleicher Adresse ein 2-2 Racing-Auspuff für das selbe Motorrad erhältlich.

Moto Guzzi Lima

Die Firma Escher, Unterstr. 70, 4717 Nordkirchen 2 bietet eine Lichtmaschine an, bei der Diodenplatte und Gleichrichter entfallen. Die entsprechenden Teile sind fest auf der Lima montiert. Für alle die gerne ein freies Rahmendreieck haben wollen, und nicht wissen, wohin mit der Elektrik, bestimmt eine interessante Alternative.



Ducati Paso

Einen Koffersatz für die vollverschalteten Desmos bietet der Ducati-Händler Borst, Eltinger Str. 28a, 7016 Gerlingen an.

Außenliegender Ölfilter für Moto Guzzi

Viele Guzzi-Fahrer stört es, daß zum Wechsel des Ölfilters die Ölwanne demontiert werden muß. (Obwohl das immer eine gute Gelegenheit ist, alle Rückstände aus der Ölwanne auszuwaschen, und so lange dauert das auch nicht.)

Die Zubehörindustrie ist ja auch nicht doof und weiß, wie träge so mancher Guzzi-Fahrer ist. Daher gibt es mittlerweile verschiedene Ölwannen und -zwischenringe, bei denen ein einfacher Filterwechsel von außen möglich ist.

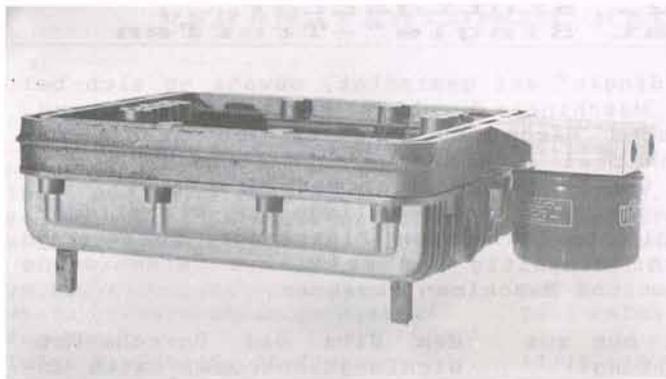
Eine Version für 200-250 DM ist ein geänderter Zwischenring, bei dem der Filter vor dem Motor sitzt. Der Wechsel des Filters ist mit diesem Teil problemlos innerhalb einer Minute möglich. Nachteile sind zum einen das Risiko, das der Filter durch vom Vorderrad hochgeschleuderte Steine oder ähnliches beschädigt und undicht wird. Zum anderen macht die, an dieser Stelle deutlich sichtbare, blaue Filterpatrone keinen optischen schönen Eindruck. Ein dritter Punkt wirkt sich je nach Modell und Fahrweise als Vor- oder Nachteil aus. Der Filter wird, da er ja nun vor dem Motor liegt, durch den Fahrtwind gut gekühlt und senkt dadurch die Öltemperatur. Wer seine Guzzi sportlich rannimmt oder getuned hat, kann gegebenenfalls den Ölkühler sparen. Wer aber eine Cali II hat, die mit dem eckigen Motor sowieso Schwierigkeiten hat, bei gemüthlicher Fahrweise eine ordentliche Betriebstemperatur zu erreichen, kann das nun völlig vergessen. Mittlerweile werden aber auch schon polierte und verchromte Kapfen für den Filter angeboten, die die geschilderten Nachteile aufheben oder zumindest mindern sollen.

Bei der Montage dieses Ölwannezwischenringes müssen einige Kühlrippen am Stirndeckel abgefeilt werden, dieses wird leider meistens beim Verkauf verschwiegen.

Für ca. 600-650 DM gibt es eine große Ölwanne, bei der der Zwischenring entfällt und der Filter wie bei der eben beschriebenen Lösung vor dem Motor liegt. Vor- und Nachteile sind gleich.

Eine weitere Variante ist der Umbau der Ölwanne, so daß der Filter von außen unter der Ölwanne sitzt. Er fällt dadurch optisch nicht so auf und liegt auch nicht ganz so im Fahrtwind. Hier ist der Nachteil die verringerte Bodenfreiheit, die sich besonders bei Gespannen bemerkbar macht. Hierfür muß man im Austausch oder zur Bearbeitung drei "Braune" rechnen.

Eine vierte, neue Lösung wird von der Firma Escher angeboten. Dieses ist ein geänderter Ölwannezwischenring, bei dem der Filter hinter dem Motor liegt. Die blaue Patrone fällt nicht so in's Auge und ist auch vor'm Fahrtwind geschützt. Frage ist bloß, ob der Getriebeölwechsel dadurch gestört wird. Ein Loch von knapp 300 DM verursacht diese Verbesserung im Portemonnaie.



Fast vergessen, wer eine Guzzi, die serienmäßig keinen Zwischenring hat, auf Zwischenring oder die erwähnte große Ölwanne umrüstet, muß den Rücklauf des Ölabscheiders, das ist das, von oben in die Ölwanne mündende, Rührchen um die Dicke des Zwischenrings mit einem ölfeinsten Schlauch

Bei allen Versionen muß man bedenken, daß durch das nach außen Verlegen des Filters bei gleicher Ölmenge der Flüssigkeitsstand sinkt, und dadurch die Ölturbulenzen gesenkt werden. Die Absenkung des Öllevels verringert, besonders bei den alten Modellen, den Ölauswurf durch die Motorentlüftung. (Das alte Leiden, wie Tittel sagen würde.) Um dies zu erreichen, reicht auch schon ein konventioneller Zwischenring ohne außenliegenden Filter für Modelle mit rundem Motor, die serienmäßig keinen haben (z.B. LM I, II, T, T 3).

verlängern. Auch ein längerer Ölmeßstab ist von Nöten. Wer weiterhin nach den Markierungen auf dem alten Ölmeßstab Öl einfüllt, muß mehr Öl einfüllen, das natürlich auch wieder länger braucht, um warm zu werden. Je nach Tourer oder Heizer wieder ein Nach- oder Vorteil.

Da wir gerade bei Zwischenringen sind, ein normaler kostet um die 100 DM. Es gibt auch Ölwannezwischenringe mit Kühlschlitzen (150 DM), sowohl für die kleinen als auch die großen Modelle. Felix



Schwarz
... alles für zwei Räder

bei uns lieferbar

GILERA SATURNO

ab sofort auch mit 27 PS lieferbar

Johannesstr. 1 D-6720 Speyer
Tel. 06232/75847 Telefax 74404

2. Stuttgarter "Flat Single"-Treffen

Der Ausdruck "Flat Single" sei gestattet, obwohl es sich bei den angesprochenen Maschinen durchaus nicht um englische, sondern uritalienische Maschinen handelt. Ich selbst bin stolzer Besitzer von drei 350er Aermacchis, zwei TV von 71 und 72, und eine SS von 1974 (gerade in Restauration). Angesprochen sind auch alle anderen liegenden Einzylinder, z.B. Motobi oder die verschiedenen Einzylinder-Guzzis, so wird die Sache nicht einseitig und es kommen verschiedene interessante Menschen und Maschinen zusammen.

Soviel als Vorrede, nun zum Ablauf der Veranstaltung:

Los ging's am Freitag, dem 30.06.. Am Abend kam Toni aus dem Allgäu mit seiner V7 Sport. Seine Aermacchi hatte er zur Zeit wegen Neuan-schaffung einer Gilera Saturno leider nicht angemeldet. Er blieb am Freitag der einzige Ankömmling.

An dieser Stelle sei vermerkt, daß der Ort des Geschehens der Rennleitungsturm der ehemaligen Solitude-Rennstrecke vor den Toren Stuttgarts war, der heute als Clubhaus dem AMSC Leonberg dient. Man kann im Haus übernachten, oder auf dem umliegenden Gelände zelten, ganz wie's beliebt.

Im Lauf des Samstag Vormittag trafen dann noch einige Teilnehmer ein, es fanden sich, wie schon im letzten Jahr, auch einige Interessierte mit anderen, fast ausschließlich italienischen Maschinen, ein.

Nach ausgiebigem Mittagessen, es gab "Gaisburger Marsch", eine Art schwäbisches Nationalgericht, welches offenbar auch Nichtschwaben mundete, wie man an den rasch schwindenden Vorräten sehen konnte, führte uns eine Ausfahrt über kleine und kleinste Straßen durch den Schwarzwald und den Heckengäu. In Weissach,

dem Sitz des Porsche-Entwicklungszentrums, hatte unsere kleine Kolonne dann dem "Feurigen Elias", einer dort verkehrenden Dampf-Museumsbahn, die Schau gestohlen. Die anwesenden Schaulustigen wollten, als wir in der Nähe des Bahnhofs Rast machten, plötzlich nur noch Motorräder fotografieren.....



Motorräder und Teilnehmer
vorm ehemaligen
Rennleitungsturm

Nach unserer Rückkehr zum Clubhaus trafen wir noch einige weitere Ankömmlinge an, so daß der Parkplatz vor dem Haus nun gut gefüllt war. So fanden sich insgesamt 8 Aermacchi, 1 Motobi und 3 Guzzi Falcone, dabei echte Raritäten, z.B. Aermacchi Ala D'Oro, Ex-Rennmaschine mit Straßenzulassung, eine Guzzi Falcone von 1934, sowie eine Rickman-Metisse-Aermacchi mit ca. 450 ccm, ein.

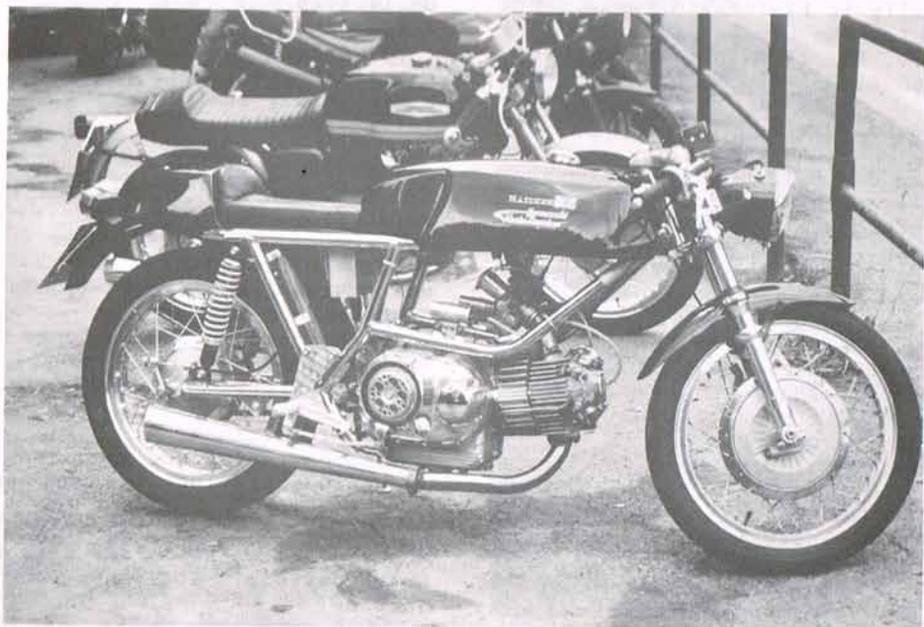
Nach dem Kaffeetrinken (mit selbstgebackenem Kuchen, an dieser Stelle nochmal vielen Dank an die beteiligten Damen) mußten ein paar von den Jungs noch auf der Zielgeraden ihre "Mopeds" testen, so oder ähnlich muß das hier noch in den Sechzigern geübt haben!

Abends wurde gegrillt, und anschließend zeigte ich eine

Auswahl von, zum Thema passenden, Dias aus meinem Fundus.

Solchermaßen angeregt, fanden die Benzingespräche kein Ende, und die Luft war richtig explosiv.

Am Sonntag nahm das Treffen nach gemeinsamem Frühstück und Vergabe der Preise (für die weiteste Anfahrt: Karl-Heinz Hetz aus der Nürnberger Gegend, Aermacchi Ala d'Oro; Kettenspray und Motoröl, auf daß sie lange laufen möge! Für die schönste Maschine: Heinz Laux aus Ostrach, Rickman-Metisse-Aermacchi; eine Flasche Motorradreiniger, auf daß sie immer schön bleibe!) seinen Ausklang, zur Zufriedenheit der Teilnehmer (wie ich hoffe) und des Veranstalters und wird wiederholt!
Bis denn Frank



Die Rickman-Metisse-Aermacchi, die den Preis für das schönste Motorrad gewann. Ein Leckerbissen, wie man ihn selten zu sehen bekommt.

PAST perfect

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 Anekdoten.
 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 beschnuppern.

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

CLUBS - TREFFS - STAMMTISCHE

Naturschutz für Ducatisti

"Der Ducati-Stammtisch Hannover bittet den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Ducatis, Ducati-Fahrer und -Fahrerinnen unter Naturschutz zu stellen, da es sich bei ihnen, wie bei den Igel, um eine vom Aussterben bedrohte Art handelt. Beide sind im Winter selten zu sehen, befinden sich im Sommer häufig auf der Straße in Gefahr, plattgefahren zu werden."
aus Ducati-Clubnachrichten

Italo-Stammtisch in Köln

Ich würde gerne einen Italienerstammtisch in Köln in's Leben rufen. Es sollte ein lockerer Treff, unter der Woche, 1-2 mal monatlich, sein. Ein bißchen Zusammensitzen, Benzin reden, Erfahrungen austauschen. Es muß halt nicht immer ein Club sein! Wer Interesse hat, oder falls sowas schon existiert, ruft an! Achim
0221/7407178

Fundsachen in Kiel

Auf dem 2. Int. Ostsee-Italo-Treffen in Kiel-Falckenstein wurden ein Nierengürtel und eine Kette mit Motorradanhänger gefunden. Wenn diese Sachen gehören, kann sich unter Tel. 0431/671108 bei Felix und Susi melden.

Richtigstellung

Zum Bericht über das Treffen in Jever in Heft Nr. 4. Die Ausfahrt wurde von mir 3x in Abständen von 10 Min. über einen 10 W Außenlautsprecher bekannt gegeben! Zu laut?

Als Motorradfahrer mit Fahrpraxis von 32 Jahren habe ich noch kein Treffen kennengelernt, wo der Grill den ganzen Tag besetzt war! Vielleicht in Kiel-Falckenstein.

Herbert von den Moto Guzzi Freunden Friesland
Vielleicht hast Du ja was mit den Ohren Susi.

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

Guzzi Invasion in Thal

Dieses Jahr klappte es optimal mit meinem Urlaub und dem Treffen vom Guzzi Club Bavarese in Thal. Mein Urlaub fing drei Tage vorher an. Ich hatte dadurch genügend Zeit, in aller Ruhe über die Landstraße nach Thal zu schickern.

Ungefähr 100 km vor Bayreuth habe ich eine Cali III aus Hamburg überholt. Die beiden wollten auch nach Thal fahren. Wir sind dann noch ein Stück gemeinsam gefahren. Kurz vor Bayreuth mußten wir uns dann trennen, denn die Zwei hatten ihr Etappenziel erreicht und ich mußte noch fast 100 km bis zu meiner Übernachtungsmöglichkeit.

Als ich auf den Platz fuhr waren die beiden Hamburger schon da. Ich baute mein Zelt mit bei ihnen auf und sah mich danach erst mal auf dem Platz um. Die Zeltwiese gehörte zu der Gaststätte, auf deren Hof die Feier stattfand. Auf dem Hof war ein Festzelt aufgebaut. Die Versorgung mit Essen und Getränken fand durch den Wirt der Gaststätte statt. Das Essen war nicht schlecht, die Preise waren aber zu hoch. Zum Ende meines Rundgangs meldete sich mein Magen, also ein Brathändel und ein Maß mußten her. Kaum gedacht, schon saß ich an einem der vielen Tische am Es-

sen. So nach und nach füllte sich der Platz. Gegen 20 Uhr hielt Sigggi, der erste Vorsitzende von Bavarese, eine kleine Begrüßungsrede. Dabei erzählte er, was so alles für den Samstag geplant war. Ein Clubkollege vom Sigggi hat die Ansprache auch noch für die vielen Italiener übersetzt. Danach hat man sich dann bei einer guten Maß und volkstümlicher Zittermusik die neusten Geschichten rund um Guzzi erzählt und angehört. Am Samstag konnte man bei Frühschoppenmusik den Tag erst mal in aller Ruhe beginnen. Eigentlich sollte zum Nachmittag eine gemeinsame Ausfahrt stattfinden. Sie mußte aber wegen behördlicher Schwierigkeiten wegfallen. Aber die Leute von Bavarese ließen sich davon nicht schocken. So hatten sie kurzerhand die Strecke mit roten Pfeilen abgesteckt, so daß jeder für sich die Strecke abfahren konnte. Es war eine schöne Strecke, die durch die Umgebung von Thal



Blick über 'n Treffenplatz am Samstag Nachmittag

führte. So gegen 18 Uhr wurde der Volkloreteil des Treffens gestartet. Los ging es mit einer Kindertrachtengruppe, die einen Tanz vorführte. Danach konnte man den Alphornbläsern lauschen. Als die ihr Konzert beendet hatten, waren die Goßlschnalzer dran. Sie haben mit Peitschen, wie sie von Kutschern benutzt werden, über den Köpfen der Besucher im Takt zur Musik unterschiedlich geknallt. Um die Wartezeit bis zur Pokalverleihung zu verkürzen, hatte die Chuck Herrmann and Honky Tonk Band schon aufgespielt.

So gegen 21 Uhr ging es endlich mit der Pokalverleihung los. Es wurden die schönsten Motorräder in den verschiedenen Klassen premiiert. Nur hatte man die kleinen Guzzis, also alle Modelle unter 750 ccm, dabei vergessen. Außerdem war die Jury der Meinung, daß es dieses Jahr keine

schön genügende Cali auf dem Platz gab, darum ging der Pokal in die Le Mans Klasse über. Meiner Meinung nach war das total ungerechtfertigt, denn es war so manche schöne Cali mit auf dem Platz. Aber ich weiß auch nicht, was für Maßstäbe die

Jury gesetzt hat. Es gab nach der Pokalverleihung auch noch so manch böses Wort deswegen. Den Pokal für die weiteste Inlandanfahrt bekam Uwe. Er ist mit seiner Freundin aus der Nähe von Flensburg gekommen. Die weiteste Auslandsanfahrt hatte ein Finne. Er ist ca. 1700 km mit seiner V35 gefahren. Den zweiten Platz für die weiteste Auslandsanfahrt hatte ein ganzer Club bekommen und zwar die Swigs aus Schweden. Danach hatte die Country Rock Band wieder losgelegt und es wurde noch lange gut gefeiert. Am Sonn-



Der Autor beim Probesitzen im Schwenkergespann und Felix tut so, als ob es ihm gehört.

tag bin ich mit Uwe und seiner Freundin in Richtung Mosele aufgeworfen. Wir haben im Schwarzwald noch einmal übernachtet und dabei auch über das Treffen geredet. Es hatte uns Dreien viel Spaß gemacht und gut gefallen. Rube

Leserbriefe

Hallo Motalia Team!

Zunächst ein Kompliment: Ihr macht Euch langsam, na ja Rom ist auch nicht an einem Tag gebaut worden.

Dann Rüge: Euer Leser Hajo hat Guzzi Teile aufgelistet, die aus Pkw's usw. stammen und passen, soweit so gut, bei den Preisen von Guzzi!

Aber für Welche ist Was? Ich fahre ein Gespann V7 850 GT mit Clipper und soweit ich informiert bin, gibt's dafür kein Radlager für hinten mehr.

Kleiner Oldie Tip!

Bei meiner Guzzi V7 850 GT brannte der Lichtschalter durch und mir wurde gesagt, daß sei üblich, die können mit der Zeit den Strom nicht mehr ab. In meinem Fall gingen 12 V rein und nur 10 V raus, das ist eine spitzenmäßige Heizung. Also haben wir kurzerhand Relais davorgebaut und die Schalter halten ewig. Kostenpunkt im Selbstbau ca 10,- DM für 3 Stück.

Anfrage:

Wer hat schon mal eine V7 auf Transistorzündung umgebaut und wie geht das?

Mit den "Besten Grüßen"

Euer Mick

Hallo Ihr vom

Hasselbrink Verlag!

Durch die Zeitschrift "Past Perfect", die ich auch ganz super finde, bin ich als totaler Fan italienischer Motorräder gleich noch zu einer solchen super guten Zeitschrift namens "Motalia" gekommen.

Ich würde mich sehr freuen, wenn es eine Möglichkeit gäbe, auch in der DDR "Motalia" zu bekommen.

So eine Zeitschrift für Fans italienischer Motorräder ist das Selbe und genau so unentbehrlich wie die Bibel für einen guten Christ.

Aus diesem Grund wünsche ich allen von "Motalia" viel Erfolg und viele Abo's für die Zukunft.

Könnte mir vorstellen, im kommenden Jahr, wenn es das zweite intern. Krumbacher Motorrad-Camp vom 20.-22. 07.90 gibt, auch einen Bericht für "Motalia" zu bringen. Dieses Jahr zum ersten war nur eine Guzzi Cali III anwesend. In "Motalia" gibt es aber genügend Clubanschriften von Italienerclubs (siehe Veranstaltungs-Kalender) welche wir im kommenden Jahr einladen könnten. Na, mal sehen was da wird. Aber als Chef des Motorrad-Clubs Frankenberg und Veranstaltungsleiter bei den Moto-Camps können wir uns bis nächstes Jahr noch etwas einfallen lassen.

So Leute, das soll es erstmal gewesen sein.

Es grüßt Italo-Fan

Gerd Vogel

Motalia im Abonnement

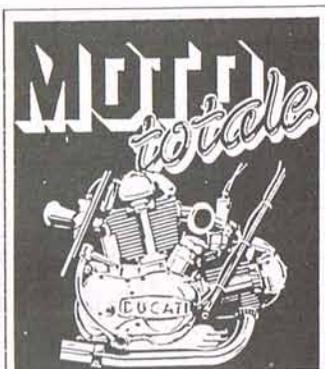
Ein Abo für ein Jahr
(12 Ausgaben) kostet nur
35,- DM

Abobestellzettel hinten im
Heft

Hilfsbereitschaft unter Italienerfahrern ?

Auf dem Weg zum Guzzi-Treffen in Thal sahen wir ca. 150 km vor unserem Ziel zwei Calis auf der Standspur der Autobahn stehen. Aufgrund der hohen Scheiben kann man sie ja schon von Weitem erkennen. Wie es sich gehörte, hielten wir natürlich an. Es stellte sich heraus, das der eine mit leerer Batterie liegengeblieben war und der andere Guzzist hatte auch angehalten, um zu helfen. Während wir versuchten den Wurm in der Elektrik zu finden, fuhren jede Menge Guzzis an uns vorbei, teils freundlich grüßend, teils uns gar nicht beachtend. Aber angehalten hat keiner mehr. Nachdem wir festgestellt hatten, daß wir hier nicht weiterhelfen konnten, fuhren wir und der andere Cali Fahrer weiter, während der Pechvogel auf den ADAC wartete, um sich die Batterie aufladen zu lassen, damit er bis zur nächsten Werkstatt fahren konnte. In Thal angekommen sprach ich mit einigen, die ich, als sie auf der Autobahn an uns vorbeifuhren, erkannt hatte. Antworten wie: "Ihr wart ja schon so viele." oder "Ich hab' sowieso keine Ahnung" haben mich doch etwas erstaunt. Vier von denen saßen noch vor ein paar Wochen auf einem anderen Treffen vor ihrem Zelt und haben darüber diskutiert, daß die Kameradschaft bei den Italienerfahrern viel besser als bei den Japsen sei und überhaupt seien Besitzer italienischer Motorräder etwas besseres. Vielleicht sollten sie nicht nur mit 'nem Bier in der Hand reden, sondern ihren Worten auch Taten folgen lassen. Nur bei einem hab' ich Verständnis, daß er weiterfuhr. Er gab gerade seiner Le Mans langliegend die Sporen und wäre sowieso erst 'n Kilometer hinter uns zum Stehen gekommen. Aber bei allen Anderen muß ich sagen, sie hätten sich bestimmt keinen Zacken aus der Krone gebrochen, wenn sie ge-

stopt hätten. Es verlangt ja keiner, daß man stundenlang stehenbleibt und wartet bis der Bock wieder läuft, aber man kann ja mal kurz fragen, was los ist. Und vielleicht hat man ja gerade das Ersatzteil, das so dringend benötigt wird, dabei. Dieses kann ein Bowdenzug, 'ne Zündkerze oder bloß eine Mutter sein. Wer am Straßenrand steht braucht tatkräftige Hilfe und kein Lagerfeuergeschwafel. Felix



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-Classic-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

Aermacchi

Aermacchi TV 350, Bj. 72, optisch Ala d'oro, kmpl. neu aufgebaut, TÜV 91, Motor 500 km, VB 6700,-DM, Tel. 07527/6165

Benelli

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

Cagiva

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

Cagiva 650, Bj. 87, 50 PS, TÜV neu, 6800 km, Vollschale u. Halbschale, Stummellenker, zurückversetzte Fußrastenanlage -ALLES TÜV-, nur 1987 gefahren, wegen Nachwuchs zu verkaufen, VB 8500,-, Tel. 069/414940

Ducati

Verkaufe von MR II original Alu-Felgen, Pirelli hinten 60%. Preis VS, Tel. 04244/1316

Suche 750 F1 mit oder ohne Motor, F1 Motor einzeln, Unfall F1, alles f. Rennzwecke, Tel. 089/3155730 ab 18 Uhr

Verk. Vento 350, 220 km, Alutank, Ochsenaugen, H4, Lack neu, Farbe rot, Preis 5900,-DM, Tel. 04222/8630

Latzbuxenträger sucht Schreiner, der ihm seine Halbschale (Duc 900 SS) aus Kiefernholz nachfertigt.

Pantah 500 SL Motor vk., Tel. 04321/21867

Suche für Ducati SD 900 oder SS Auspuffanlage kompl., Tel. 09631/1389

Verkaufe Rahmen Ducati 900 SD mit Brief, verm., Imola Alu-Tank mit Tankdeckel neu u. TÜV für SS u. SD, Liegme Wechselsitzbank neu, Liegme Verkl. mit Scheibe neu. Preis 1650 DM, Tel. 04244/1316

Gilera

Suche Gilera-Fahrer für Kontakt, Treffen u. A., Tel. 06505/8246 ab 18 h

Laverda

Suche Conti 2-1 Anlage für Laverda 500, Tel. 02369/5439

Laverda 750 SF2 in Teilen, Rahmen mit Zollpapieren, Gabel, Räder, Bremsen, Tank, Sitzbank; für 750 SFC neuen Kunststofftank, Preis VS, 0221/7407178

Guzzi

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

Verkaufe original Sitzbank + Fußrasten + Koffersatz + Marzocchis für LM 3, Tel. 07641/2114, VHB, ab 17 Uhr

Ich suche Leute, die mir mit 10 DM beim Aufbau einer Renn-Guzzi helfen. Gegenleistung: Pr.-Fahrt auf d. Nordschleife. BLZ: 28050100, Konto: 009106519 mit Adresse. Kein Scherz!

Moto Guzzi Cali II Gespann Jupiter-Seitenwagen wahlweise eingetragene, EZ 7/85, Speiche, Lafranchoni, nur 6700 km 11500 DM

Motorrad-Technik Kiel, Rendsburger Landstr. 427, 2300 Kiel, Tel. 0431/69444

Suche Sitzbankblech für Cali II, Tel. 0431/671108

F. LM 3: DMB-Vollverkl., 2-teilig, Mod. 86, neuwertig m. Spiegeln u. Scheinw., VB 500,-, Tel.: 0561/776469

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

V7 850 GT, 50 PS,
46000 km, TÜV neu,
VB 5900,-,
Tel. 040/6011019

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

Suche Werkstatt-
handbuch für Lario
und Explosions-
zeichnung vom Motor
(oder vom V-50-Mo-
tor),
Tel. 09632/1203

Suche von MG 750 S3
Tank, Sitzbank und
hinteres Schutz-
blech,
Tel. 0431/671108

Suche V 65-Motor
bzw. Rumpf-Motor,
auch Lario, event.
Unfallmaschine,
0251/34208, öfters
versuchen

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

MG Werkstatthand-
buch VHB 40 DM.
Cal. II Gußräder
VHB 600 DM.
Gabriele 040/595818

Suche Koffer und
Kofferhalter von
Cali II,
Tel. 0431/671108

V7 700, Bj. 69, TÜV
90, Originalzu-
stand, VB 4800,-DM,
Tel. 07527/6165

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

Guzzi T4-EML Midi
vk. 15500,- od.
Tausch mit Duc 450
SCR,
Tel. 04321/21867

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

Suche gutes origi-
nal Fahrerhandbuch
in Deutsch für Moto
Guzzi Le Mans II ,
Angebote an
Tel. 07623/50590

Le Mans I, Bj. 78,
35000 km, absolut
original, 7 Jahre
still, Topzustand,
TÜV neu, Preis VB,
Tel. 05932/1454

Moto Guzzi 850 T4,
53 tkm, TÜV 2/91,
Verkleidung, Cali.-
Sitzbank, 4900 VB,
Tel. 04351/86671

V 1000 Convert,
Jupiter SW, 3x15"
Akront, Extras,
auch einzeln,
VB 6900 DM,
Tel. 02721/80111

Verkaufe Fußras-
tenanlage Moto
Italia, TÜV für Le
Mans I + II. Suche
Tank für Le Mans I,
Tel. 09631/3149

Morini

Suche für Moto-
Morini 3 1/2 ab Bj.
75 Zylinderdeckel
u. mechanischen
Drehzahlmesser mit
Antrieb,
Tel. 04349/253

MV Agusta

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

Suche f. MV 125 S
Original-Vollver-
kleidung,
Tel. 02331/60972

Zubehör

Suche 38er oder
40er Dell'orto Ver-
gaser, 0431/569573

Sonstiges

Suche Helm ECE o.
Neuw. Gr. 49-50 für
4 jährige, Tel.
04181/33117,
P.S. nur Vollvisier

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

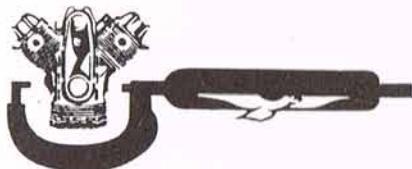
Suche Verkaufs-
prospekte von Duca-
ti, MV, Laverda,
Aermacchi, Tausch
oder Kauf, Wasner
Rudolf, Gögginger-
str. 3, 8397 Bad
Füssing,
Tel. 08531/21951

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

MOTO GUZZI und GILERA
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



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