

Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 8

10/89

2,50 DM

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. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
Motorrad u. Freizeit	Zedernweg 10	7016 Gerlingen
mobil-tech oHG	Marktplatz 18	7208 Spaichingen
K. Walter	Waldseestr. 50	7608 Hesselhurst
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700 Wiener Neustadt

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 Hökenschnieder 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
Verchromen/Vernickeln
Rahmenlackierungen

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

In diesem Heft werdet ihr etwas mehr Sport als sonst finden. Toni war beim Bol d'or in Frankreich, dort fand auch gleichzeitig ein Italiener-Treffen statt. Aus der DDR hat uns ein Bericht über die BOT und SOS-Rennen in Most erreicht. Am 8. Oktober fanden die letzten Läufe der BOT-DM und der SOS-Klasse in Assen statt. Mit etwas Glück schaffen wir es noch, die Ergebnisse in diesem Heft unterzubringen. Ein paar unserer Leser unterstützen MOTALIA fleißig durch Berichte, Tips, Fotos und so weiter. Der fleißigste ist wohl der Hajo. Anscheinend können einige Hajo und seinen Club nicht auseinanderhalten. Er schickte uns untenstehenden Brief mit der Bitte um Veröffentlichung.

Euer MOTALIA-Team

Hallo Mitleser,
um aufkommenden Unstimmigkeiten entgegen zu treten, möchte ich folgendes anmerken:
Berichte, Tips, Leserbriefe u. ä., die unter meinem Namen veröffentlicht werden, sind ausschließlich von mir erarbeitet worden und stellen ohne Ausnahme meine alleinige Meinung dar. Kritik an selbiger (für positive Anmerkungen gilt das gleiche) bitte ich also an mich persönlich zu richten und nicht den Moto Guzzi Club Olpe-Biggese e.V., dem ich angehöre, dafür verantwortlich zu machen. Für Kritik bin ich im allgemeinen sehr aufgeschlossen, solange diese sachlich bleibt.
In diesem Sinne
Euer Hajo

BOL D'OR zum Xten mal oder mehr?

September. Zum achten Mal mache ich mich mit Freunden auf die Fahrt zum Bol D'or nach Le Castellet. Bei den ersten paar Mal war es ja noch die ganz große Fahrt. Doch mittlerweile gehört es schon zur Routine. Freitag in der Frühe los, 1200 Kilometer runterspulen, Samstag um 15 Uhr der Start, Sonntag um 15 Uhr der Zieleinlauf und am Montag wieder nach Hause. Doch dieses Jahr nicht!

Ein Hongkongschepperl ist mit von der Partie. Das heißt, neue Tankstellen kennenlernen, da so eine Kava ja alle 180 Kilometer betankt werden will. Also haben wir beschlossen, einmal nicht am Stück zu fahren, sondern ein paar Kurven in der Toscana dranzuhängen. Das kann man anstellen wie man will, das ist einfach herrlich. Eine Kurve hängt an der anderen, und um ein paar Meter gerader Straße ist man manchmal richtig froh.

Daß wir zwischen Poretta und Parma kein Albergo gefunden haben, das noch frei war, ist nicht so schlimm, wenn man richtig ausgerüstet ist, und seine Alumatte halt doch immer mitnimmt.

Am nächsten Abend wartet ja schon Jan Cloude von unserem kleinen Hotel nahe der Rennstrecke bei Le Castellet. Nach dem herrlichen Abendessen (wer es kennt, weiß wovon ich rede) kamen wir endlich zum wohlverdienten Schlaf im weichen Bett. Morgens machten wir uns dann fertig für den Besuch des 24 Stunden Rennen.

Die Frage, ob wir auf der Rennstrecke bleiben sollten, erübrigte sich seit Le Mans 87. Das war auch schon der reinste Japsen Cup. Also entschieden wir uns, die Schlafsäcke im Hotel zu lassen und fuhren die N8 über Le Bausset auf den Circuit Paul Ricard. Wir sind doch immer wieder froh, diese Strecke, egal welche Richtung, heil überstanden zu haben. Man hat dort, wenn das Rennen ist, genau zwei Möglichkeiten

heil ans Ziel zu kommen. Entweder man löst sich so gut wie in Luft auf, oder man ist schneller als die total Verrückten. Da jedes Jahr so um die hunderttausend Besucher auf dem Circuit sind, kann man sich schon Vorstellen, wie es da auf der einen Zufahrtsstraße zugeht!



Die Cagiva von Randy Mamola und Raimond Roches Duc

Wir stehen vor dem mächtigen Eingangstor. Ich war ja dieses Jahr im Juli schon auf dem F1 WM Lauf. Aber bei diesem Anblick kriege ich immer wieder Gänsehaut. Diese Menge von Motorradfahrern, diese Stimmung, dieses ach ich weiß es nicht. Die Gänsehaut stellt jetzt schon wieder auf, wenn ich nur dran denke. Es ist halt einfach der BOL. (Eigentlich die Bol = Schüssel). Man zahlt das Ticket, bekommt das Programm und fährt zum Parkplatz. Die meisten Besucher sind oben auf dem Circuit mit dem Zeit und parken eben dort. Doch die Motorradparkplätze sind schon ein einzigartiges Bild. Man schließt alles ab und hat dann erst mal Zeit, einen Blick auf das Programm zu werfen. Die meisten sind schon am Freitag Abend auf der Strecke und schauen

sich das Nachtraining der Endurance Klasse an, doch wir sind der Meinung, daß wir die Burschen noch lange genug sehen werden, und so reicht es, daß man halt erst am Samstag erfährt, wer oder was alles mitfährt. Das Programm wird aufgeschlagen. Man kann zwar kein Wort französisch, doch gewohnheitsmäßig wird sofort die richtige Seite aufgeschlagen. List des engages. Die Startnummern interessieren jetzt noch nicht. Die Fahrer daneben auch nicht. Die Nationalität später. Dann wird von oben nach unten das Feld durchgekämmt: Suzuki-Honda-Suzuki-Honda-Kawa--Ho.....D da war doch was mit "D". Tatsächlich! Es waren wieder welche gemeldet. Ducati. Eine vom Ducati Club de France, eine vom Italmoto Ca und noch ein Franzose. Najal Immerhin. Aber ob sie fahren? Und haben sie sich qualifiziert? Wir werden es ja sehen. Im Fahrerlager oder später. Auf alle Fälle wird es nicht gar so langweilig vom Sound her. Denn wenn wir ehrlich sind, haben uns die Werksmaschinen vom Moinea, Burnett, Mertens, Igoa oder wie sie alle heißen, nicht besonders interessiert.

Aber ich habe doch in der MOTALIA was von einem Treffen für ital. Motorräder gelesen. Mit Hilfe des Programms habe ich es auch gefun-

den. Deshalb waren auf dem Park du Lac so wenig Guzzis zu sehen! Also auf zum Italo Treffen der Forza Italia.

53° BOL D'OR



9 et 10 SEPT 89 circuit PAUL RICARD

Nun hatte der Bol D' Or plötzlich etwas ganz stark italienisches. Besonders weil wir beim Warm up die beiden Ducs sofort raus hören konnten. Das zweite französische Team konnte sich nicht qualifizieren wie wir später erfuhren. Auf dem Parkplatz der Forza Italia standen unter anderem noch eine Cagiva von Randy Mamola (mit eingebautem Motor!) und eine Duc von Raimond Roche. Jeder mußte sich natürlich mal draufsetzen und sich fotografieren lassen. Bei dem Treffen gab es kein Bier und eigentlich gar nichts. Man war halt unter sich. Man konnte sich nicht anmelden oder ähnliches.

Um so erstaunlicher die Preisverteilung am Sonntag, bei der wohl mehr die bestangezogenen Herren ohne Motorrad die Pokale bekamen. Außerdem war die Preisverleihung wohl eine ausgesprochene französische Angelegenheit, wären da nicht die Augsburger, die auf einmal einen riesen Pottich auf Ihrer Duc stehen hatten. Vermutlich wissen halt die Franzosen nicht wo Altötting liegt (oder Passau, gell Koni). Samstag wurde pünktlich um 15 Uhr gestartet. Le



Beim Forza Italia-Treffen, noch nicht sehr voll

Mans Start. Die Werksteams natürlich vorne. Auch das Team von Gavendner mit der Suzuki Nr. 3. Aber für die dauerte das Rennen nur bis zum Sturz um ca. 17 Uhr. Die Ducatis hielten sich ganz gut im Mittelfeld. Auf den Geraden konnten sie mit den Vierzylindern ganz prächtig mithalten. Wir machten uns auf die Runde um die Rennstrecke. Es hat schon etwas seltsam Anziehendes, das Lagerleben rund um die Rennstrecke. Der Motorensound dröhnt jedenfalls die ganze Nacht. Von der Mistralgeraden ertönt gerade der kernige Schlag von einer der Ducs. Daran erkennen wir hin und wieder, ob sie noch im Rennen sind oder nicht. Detailliert den Rennverlauf hier aufzuzeigen, wäre etwas übertrieben. Ich möchte nur erwähnen, daß gegen 10 Uhr Abends die 24er Duc ausgefallen ist und erst gegen 3 Uhr die 47 von Ital-moto. Kurz danach wurde das Rennen wegen Nebels unterbrochen. Im Morgengrauen wurde es erneut gestartet. Für uns war jedenfalls kein besonderer Grund mehr vorhanden, das Rennengeschehen interessiert zu verfolgen. Nur unsere Schweizer Kumpels aus dem Hotel hielten für ihr White Power Team (RC 30) die Daumen.

Zu den schönsten Dingen auf dem Bol gehören wohl die Spaziergänge durch die endlosen Parkplätze. Ich möchte dorthin mal einen Deutschen TÜV-Prüfer einladen. Ich glaube, er würde sich beim Anblick diverser Motorräder einfach die Kugel geben. Da stehen Geräte herum! Da schaut man sich sogar mal einen Japaner an. Irgendwo im Fahrerlager gibt es Listen, da stehen dann die Reihenfolgen der Teams stündlich drauf. Wir ergattern uns gerade ein Exemplar. Es ist schon gegen 14 Uhr und wir können vermuten, daß sich nicht mehr allzuviel am Ergebnis ändert. Ist uns eigent-

lich egal. Nur: Das White Power Team der Schweizer hat sich vom Platz 5 noch auf Platz 4 vorgekämpft! Eine starke Leistung. Die mußte natürlich gefeiert werden. Nach dem Heimwege (N811) im Hotel mit den Schweizer Fans. Der Kaffee am Straßenrand ist schon obligatorisch. Fast jeder muß hier vorbei. Mit dem Motorrad. Stundenlang. Fast kein Ende. Morgen sind dann wieder wir dran. Die lange Heimfahrt Wir sind ganz gut gezogen. Brignoles-Nizza-Genua-Alessandria-Brescia-Bozen-Innsbruck-München. Knapp 12 Stunden - nie schneller als 130. Einer zieht und einer schiebt. Nie mehr als drei Motorräder. Und nächstes Jahr ?? Keiner weiß es. Keiner gibt es zu. Alle werden sie wieder hinfahren. Mein Zimmer ist schon reserviert. Jan Cloude fragt mich nicht mehr.



Vollständigkeitshalber:

1. Vieira, Mattioli, Burnett
Honda RVF
2. Merkel, Duhamel, Mertens
Honda RVF
3. Moineau, Crine, Morillas
Suzuki GSXR
4. Meier, Schläfli, Hänggli
Honda RC 30

Und Günther und Gerhard nicht zu vergessen, meine Kumpels bei der Tour. Die haben doch irgendwie auch gewonnen. Denn diesmal war's einfach mehr als nur der Bol. Vielleicht mal wieder auf so ein Forza Italia Treffen zum Circuit Paul Ricard. Wir sind jedenfalls wieder dort!

fino a prossima volta

Toni

Ducati 900 SS (neu) und 906 Paso

Ein neun-seitiger Vergleichstest der beiden Ducatis ist in "PS" Nr. 10/89 zu finden. 17 Bilder zeigen die Unterschiede der beiden Modelle.

Gilera Saturno

Der rote Einzylinder, der schon viele in seinen Bann gezogen hat, wird in Heft 13 von "motorrad, reisen & sport" getestet. Neun (9) Seiten mit 16 farbigen, teils 1 1/2 Seiten großen Fotos zeigen die einzylindrige Feuerwehr in ihrer ganzen Pracht.

Laverda 750 S

Die Zwei-Zylinder Signiorina aus Berganze ist diesmal für den Klassik-Bericht in "motorrad, reisen & sport" Ausgabe 13 ausgewählt worden. Der Oldie von 1969 ist gut genug für sechs Seiten mit 14 Fotos.

Gilera XRT 600

Gileras Beitrag zum Markt der Reise-Enduros ist die XRT, die "PS" in der Septemerausgabe auf sechs Seiten getestet hat. 13 Fotos, teils vom demontierten Motor, bebildern den Text.

Bimota Tesi

Alan Cathcart konnte dank seiner guten Beziehungen die Bimota mit der Achsschenkelenkung fahren. Diesmal hat er seinen Bericht an "PS" verkauft, dort nimmt er fünf Seiten ein. Sieben Fotos zeigen das neuste Produkt aus Rimini.

Moto Guzzi Umbau

In der Serie "Edel Bike" der Zeitschrift "PS" wird diesmal eine Guzzi in's Rampenlicht gestellt. Neun Fotos zeigen einen Sportumbau, bei dem nur noch das Nötigste am Bike verblieben ist.

Bimota YB 4 EIR

Auf einer Seite mit drei Bildern in "PS" 10/89 stellt Alan Cathcart Falappas Superbike-Maschine vor und schildert die Fahrindrücke, die er auf der Rennstrecke von Rijeka gesammelt hat.

Morini Coquaro 501

Auf 3 1/2 Seiten testet die Zeitung "Enduro" in ihrer Oktoberausgabe die Morini Coquaro. Sieben Bilder gehören zum Bericht und auch als Mittelposter ist die Enduro abgebildet.

Aprilia Tuareg 600 Wind

Hubert Stanka verbrachte eine Woche mit der italienischen Enduro in den französisch-italienischen Grenzalpen. Auf nicht ganz vier Seiten mit 13 Bildern schildert er seine Eindrücke in "Enduro" Heft 10/89.

Auch die Zeitschrift "Moto Cross aktuell" hat drei Seiten für einen Test der Einzylinder-Maschine mit Upside-down-Gabel eingeräumt. Fünf farbige Fotos sind auch dabei.

Aprilia AF 1 125 Replica

Das kleine 27 PS Motorrad aus Noale mit der poppigen Kriegsbe-malung nimmt vier Seiten der Zeitschrift "mo" 10/89 ein. Fünf Bilder zeigen die aufwendige Technik des heißen Renners.

Ducati 900 SS (alt)

Auf fünfeinhalb Seiten wird die 900er Königswelle, wie sie die Firma Thome in einer Kleinserie von zehn Maschinen herstellt, dem Leser empfohlen. Neun Bilder zeigen die Details der klassischen Schönheit. Zu finden ist dieser Artikel in der Oktoberausgabe von "mo". Wem das noch nicht reicht, der findet in der Mitte des Heftes ein Poster der Thome-Ducati.

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!

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 Ledenon, Frankreich
Info: Bimota Deutschland, Kemptener Str. 54, 7970 Leutkirch

27.10.-29.10.89

Moto Guzzi Rally im Pocahontas State Park in Richmond Virginia, USA
Info: MGNOC State Rep, C.K. Frick, 15706 Exter Mill Road, Chesterfield, VA 23832, Tel. 804/590/9423, USA

05.11.1989

Teilemarkt in Rimini
Info: Sport Club II Velocifero, Casella Postale 181, I-47037 Rimini (FO), Italien

21.11.-27.11.89

51. Int. Fahrrad- u. Motorradausstellung Mailand

01.12.-10.12.89

Motor Show Essen mit MV-Agusta Sondershow
Info: W. Lehnert, Runtestr. 1, 4760 Werl, Tel. 02922/4031

09.12.-10.12.1989

Vorstandstreffen der europäischen Ducati-Clubs in Hannover

16.03.-17.03.90

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

16.06.-17.06.90

3. Ducati-Treffen des Stammtischs Rudesheim/Nahe im Kellenbachtal

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

Moto MoGuDuLa

Unser Club

Angefangen hat die ganze Geschichte damit, daß Horst sich 1980 eine Le Mans II zugelegt hat. Dadurch lernten wir Peter, Fahrer einer 500er Laverda, und Marion mit ihrer 650 Ducati kennen. Wir unternahmen zusammen viele Fahrten, unter anderem 1983 zum Treffen des Laverda Club Bergen in Müden. Vom hervorragendem Treffen überrascht, fuhren wir daraufhin andere Clubs an. Mittlerweile waren wir 1 Laverdafahrer und 1 Ducatifahrer mehr, die jetzt aber nicht mehr Motorrad fahren und ich bekam meine Morini 3 1/2. Endlich mußte ein Clubname her.

In lauschiger Nacht nach etlichen Bierchen kamen wir - leicht angesäuselt - auf den Zungenbrecher MOTO MoGuDuLa (Morini, Guzzi, Ducati, Laverda), da im Club alles vertreten war. Erweitert wurde der Club durch unsere "kleinen Geschwister"

sowie ehebedingten Nachwuchs. Udo kaufte sich irgendwann eine Le Mans IV, Peter und Marion tauschten ihre Motorräder gegen eine Guzzi T5 mit Beiwagen ein, damit sie ihren Sohn mitnehmen konnten. Im Kegelerverein lernten wir Evelyn und Jürgen kennen. Nachdem Jürgen einige Male mit Horst zum Treffen war, war es ein leichtes ihn, aber vor allem Evelyn, davon zu überzeugen daß sie unbedingt ein Motorrad brauchen.

Gesagt, getan, er kaufte sich eine Guzzi V50. Aber das schlechte Gewissen meldete sich immer am Wochenende, wenn sie sich von ihrer Tochter verabschieden mußten. Also mußte eine Cali II mit Beiwagen her und jetzt ist Sandra immer dabei. Reni trennte sich von ihrer Übungs-Suzuki und legte sich eine Guzzi V35 zu, endlich brauchte ich sie nicht mehr als Sozia mitnehmen.

Unser "Clubleben" besteht daraus, daß wir zusammen zu Italiener-treffen fahren, oder, vor allem im Winter, gemeinsam Spiele machen und jede Menge Blödsinn. Es kommt aber auch vor das wir ernsthaft unterhalten, z.B. wo und wie wir unser erstes Treffen veranstalten. Hoffentlich klappt es im nächsten Jahr. Bis dahin wünsche ich Euch eine reparaturfreie Winterpause.
Tschüß Susi

MOTORRADSERVICE

Jochen Zimmermann
Mochenwanger Str. 19
7984 Wolpertswende
Tel. 07502/4544



**Ersatzteile, Motorräder und
Zubehör**

Gesch.zeiten: Mo - Fr 14.30-18.30, Mi geschlossen, Sa 10.00-14.00 Uhr

Umfangreiche Preisliste mit ca 500 Positionen erhältlich!
Rabatte für Clubs, Rennfahrer und Firmen bitte gesondert anfragen!

Kurbelwellenlager hinten	117,59	Kreuzgelenk T - LM	195,59
Stößelstangen	34,18	Bitubo LM II/III, Cali II, T3, T4, SP	
Auspuff LM III Serie	395,63		220,32
Auspuff LM III Lafranconi	519,41	Alu-Tank 23 l	554,45
Dichtungssatz Motor LM I u II	34,28	Kupplungszug Mille GT	9,91

BOT-DMSuperbike-WM

Endlich!! Ein italienisches Motorrad hat einen Lauf zur Deutschen Meisterschaft der Zweizylinder gewonnen. Beim 6. BOT-Rennen auf dem Augsburger Flugplatz gewann Michael Rudroff mit 20 Sekunden Vorsprung vor Caspers auf Yamaha. Weitere Platzierungen waren: Kees, BMW; Müller, KCS; Beck, Ducati; Grossbauer, Ducati; Felske, Bimota; Heider, BMW; Hofmann, Moto Guzzi; Kämpf, Ducati; Butenuth, BMW; Bäcker, Moto Guzzi und Peuker, Moto Guzzi. Von 24 gestarteten Teilnehmern kamen nur 13 in's Ziel, der Rest schied mit technischen Defekten oder Stürzen, Petrus hatte mal wieder nicht mit dem Wasser gespart, aus.

Eine Woche später konnte man sich wieder über einen Ducati-Fahrer auf dem Siegerpodest freuen. Hayri Winter konnte auf seiner Ducati das Rennen auf der Avus in Berlin für sich entscheiden.

Beim Punktestand führt Caspers mit 109 Punkten; 2. Winter, 82 Punkte; 3. Hofmann, 69 Punkte.

5. Kawasaki-DMV-Deutschland-Trophy

Eine Moto Guzzi Le Mans belegte bei der sechstägigen Straßen-Rallye den ersten Platz. Manfred Schulte aus Werl war es, der die italienische Flagge gegen die japanische Übermacht hochhielt. Schon bei der dritten Veranstaltung konnte sich eine Guzzi, pilotiert von Hendryk Peuker den ersten Platz sichern.

Aprilia-Cup

Ein zweiter Platz beim letzten Lauf des Aprilia-Cups reichte dem 23-jährigen Hockenheimler Michael Zieger um als Gesamtsieger aus der Nachwuchs-Rennserie hervorzugehen. 1990 wird er auf einer 250er Aprilia, die der Preis für den Gesamtsieger war, starten können.

Bei bestem Wetter schlug das Herz der Ducati-Fans auf dem Hockenheimring höher, als Raymond Roche den ersten Lauf mit seiner Ducati gewann. Wen störte es da noch, das Monti's Ducati schon nach einer Runde mit defekter Zündung auschied, Peter Rubatto wieder Probleme mit der Einspritzanlage seiner Bimota hatte und Lucchinelli wegen kochendem Kühlwasser nach zwei Runden an die Boxen fuhr. Wegen Motorschaden mußte Falappa nach fünf Runden aufgeben. Aber nicht, daß ihr denk, nur die Italiener hätten Ausfälle gehabt, auch die anderen Marken hatte mehr als genug Probleme. Im Rennen wird halt doch alles etwas mehr beansprucht. Den zweiten Platz holte sich Mertens auf Honda vor Vieira, auch auf Honda.

Der zweite Lauf ließ den Puls der Italo-Freaks noch höher schlagen. Fast das ganze Rennen über versuchte Falappa auf seiner Bimota Roche die Führung abzunehmen, doch der gewann auch den zweiten Durchgang und sicherte sich für diesen Tag die maximale Punktzahl. Falappa belegte den zweiten Platz vor Mertens und Merkel, beide auf Honda.

Bei den nächsten beiden Läufen der Superbike-WM in Pergusa belegt Monti auf Ducati nach Mertens, Merkel beide Honda und Pirovano auf Yamaha den vierten Platz. Die nächsten italienischen Motorräder waren Tardoizzi auf Bimota und Lucchinelli auf Ducati, die die Plätze acht und neun erreichten. Aber im zweiten Lauf sicherte sich Roche wieder den Sieg vor Merkel und Monti. Zwei Ducs unter den ersten Drei!

WM-Stand: 1. Merkel, 226 Punkte, 2. Mertens, 224 Punkte; 3. Pirovano 193 Punkte; 4. Roche, 172 Punkte; 5. Falappa, 139 Punkte. Es ist also noch nichts entschieden.

Agostini-Replica-Helm



Die agv-Deutschland GmbH hat exklusiv für den deutschen Markt auf dem Helm AG 100 das Design des früheren agv-Agostini-Helms übernommen. Der AG 100-Replica-Agostini hat eine Außenschale aus Kevlarsglas, Kinnriemen mit Schnellverschluss, Innenausstattung aus kopfhautfreundlichem Baumwollmischgewebe, Visierbelüftung im Kinnstück und eine Helminnenraumbelüftung durch Lufteinlässe im Stirnbereich. Das Visier ist außen kratzfest und innen beschlagfrei. Der Helm ist ECE geprüft und von der OMK freigegeben. Der empfohlene Verkaufspreis beträgt 498,- DM. Erhältlich ist der Helm im Fachhandel. Ein Händlernachweis kann angefordert werden bei: agv Deutschland GmbH, Schillerstr. 23, 7063 Welzheim, Tel. 07182/550

MOTALIA im Abo

nur 35 DM im Jahr

Wechselhocker für Fi

Die Firma GK Kunststofftechnik, Heinestrasse 9, 7539 Kämpfelbach bietet für die Ducati 750 F1/350 F3 eine Variobank für 1- und 2-Mann-Betrieb an. Der Preis beträgt 890,- DM.



Plexiglasteile für Ducati

Dreiecksdeckel mit Schauglas für den Zylinderkopf des stehenden Zylinders erfreuen sich bei Ducati-Fahrern einer regen Beliebtheit. Wer weitere Einblicke in den Motor tätigen will, wird bei der Firma Thome, Wersch 37, 5203 Much fündig. Dort gibt es durchsichtige Königswellenrohre, Ölfilter- und Kupplungsdeckel (den kleinen Ovalen).

Stein-Dinse

Der Guzzi + Ducati Spezialist

Ducati 900SS sofort lieferbar!

Probefahren bei uns nach Absprache möglich

Brembo Bremsanlagen
für Straße und Rennsport

laufend Gebrauchtmotoren

Ersatzteile, Zubehör, Tuning
direkt aus Italien

Schnellversand!

Preis-
knüller

Im alten Dorfe 3 · 33 Braunschweig-Rühme

0531-31 49 49

Kontaktgesteuerte Transistorzündung warum?

Weil, das is ja so:

In einer konventionellen kontaktgesteuerten Zündung fließt über den Kontakt ein Steuerstrom von +- 5 Ampere.

Dieser Steuerstrom baut in der Zündspule das benötigte Magnetfeld für die Zündspannung - den Zündfunken - auf.

Das ist im Groben das Prinzip.

Durch diesen hohen Steuerstrom hat jeder Kontakt einen gewissen Abbrannt. Dies führt dazu, daß sich die Zündung öfter mal verstellt. Mitbekommen tut man das ja auch nicht so richtig, weil sich das ja im Laufe der Zeit und nicht schlagartig bemerkbar macht. Man gewöhnt sich ja an alles.

Irgendwann springt das Moped dann nicht mehr so richtig an und spätestens jetzt merkt man, daß da wohl auch ne'n bißchen Leistung fehlt.

Also, neue Kontakte rein - oder die alten überarbeiten - und die Zündung neu einstellen, und viel fluchen, weil man sich mal wieder am Krümmer verbrennt.

Nun ja, genug geärgert - aber was tun - ?

Man könnte jetzt die Steuerkette rausschmeißen, Stirnräder rein und 'ne vollelektronische Zündanlage dazu.

Is aber verdammt teuer! Und wenn da mal was ausfällt? ...

Also bleibt die Steuerkette drin und 'ne Fischzündung (klar was das is?) gekauft.

Das is schon wesentlich billiger, dafür fliegt Dir ab und zu mal ne'n Vergaser weg. Und verabschiedet sich mal was von der Zündanlage - es "kann" alles mal kaputtgehen - kommen die guten alten Kontakte wieder rein. Und das Spiel hatten wir ja schon ein paar Zeilen weiter oben.

Nu, hab ich mir so gedacht, bist ja Elektroniker, bauste dir so 'ne Transistorzündung selber. Teuer sollte es nicht werden, solide und gute Qualität war aber angesagt.

Also bleibt der Kontakt drinne, dient aber nur noch zum Ansteuern der Transistorzündung. Dadurch verringert sich der Strom der über die Kontakte fließt auf ein Minimum. Es gibt ABSOLUT keinen Abbrannt mehr und die Zündung verstellt sich, wenn überhaupt, nur noch durch das mechanische Spiel von Kontakt und Fliehkraftregler. Davon hab ich aber noch Nix gemerkt.

Der Kontakt hält jetzt ca. 50-70 Tausend km, dann is das Ding mechanisch ausgelutscht.

Den Kontakt ganz wegzulassen (Prinzip Fischzündung) lohnt sich meiner Meinung nach nicht, weil das Nix bringt und die Sache nur teurer macht. Soweit sogut, zurück zur Steuereinheit.

Die Blackbox (das is die elektronische Steuereinheit) bekommt nun den Steuerimpuls vom Unterbrecher, bereitet das Signal auf und schaltet den Steuerstrom für die

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 !!

Zündspule, natürlich ohne Verschleiß da nur noch elektronisch. Es gibt aber noch weitere Vorteile:

Der Zündfunke ist besser (höher) und konstanter, und das in allen Drehzahlbereichen. In den etwas höheren Drehzahlbereichen dreht der Motor etwas agiler nach oben. Die Wartungsarbeiten und -kosten reduzieren sich natürlich auch auf ein Minimum und der Spritverbrauch sollte sich etwas verringern, davon hab ich beim Moped aber Nix gemerkt, die Dinger verbrauchen ja eh nicht viel. Beim Auto hat sich der Verbrauch um ca. 10% gesenkt (von 10-11 auf 9-10 Liter).

Ja, und das Kaltstartverhalten verbessert sich spürbar.

So, und warum nu das Ganze? Na, schon ne'n Schimmer?

Logo, ich bin ja nicht ganz blöd, nachdem nu schon diverse Bekannte mit so einer Zündung rumfahren - und ganz zufrieden sind - hab' ich mir gedacht, du baust das Ganze in Serie.

Und da es sowas kaum auf'm Markt gibt, möchte ich Euch auf diesem Wege das Ding mal vorstellen.

Is ja nu auch passiert.

Zu erwähnen wäre vielleicht noch, das ich größtenteils nur Industriebauteile verwende - wenn schon, dann richtig - !

Verwenden kann man die Transistorzündung eigentlich für alle kontaktgesteuerten Zündanlagen, natürlich mit kleinen baulichen Unterschieden, das kommt ganz auf's Moped (oder auch Auto) an.

Anfangen hab ich im Auto, erstmal gucken, ob's überhaupt was taugt und hab' dann mit meiner Cali weitergemacht (hab' ich auch zwei Dinger verheizt und immer schön weiterentwickelt - Praxis is durch Nix zu ersetzen).

Inzwischen laufen auch BMW's, ne Triumph und anderes damit.

Kosten tut so eine Transistorzündung für Moped's mit zwei Kontakten (z.B. Guzzi, Triumph) 134,- DM und für Moped's mit einem Kontakt (z. B. BMW) 102,- DM.

Ne Garantie von 1 Jahr gibts natürlich gratis dazu.

Sollte so eine Blackbox mal kaputtgehen, sowas sollte man zwar

nicht erwähnen, aber ich finde, es darf alles mal seinen Geist aufgeben - auch nach Jahrzehnten -, wird das Ding natürlich günstigst repariert. Und spätestens jetzt genießen wir den Vorteil, sofort auf den eingebauten und eingestellten Kontakten weiterzufahren!

Noch Fragen?

Ruft an, kommt vorbei oder schreibt ganz einfach an:

D-Tech

bei D. Lilienthal

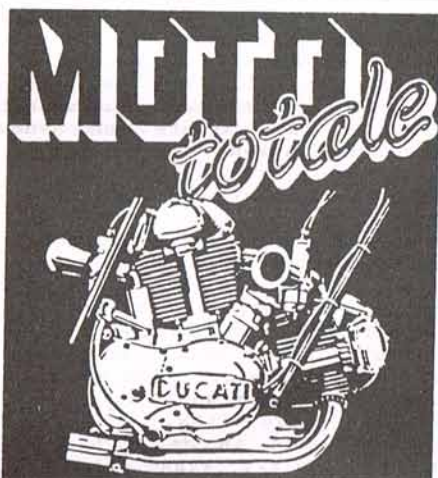
Am Erlenbach 12

3507 Baunatal 1

Tel.: 0561/494836

Man sieht sich

Diedel



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

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

Die Gasfabrik oder Wie funktioniert eigentlich ein Vergaser? Teil III

Hauptdüse

Die Hauptdüse wird erst zwischen $\frac{3}{4}$ Schieberweg und Vollgasstellung voll wirksam. Der Hersteller hat normalerweise die optimale Düsengröße ermittelt. Von dieser Größe drastisch abzuweichen, ist im Normalfall nicht notwendig, es sei denn, daß der Motor leistungsgesteigert ist, eine andere Auspuffanlage oder Luftfilteranlage verwendet wird. Da vom Hersteller die Vergaser seitens der Hauptdüse lieber etwas fetter laufen (Sicherheitsgründe) kann man kleinere Abstufungen vornehmen, zumal Hauptdüsen in großer Auswahl erhältlich sind. Ob dieser nicht unerhebliche Aufwand unbedingt notwendig ist, möchte ich jedem selbst überlassen.

Schwimmerstand

Durch den Schwimmerstand wird das Kraftstoffniveau in der Schwimmerkammer bestimmt (Bild 7). Stimmt der Schwimmerstand nicht, so beeinflusst dies die Gemischaufbereitung über den gesamten Arbeitsbereich des Vergasers. Ein zu niedriger Schwimmerstand (das Ventil schließt zu früh, niedriger Schwimmerstand in der Schwimmerkammer) bewirkt eine zu magere Gemischaufbereitung, während das Gemisch bei einem zu hohen Schwimmerstand (das Ventil schließt zu spät, höherer Kraftstoffstand in der Schwimmerkammer) fetter wird. Am Schwimmer befindet sich eine "Zunge", in der das erwähnte Ventil (Schwimmernadelventil) eingehängt ist. Fließt nun durch eine Bohrung Kraftstoff in die Schwimmerkammer, so wird der Schwimmer und mit ihm das Schwimmernadelventil angehoben. Dieses verschließt ab einer bestimmten Höhe des Schwimmers die Bohrung, so daß der Kraftstofffluß unterbrochen wird. Wird nun durch das Leerlaufsystem, bzw. die Hauptdüse Kraftstoff angesogen, sinkt der Kraftstoffspiegel, der Schwimmer senkt sich

ab und Kraftstoff kann durch die vom Schwimmernadelventil freigegebene Bohrung nachfließen. Bedingt durch den Einfluß der unterschiedlichen Schwimmerhöhen auf die Gemischzusammensetzung, ist auch eine Feinabstimmung mittels des Schwimmerstandes möglich.

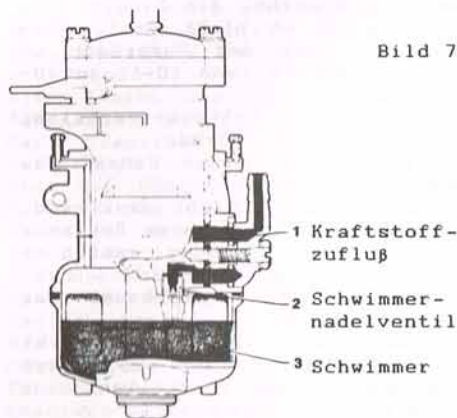


Bild 7

Die Einteilung in Einzelfunktionen ist insofern problematisch, da sich die einzelnen Funktionen doch beträchtlich überschneiden. Trotzdem ist das Verständnis der Arbeitsweise eines Vergasers sicherlich bei Einstellarbeiten recht nützlich.

Dieser Bericht soll keine Anleitung zum Abstimmen von Vergasern sein (dieses würde wahrscheinlich Seiten füllen), sondern nur den Aufbau und die Arbeitsweise eines (Schieber-) Vergasers näher bringen. Der Großteil dieses Berichts ist den meisten Lesern bestimmt nichts Neues, trotzdem hoffe ich, einigen anderen Lesern die "Gasfabrik" etwas näher gebracht zu haben. Als Hauptquelle für diesen Bericht habe ich das Buch "Motorradvergaser" vom Motorbuch-Verlag Stuttgart verwendet, das bestimmt nicht ganz fehlerfrei ist, aber eine recht verständliche Grundlage darstellt.

In diesem Sinne grüßt Euch
Euer Hajo Barth

Meine Erfahrungen mit der Moto Guzzi 850 Le Mans II

Am 11. März 1980 kaufte ich mir beim damaligen Moto Guzzi Generalimporteur für Österreich, der Fa. RAINER in Wien, eine Moto Guzzi Le Mans II. Dieses Motorrad war schon immer ein Traum von mir, jedoch hat mich der relativ hohe Preis immer von einem Kauf abgehalten. Als die Le Mans dann um fast 3.000.- Mark billiger war, habe ich mich ohne Zögern für einen Kauf entschlossen.

Vor der Le Mans hatte ich eine Kawa 900, also ist verständlich, daß ich bei meiner ersten Ausfahrt vom Fahrwerk der Guzzi begeistert war. Im Sommer 1981, wir wollten gerade nach Italien in den Urlaub fahren, sprang der Motor nicht mehr an. Ich mußte das Motorrad anschieben, die Batterie war leer. Bei km 4.500 habe ich diese dann gegen eine stärkere (32 AStd.) ausgetauscht.

Bis km 14.280 lief die Le Mans ohne Probleme, bis mir dann ein Pkw-Lenker in mein Motorrad fuhr. Diagnose: Totalschaden, Schadenshöhe 8.000.- Mark.

Ich hatte in der Zwischenzeit von Peter HORVATH, welcher in Insiderkreisen als Spezialist für Moto Guzzi gilt, gehört. HORVATH war damals noch Mitarbeiter bei der Fa. DEKTEREFF. Also fuhr ich nach Wien und ließ mir von Peter HORVATH, der jetzt in der Schützelstraße in Wien seine eigene Werkstatt hat, die Guzzi reparieren. (Neuer Rahmen - rot, 38er Marzocchi-Gabel, Agustini Vollverkleidung und Fußrastenanlage). Am Motor wurde die Schwungmasse um 3 kg erleichtert, wodurch die Le Mans jetzt vom Stand schneller beschleunigt.

Als ich die Maschine dann an einem Samstag von der Werkstatt abholte, war ich fasziniert. HORVATH war eigens wegen meiner Abholung in die Firma gekommen, um mir die Le Mans persönlich zu übergeben.

Da ich begeisterter Italienerfahrer bin, habe ich mich 1988 entschlossen, eine Ducati 750 Sport zu kaufen. Ich habe jetzt beide Motorräder auf Wechselkennzeichen angemeldet (In Österreich darf man laut Gesetz 3, in Worten drei, Motorräder auf Wechselkennzeichen anmelden).

Ich habe bis jetzt 47.000 km auf meiner Guzzi gefahren, welche mich außer mit der leeren Batterie noch nie im Stich gelassen hat.

Auch brauche ich bei diesem km-Stand so gut wie kein Öl. (Na-ja, so ein Bißchen!)

Außer den normalen Verschleißteilen ging bis dato auch sonst nichts kaputt.

Die Moto Guzzi Le Mans II ist für mich ein Allround-Motorrad. Ich fahre mit ihr sowohl in Zeltweg (BOT -1987- 15. Platz) und bei Clubrennen als auch auf der Straße.

Ob alleine oder zu zweit, ob mit Koffer, Zelt oder Tankrucksack - "GUZZI for ever".



Gerhard und die Guzzi nach der
Reparatur des Unfallschadens

Gerhard Kurz

Das Italo-Treffen in Kiel-Friedrichsort

Eigentlich beginnen Motorradtreffen immer auf einem Freitag. So auch dieses. Da ich aber noch bis abends malocht habe, dachte ich mir erst am Samstag zu fahren. Es sollte sich lohnen.

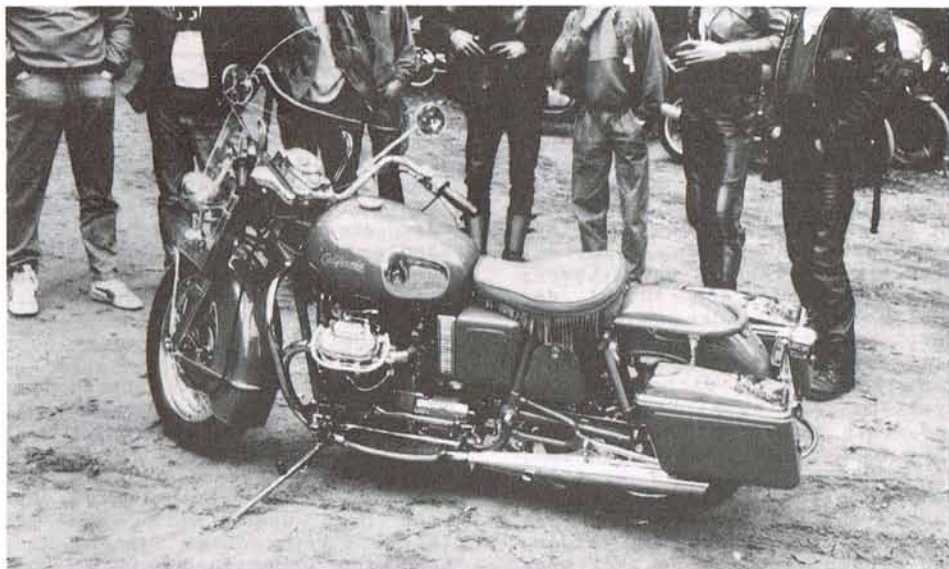
Da meine Freundin zwar begeisterte Sozia ist, aber nicht scharf auf Benzin-Sprüche, zog sie es vor, zu Hause zu bleiben. Heureka!! Ich fuhr also am Samstag Morgen. Strahlender Sonnenschein erheiterte mein Gemüt und die Guzzi wartete auch schon auf mich. Da ich nur knapp 110 km zu fahren hatte, konnte die Sache eigentlich in 1 1/2 Std. erledigt sein. Doch das Wetter war für den direkten Weg viel zu schön. Ich genöß also eine schöne Überlandtour durch's nördliche Schleswig-Holstein.

Gegen Mittag war ich dann auf dem Treffen angelangt. Freudig begrüßte ich "Rübe", einen der Veranstalter, den ich seit einiger Zeit kenne. Auch Felix und Susanne, zwei weitere Veranstalter sehe ich dann. Die beiden hatte ich auf dem Guzzi-Treffen in Thal kennen gelernt. Auf dem Platz war nicht viel los. Die meisten waren wohl auf einer O-Fahrt.

Naja, erst mal melden, obwohl es sich kaum lohnte bei meinen paar Kilometern. Dann Zelt aufbauen und Richtfest feiern. Darauf folgte dann der obligatorische erste Gang um den Platz. Es war ein recht schöner und geeigneter Platz, der in einem Waldgebiet lag. Desweiteren lag die Kieler Förde direkt zu unseren Füßen. Die sanitären Anlagen, die mit warmen Duschen ausgestattet waren, gingen in Ordnung. Nach dem dann so langsam die letzten eintrudelten und die meisten von der O-Fahrt zurück kamen, ging es zum zweiten Mal um den Platz zur Fotosafari. Es waren fast alle italienischen Marken vorhanden. Natürlich waren auch ein paar BMW's und "Japanesen" da. Als eine der Attraktionen könnt' man die 3 Münch's betrachten, die doch einiges an Aufsehen erregten. Gegen Abend kam es dann zum gesellschaftlichen Teil. Es fanden, zum großen Gelächter der



Das Nennungszelt, hier wurde auch die MOTALIA verkauft



Diese V7 wurde von den Treffenbesuchern zum schönsten Motorrad gewählt

Teilnehmer und Nichtteilnehmer ("Feiglinge"), zwei Spiele statt.

1. Dosenlaufen: Ziemlich fiese, weil das Spiel auf Sand statt fand und die Dosen nach unten hin offen waren.

2. Fahrradfahren: mit einem Fahrrad Marke "Tour de France". Man mußte rückwärtstretend Slalom fahren. Eine Besonderheit war, daß die Achsen der Räder nicht mittig waren.

Ich hatte mich auch an den Spielen beteiligt, lief aber leider nur unter ferner liefen, aber "Just for fun".

Bei Wurst, Fleisch und Bier wurde der Abend jetzt gemütlich. Es wurde viel "Benzin geredet" und bei guter Mucke Kontakte geknüpft. Dann kam es zur Pokalverleihung. Es wurden Pokale für die O-Fahrt, die Spiele und ein Quiz, welches sehr anspruchsvoll war, verteilt. Weitere Pokale gingen an einen Schweizer für die weiteste Anfahrt. Einen Sonderpreis erhielt ein Mädels aus Bayern, die auf einer 125'er Aprilia AF1 ca. 900 km fuhr. Das fand ich schon beeindruckend. Der Pokal für den größten Club ging an die schwedischen Guzzi-Freunde, die "Swigs".

Die Verteilung der Pokale für die schönsten Maschinen hatte der Veranstalter geschickt gelöst. Sie hatten den Anwesenden die Nennung der Maschinen überlassen. Der Pokal für die schönste Maschine ging an Brigitta aus Henstedt-Ulzburg, die eine schön restaurierte V7 ihr eigen nennt. Dann wurde weitergefeiert, bis ich die nötige Bettschwere erreicht hatte. Nach einer ruhigen Nacht wurde ich am Morgen von Regentropfen geweckt (so eine Schei...). Naja, dann erst mal Frühstück. Im Regen dann alles zusammen gepackt und nach Hause gefahren.

Alles in allem war es ein gelungenes Treffen, das sich durch eine angenehme und ruhige Atmosphäre auszeichnete. Es war nicht zu groß und wurde auch durch die große internationale Beteiligung geprägt. Die Preise für die Verpflegung waren recht zivil und nicht überteuert. Macht weiter so. Nächstes Jahr bin ich wieder dabei.

Ich wünsch' Euch unfallfreie Kilometer und immer genug Benzin im Tank.

Uwe aus Meyn bei Fl.

Cagiva-Ferrari

Vermehren tun sich die Gerüchte über eine Zusammenarbeit von Ferrari und Cagiva für einen neuen Vierzylindermotor. Mal wird von einem V-Motor mal von einem Reihenmotor, der vom Formel 1 Triebwerk abstammen soll, geredet. Auch über die Anzahl der Ventile pro Zylinder, vier oder fünf, besteht noch keine Klarheit. Eine elektronische Einspritzung ist mit Sicherheit zu erwarten. Variable Steuerzeiten sind wohl mehr ein Gerücht. Der Motor soll 750 ccm haben.

Da im Hause Cagiva die sportlichen Modelle den Namen Ducati tragen, ist damit zu rechnen, daß dieser Motor in einer Duc Verwendung finden wird. Da Ferrari aber wohl kaum die Desmodromik zur Ventilsteuerung verwenden wird, dürfte an diesem Motorrad nichts mehr an die traditionsreichen Desmos erinnern.

Ducati 851 Production Racer

Für die Rennsaison '90 will Ducati eine Production Racer Version der 851 anbieten.

Neue Bücher

Das Buch "Moto Guzzi" von Mario Colombo ist endlich auch in Deutsch erhältlich. Das 364 Seiten starke Buch mit 570 Abbildungen ist im Motor Buch Verlag erschienen und kostet 98,-DM.

Auf englisch ist das neue Buch von Mick Walker mit dem Titel "Ducati Desmo-the making of a masterpiece". Das 170 Seiten dicke Werk der Osprey Collectors Library kostet 18 Pfund. (Das sind ca. 60 DM).

Im November wird Achim Biedermanns Buch "Italienische Motorräder" im Motor Buch Verlag erscheinen. Für 49,- DM wird es ca. 220 Seiten mit ca. 160 Abbildungen geben.

Geschäftsaufgabe

Die Firma Elmar Pallasch aus Recklinghausen hat ihre Tätigkeit zum Juli '89 eingestellt. Auch die Firma Dorband in Wuppertal, ehemaliger Honda und Guzzi Händler und Importeur der Arme-Gespanne für Nord-Deutschland hat sein Geschäft geschlossen.

Aprilia RX 125 six days

In der in Italien heiß umkämpften 125er Klasse hat Aprilia ein neues Modell vorgestellt. Die RX 125 ist, wie es sich in Italien für diese Klasse gehört, mit feinsten Zutaten ausgerüstet. Upside Down Gabel vorne und APS (Aprilia Progressive System) hinten sind verantwortlich für die Federung und Dämpfung der Enduro. Scheibenbremsen vorne und hinten sorgen für die Verzögerung, um aus den 140 km/h, die die 34,5 PS starke Maschine erreichen soll, wieder zum Stehen zu kommen. Der Preis in Italien wird bei nicht ganz 6.000.000 Lire liegen.

Moto Guzzi

Schon im April wurde hinter vorgehaltener Hand von einer neuen Moto Guzzi geredet. Dieses Modell, wie die Mille GT vom Deutschen Importeur kreiert, soll den Wunsch der Zweizylinderfreunde nach einem klassischen Sportler erfüllen.

Bimota Tesi

Beim F1-Rennen in Misano belegte Falappa auf einer Bimota mit Achsschenkelenkung den zweiten Platz. Das Motorrad, die vierte Generation der Tesi, soll nächstes Jahr als Kleinserie produziert werden. Möglich ist, daß dann der Motor der Ducati 851 verwendet wird. Damit hätte Bimota dann wieder ein rein italienisches Bike im Angebot.

Bimota

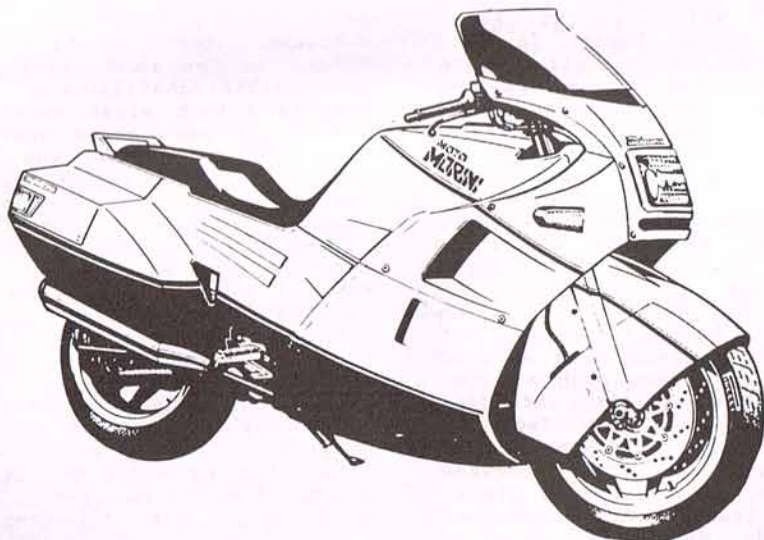
Bimota Deutschland hat 2 neue Vertragshändler. Roadrunner Motorrad-Technik & Touren GmbH, Mühlstr. 1A, 6751 Schopp/Pfalz, Tel. 06307/6331 und MV-Agusta, Roland Schneider, Lichtentaler Str. 83, 7570 Baden Baden, Tel. 07221/24059 sind die beiden Geschäfte, bei denen man für viel Geld Technik vom Feinsten erstehen kann.

In der neuen Händlerliste nicht mehr geführt werden die Firmen Moto Thome, Uwe Trier und Hänslé Motorradsport GmbH.

Moto Morini

Schon lange wird über den neuen Motor von Morini geredet. Doch Geldmangel hatte die Entwicklung gestoppt. Nach der Übernahme durch Cagiva, standen wieder Finanzen zur Weiterentwicklung zur Verfügung. 1990 soll nun der Prototyp fertig sein, mit der Serienfertigung ist aber nicht vor 1992 zu rechnen.

Der V-2 Motor mit einem Zylinderwinkel von 67 Grad soll bloß 50 Kilo wiegen. 84 mm Bohrung ergeben zusammen mit 65 mm Hub 750 ccm. Der Flüssigkeitsgekühlte Motor beherbergt pro Kopf 4 Ventile und eine Nockenwelle, die über Zahnriemen betrieben wird. In der Serie werden vermutlich Steuerketten Verwendung finden. Ein zwischen den Zylindern sitzender Doppelvergaser wird für die Gemischaufbereitung verantwortlich sein. Eine Digital Elektronik Zündung soll für 84 PS bei 9200 U/min sorgen. Weitergegeben wird die Kraft noch über ein Getriebe mit sechs Gängen. Für die Serie sind fünf Schaltstufen wohl wahrscheinlicher. Für das Styling zeigt sich Massimo Tamburini verantwortlich, der auch schon die Paso entworfen hat. Herausgekommen ist dabei eine Mischung zwischen Morini Dart und BMW K1.



BOT und SOS-Rennen in Most

aus der Sicht eines Rennbesuchers!

Einen besonderen Leckerbissen gab es am Wochenende 23./24. September 1989 auf dem Motodrom von Most in der CSSR. Führt doch der ADAC Würzburg sein 9. Motorradrennen gerade auf dieser Rennstrecke durch. Von über 85.000 angereisten DDR-Motorradfans wurden die Rennen der Klassen SOS und BOT mit besonderer Spannung erwartet. Und genau diese Spannung gab es in Massen.

Nicht allzu gut lief es in der SOS-Klasse für die Piloten italienischer Maschinen. So konnte KTM-Fahrer Wolfgang Felber aus Österreich einen ungefährdeten Sieg nach Hause fahren. Zweiter wurde der Elteshausener UNO-Pilot Klaus Wassermann noch vor Peter Mueller auf seinem Eigenbau und dem Augsburgs Peter Geh auf UNO-Rotax. Bester Gilera-Fahrer müßte laut meinen Aufzeichnungen, war leider nicht im Start-Ziel-Bereich, der Stuttgarter Werner Koch auf Platz 7 und der Völklinger Michael Meyer auf Gawa-Gilera mit dem 8. Platz gewesen sein. Ein Irrtum meinerseits und dadurch eine Verbesserung der Fahrer italienischer Marken würde mich freuen.

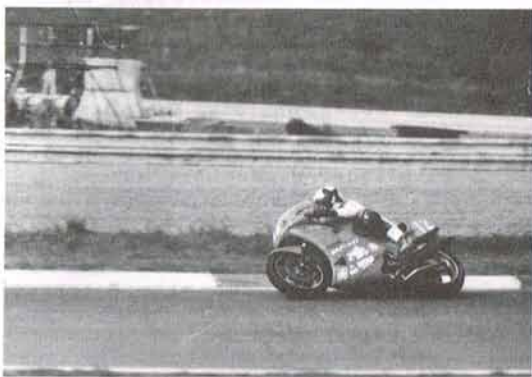
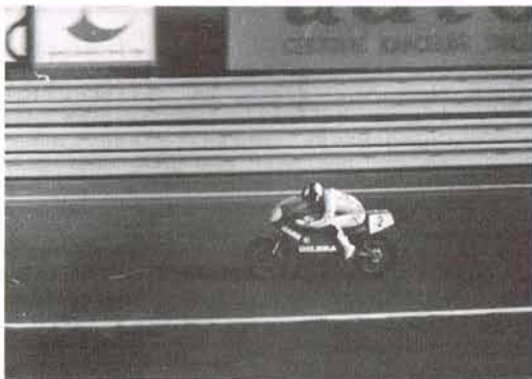
Ein ganzes Stück besser lief es dafür beim DM-Lauf der Klasse-BOT. Ein an Spannung kaum zu überbietendes Rennen stand uns da ins Haus. Gleich nach dem Start ging Hayri Winter aus St. Augustin mit seiner Ducati in Führung. Gefolgt von Michael Rudroff aus Übersee auf Ducati und den Eberdinger Karl-Richard Beck ebenfalls auf Ducati.

Während sich Winter und Rudroff bis zur 7. von 14 Runden einen Fight um die Führung lieferten, klebte Yamaha-Pilot Klaus Caspers aus Velbert wie eine Klette an Beck. BMW-Pilot Herbert Enzinger aus Ainring kam schlecht vom Start weg und kämpfte sich durch das gesamte Feld bis vorerst auf den 5. Rang. Winter und Rudroff hätte Enzinger aber auch mit gelungenem Start nicht gefährden können. Sie waren einfach zu schnell. In Runde 8 konnte sich Rudroff etwas von Winter absetzen und kam zu seinem 2. Sieg. Als in der Auslaufrunde Winter nicht gesehen wurde, dachte man an einen

eventuellen Sturz oder Defekt in der letzten Runde. Aber am Schluß hieß die Reihenfolge laut Streckensprecher: Rudroff vor Winter und Beck, alle Ducati, gefolgt von Enzinger, BMW, denn Caspers mußte kurz vor Schluß noch zu Boden. Dann folgten als 5. Mussotter Guzzi, 7. Kaempf Ducati, 8. Repohl Guzzi und Peuker Guzzi. Es war ein Lauf, der so schnell an Dramatik kaum überboten werden kann. Ein wahres Festival der italienischen Maschinen, welches ja schon lange mal fällig war. Macht man sich so im Nachhinein Gedanken über die SOS und BOT Klassen, muß man feststellen, es sieht recht gut für Italiens Motorradwerke aus. So soll ja nun bald Guzzi mit dem 8-Ventiler kommen, Aprilia schraubt fleißig am 2-Zylinder-V-Triebwerk, genau wie die 750-er Morini Gestalt annimmt. Na und Ducati hat ja schon recht heiße Spielsachen in der BOT-Klasse. Nicht viel schlechter steht es um die SOS-Klasse, wo es im kommenden Jahr um Meisterschaftspunkte geht. Aprilia bringt einen 5-Ventiler, Gilera hat auch einen überarbeiteten Motor im Plan und Cagiva ist auch in der Lage die Basis an Motoren zu verbreitern, denn Husqvarna gehört ja schon Cagiva. Wollen wir also gemeinsam hoffen, daß 1990 das Jahr der italienischen Motorräder wird. Das Zeug dazu hätten sie. Na und mal ehrlich, interessanter als die Rennen mit diesen Hybriden von Motorrädern, hauptsächlich in der 250-er und 500-er Klasse, sind SOS- und BOT-Rennen allemal. Zumal bei diesen Maschinen noch Parallelen zu richtigen Straßenmaschinen zu finden sind.

Gerd Vogel DDR für "Motalia"

Bilder aus Most



Saison Finale Assen

Nachdem Klaus Caspers in Most kurz vor'm Ziel Pech hatte und nur den 15. Platz erreichte, wurde der Endlauf wieder spannend. Theoretisch hätte Hayri Winter noch Meister werden können. Der Punktstand vor dem Rennen lautete: 1. Klaus Caspers, Yamaha, 95 Punkte; 2. Hayri Winter, Ducati, 79; 3. Herbert Enzinger, BMW, 70; 4. Michael Rudroff, Ducati, 63; 4. Karl R. Beck, Ducati, 61. Winter belegte zwar auf seiner Ducati den ersten Platz, da aber Caspers seine Yamaha nach der VV-BMW von Seeber auf dem dritten Rang platzierte, ging die Deutsche Meisterschaft das erste Mal an ein japanisches Motorrad. Winter wurde Vize-Meister.

In der SOS-Klasse geht es ja noch nicht um die Meisterschaft, gekämpft wird hier aber auch mit allem Einsatz. Den ersten Platz in Holland belegte Klaus Wassermann auf Uno, ihm folgte der KTM-Pilot Felber vor Stefanis Jacobis Sloopjes mit einer Husqvarna. Peter Geh belegte mit seiner Uno den vierten Platz. Auch hier wurde der Zweitplatzierte der Sieger in der Endwertung. Die Rennsaison ist vorbei, die Schlacht der Zweizylinder geschlagen und auch der Sound der Singles ist verstummt. Aber im nächsten Jahr wird der Sound dieser beiden Klassen wieder die Fans verzaubern.

SEITENWAGEN FÜR ALLE
MOTORRADER UND MOTORROLLER,
MOTO GUZZI-GESPANNE,
KOCH MOTORRAD GMBH,
SCHLAGDSTR. 31-33,
D-3442 WANFRIED,
Telefon: 05655-8051,
Telex 993 264,
fax 05655-8622.
Export jederzeit möglich.

Leserbriefe

Hallo!

Eure Zeitschrift gefällt mir sehr gut. Ich finde es prima, daß es jetzt speziell für italienische Motorräder eine Illustrierte gibt. Von Eurem Probeheft war ich angenehm überrascht. Trotzdem würde ich mir doch mehr Tests oder Vergleichstest wünschen. Eure Lesertests finde ich sehr gut, würde mir aber mehr Fotos wünschen. Da ich selbst Moto Guzzi 850 T5 fahre, bin ich auch sehr interessiert an "neueren" Modellen (ab ca. 1975). Mit freundlichen Grüßen
Roland Binder

Hallo Felix!

Erst mal recht vielen Dank für die zugeschickten MOTALIA-Hefte und das Septemberheft. Schade, daß es in der DDR nur ganz ganz wenige italienische Motorräder gibt und demzufolge eigentlich auch keine Basis besteht, von hier aus am Gelingen von MOTALIA mitzuarbeiten. Werde aber trotzdem versuchen, meinen Teil dazu beizutragen. Denn von allein füllen sich die Seiten Eurer (unserer) Zeitschrift nicht. Na und noch mal so stark könnte bei genügend Zuarbeit vieler Italienerfans unser, Euer, aller MOTALIA-Heft schon sein. Ist doch die Italiener Szene viel umfangreicher als die der Japaner, wo diese komischen Plastikbomber herkommen. Von mir gibt es erst mal einen Bericht vom Motorradrennen in Most (CSSR). Sollte er bei Euch ankommen, könnt Ihr ihn ja im MOTALIA bringen. Ansonsten ist ja der Weg bis zum Papierkorb nicht weit. Wenn es wieder mal etwas gibt, was auch für MOTALIA gut wäre, mache ich etwas draus und schicke es Euch. Meine Meinung: MOTALIA lesen ist gut-
etwas für MOTALIA schreiben, ist besser.
Weiterhin viel Erfolg für Euch und für MOTALIA wünscht
Gerd Vogel DDR

Shalom mein Freund Felix!

Wie ich geschrieben habe, war ich für eine Woche in Italien. Mit Deiner Erlaubnis möchte ich die Gelegenheit nutzen, diesen Brief in der nächsten MOTALIA zu veröffentlichen.

Ich möchte Mr. Maurizio Bavaresco aus Italien danken, für seine Gastfreundschaft, die Hilfe beim Beschaffen von Teilen und für die Zeit, die er mit mir verbrachte, Orte, Fabriken und so weiter zu besuchen. Zu Deiner Information und für alle anderen Fahrer italienischer Motorräder, soweit ich weiß, ist Maurizio's Restaurant der Treffpunkt für alle Motorradfahrer und besonders für Ducatifahrer, welche einmal im Jahr ein großes Treffen bei seinem Restaurant machen. Ich schreibe dieses alles über ihn, weil ich will, daß alle von uns Kenntnis über diese Art von hilfsbereiten Leuten erfahren. Wenn alle Clubs Mitglieder dieser Art haben, denke ich, haben wir eine schöne Welt und wir müssen mehr von einander wissen und uns öfter besuchen. Mit Erlaubnis möchte ich seine Adresse für alle Motorradfahrer, die Italien besuchen wollen weitergeben:

Ducati Pompono Italia
Ristorante Da Maurizio
Valle San Liberale, 5
31010 Paderno Del Grappa (TV)
Tel. 0423-53250

Zum Ende dieses Briefes möchte ich daran erinnern, daß er/sie in Israel willkommen ist und unsere Gastfreundschaft bekommen wird.

Beste Grüße

Eli Ziv

Hallo Motalia-Team.

Erstens möchte ich Eure Leser darauf aufmerksam machen, daß es 1990 wieder einen Laverda-Kalender geben wird (6-Seiten, s-w Fotos, Format 30 x 40 cm). Leute, die nicht einem unserer Schwesterclubs angeschlossen sind, oder Laverdaclubs, die noch keinen Kontakt zu uns haben, und an einem Kalender interessiert sind,

Leserbriefe

schicken bitte DM 20,- (pro Stück incl. Porto) an Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DH Koog aan de Zaan, Holland.

Zweitens möchte ich etwas sagen über das Bild der Laverda 750 SFC in Heft 7. Nicht nur die Spiegel und Federbeine sind nicht original, sondern auch das Rücklicht, die gelochten Bremsscheiben, Kantenschutz an der Schale, Fiamm Hörner und die Räder. Es hat nur ein paar SFC's mit Gußrädern gegeben, aber diese (schweren) Räder auf dem Bild sind von einer 1000er oder 1200er von 78 oder später.

Drittens ein drucktechnischer Punkt. Leider werden oft Farbbilder für Euer Magazin benutzt, dabei sieht alles, was auf dem Originalbild rot ist, im Druck wie schwarz aus. Siehe die Laverda 1000 in Heft 7. Sie ist rot aber sieht aus wie schwarz. Besser ist es, Eure Leser um schwarz/weiß Bilder zu bitten.

Grüße Hans van der Lem

P.S. Hiermit schicke ich Euch ein paar Bilder, vielleicht könnt Ihr sie verwenden.

Lieber Verlag,

ich denke es ist Zeit, Ihnen zu schreiben, um Ihnen für die Zusage der Motalia zu danken. Wir finden sie sehr interessant und informativ, besonders wo Sie jetzt so viel Zeit dafür verwenden, sie zu übersetzen. Es ist extrem wichtig, daß die verschiedenen Clubs in Europa eine Möglichkeit haben, in Kontakt miteinander zu kommen.

Sie senden uns zwei Exemplare der MOTALIA, eins für den Italian Motorcycles Owners Club GB und eine für das Italian Classic Register. Es muß Sie eine Menge Geld kosten, Ausgaben an jeden Club zu schicken, wenn jeder Club bloß eine Ausgabe an Sie schickt. Um Ihnen etwas Geld zu sparen, es ist nur notwendig mir eine Ausgabe zu schicken, da ich Sekretär von beiden Clubs bin.

Wie Sie verbringe ich viel meiner Zeit schreibend und den Club organisierend. So viel Zeit, daß ich selten fähig sein werde, etwas zu Ihrem Magazin beizutragen. Wie auch immer, fühlen sie sich frei, was sie wollen aus unserem Clubmagazin zu entnehmen, um es, wenn Sie denken, daß es lohnend ist, in MOTALIA zu veröffentlichen. Wir haben auch schon einiges von Ihrem Magazin gestohlen, besonders Neuigkeiten, welche wir sehr spät bekommen. Unglücklicherweise werden die meisten unserer Veranstaltungen, Rallies, Renntage, etc. recht kurzfristig organisiert, aber wir werden versuchen, Details so früh wie möglich an Sie weiterzugeben.

Ich will damit enden, nochmal für Ihre Bemühungen und für MOTALIA, welches wir sehr schätzen, zu danken.

Mit besten Wünschen

Dave Davies

Italian Motorcycle Owners Club

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

1. Guzzi-Treffen Olpe

Vom 8.-10. September fand das erste Treffen des Moto Guzzi Club Olpe Biggensee in Elben statt. Wie es meistens beim ersten Mal ist, war es ein kleines, gemütliches Treffen. Die Gemeinde hatte den Schützen- und Fußballplatz zur Verfügung gestellt, so daß ausreichend Platz zum Zelten und feste sanitäre Anlagen zur Verfügung standen. Zivile Preise und eine gute Atmosphäre ließen uns ein nettes Wochenende verbringen. Besonders gefiel uns, daß der Club auch Spiele (Sackhüpfen, Luftballonstechen) extra für die Kinder durchführte. Ein Beispiel, das Schule machen sollte, da auf einigen Treffen ja doch recht viele Kinder sind. Die "Großen" konnten sich im Kurbelwellen-Weitwurf und Schubkarre-Schieben messen. Hierbei waren dem Schiebenden die Augen verbunden und der Zweite, der in der Schubkarre saß, mußte ihm sagen, wo er lang sollte. Für manche, zur Freude der Zuschauer, ein recht schweres Unterfangen. Bei einer Tombola zu Gunsten behinderter Kinder gab es als 1. Preis ein Fahrrad, natürlich grün-weiß-rot, zu gewinnen. Da der erste Versuch geklappt hat, ist 1990 Jahr wieder mit einem Treffen in Elben zu rechnen.
Felix

3. Brackweder Teilemarkt
03./04.09.

Das Wetter schien den Veranstaltern des 3. Brackweder Teilemarktes einen Strich durch die Rechnung machen zu wollen. Drohend und tief hingen die Wolken über dem Gelände am Gleisdreieck. Ab und zu waren die Besucher dann auch gezwungen, sich vor der Nässe ins Zelt zu flüchten. Daß sich trotz der für Motorradfahrer ungünstigen Wetterverhältnisse etwa 7000 Leute auf den Weg machten, ist denn wohl dem guten Ruf der Brackweder als preiswerte Börse für Gebrauchtteile nicht nur gängiger Motorradteile zuzuschreiben. Im Vergleich zum Vorjahr waren noch mehr Aussteller zu verzeichnen, gerade das Angebot der Nicht-Profis hatte sich dank der gezielten Werbung im Vorfeld der Veranstaltung spürbar vergrößert. Entsprechend war die Atmosphäre. Nicht so sehr Konsum und Verkauf auf Teufel komm raus beherrschten die Szene, eher traf sich das stete Häuflein der Unentwegten auf beiden Seiten der Theke zum Schwatzen, Erfahrungsaustausch und natürlich zum Einkaufen. Herzlichen Glückwunsch zu diesem Teilemarkt an die Veranstalter nach Brackwede. Man sieht sich im nächsten Jahr.
Mark

Ducati-Treff

Jeden 1. Mittwoch im Monat Treffen der Ducati-Freunde Kassel im Fiasco, Schönfeldstr. in Kassel

Während der Spiele beim Guzzi-Treffen in Elben

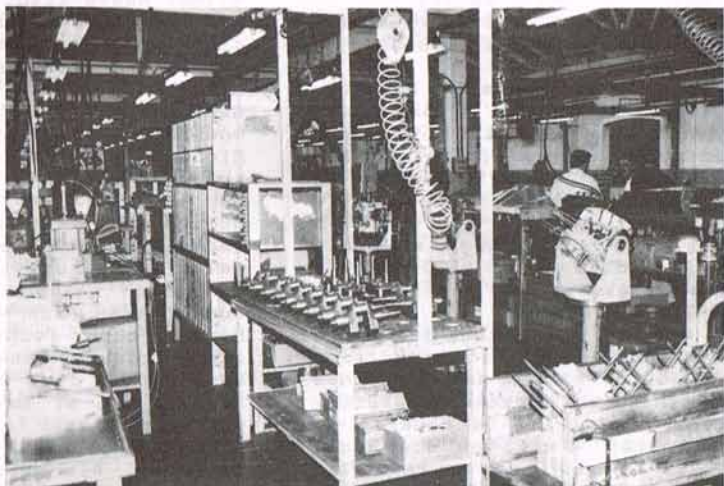


Werksbesuch in Mandello

Anläßlich des Moto Guzzi Treffens in Mandello, war es möglich, die heiligen Hallen, in denen meine Cali entstanden ist, zu besichtigen.

Man hatte ja schon hier und da gehört, daß das Werk nicht gerade das Neuste sei. Die Produktionsanlagen sind wohl schon etwas veraltet, hier hat sich schon seit einigen Jahren nichts mehr geändert. Das gleiche gilt für den Zustand der Gebäude. Man merkt, daß Guzzi dringend Geld für Modernisierungen benötigt. Veraltete Anlagen erhöhen die Produktionskosten und mindern die Qualität.

Von den neuen Modellen, die in Mailand vorgestellt werden, war leider noch nichts zu sehen. Es war wieder der Viertaktmotor, der auch schon letztes Jahr in Paris auf der Ausstellung stand, zu sehen. An einem anderen Motor, befanden sich alle Pick Ups für die Einspritzung. Dieser Motor hatte auch eine neue Lichtmaschine aus dem Hause Ducati Electronica. Da hier die Befestigung des Rotors anders ist, ist sie



Hier werden die Kurbelwellen montiert

nicht nachrüstbar. An den Motorrädern in der Endmontage konnte man die eine oder andere Änderung entdecken, die für 1990 in die Serie einfließen wird. So verfügen alle Modelle über einen neuen Anlasser, der aus Frankreich kommt. Er ist etwas kleiner als der bisher verwendete Bosch Starter. Die Ölkontrolle kann nun ohne Werkzeug durchgeführt werden, ein neuer Ölmeßstab macht's möglich. Die kontaktlose Zündanlage der SP III wird jetzt auch in die anderen Modelle verbaut. Die Cali III stand dort auch mit vollverchromten Schutzblechen und einer neuen Lackierung. An diesem Modell befand sich auch ein anderer Schalter am Seitenständer zum Unterbrechen der Zündung.

Zusammen mit der neuen Kupplung und dem Kettenspanner für die Steuerkette (siehe MOTALIA Nr. 4) sind einige Schwachpunkte beseitigt worden. Hoffentlich hilft die Modellpflege, den Verkauf der großen Zweizylinder wieder etwas anzukurbeln.

Felix



Motor auf dem Prüfstand

Vier gegen die Autobahn

Beteiligte in Fahrtreihenfolge:

Anke: MG V 65
Sabine: MG V 50 III
Hans-Peter: MG G 5 Sportumbau
Dieter: MG California II

Starttermin sollte sein Donnerstags, der 03.08.89, gleich nach dem Aufstehen (11 Uhr) Richtung Gomadingen, Tagesetappenziel Villa Löwenherz. Abfahrt fand um 12 Uhr komplett mit 4 Leuten und 4 Motorrädern statt.

Erstmal in Flensburg auf die Bahn, um die ersten 160 km bis Hamburg zügig hinter uns zu bringen. Dachten wir!

Aber wie es die Autobahn so mit sich bringt, man fährt schneller. Anke und ich hatten das Bedürfnis mal einen Hochgeschwindigkeitsvergleich der kleinen Modelle zu veranstalten - also ab die Post. Für die Jungs waren unsere 160 km/h sowieso kein Thema. Auf einmal fehlte unser Schlußlicht, der Dieter war weg. (Die nordischen Winde hatten sich seines Tuches bemächtigt, so daß er einen kurzen Boxenstop wegen mangelnder Sicht einlegen mußte.) Also runter vom Gas und mittels Zeichensprache machte Hans-Peter uns deutlich, daß wir 2 Mädels langsam voraus fahren sollten, während er auf dem Standstreifen auf Dieter warten wollte. Sollte ja auch kein Problem sein, die kleinen Guzzis einzuholen, dachten wir! (Schauplatz: A 7, kurz hinter der Rendsburger Hochbrücke)

Anke ward denn doch Angst und Bange, daß ihrem Schatzi was passiert sein könnte und lief den nächsten Parkplatz an. Im nächsten Moment braten da so 2 wildgewordene Guzzis an uns vorbei. Ordentlich Düse, weil sie uns ja einholen wollten. Wir Nix wie hinterher, jetzt waren wir ja im Zugzwang und das mit unseren Maschinchen!

Auf einmal litt ich unter akutem Leistungsverlust, sprich, die Guzzi lief nur noch auf einem Zylinder. Notgedrungen fuhr ich auf den nächsten Parkplatz, Anke hinter den anderen her, die hinter

uns herhetzten - war sie ja die einzige, die wußte, wo ich mit meiner Mühle stand.

Abfahrt Bad Bramstedt überlegte sich Anke dann, daß es zwecklos wäre, den anderen hinterher zu eilen und fährt ab. Unterwegs überlegt sie es sich doch anders und fährt wieder auf die Bahn Richtung Hamburg, anstatt zu mir zurück zu kehren.

Das Dumme an der Sache war nur, daß unsere Freunde den nächsten Parkplatz nach meiner Panne angelaufen hatten, weil Hans-Peters Tuch sich gelöst hatte und sahen nun Anke an sich vorbei düsen. Da Dieter noch (schon wieder) Anziehprobleme hatte, nahm diesmal Hans-Peter die Verfolgung auf. Ständig sah er Anke 3 bis 4 Pkws vor sich, aber ohne Chance sie einzuholen, weil die linke Spur voll war. Als gerade ein Lkw die Sicht auf Anke behinderte, nahm diese die oben genannte Abfahrt. Nun waren wir alle allein!

Hans-Peter legt in Unkenntnis des weiteren Streckenverlaufs erst Harburger Berge eine längere Rast ein (aufgestellte Pappschilder wurden zwar bemerkt, aber falsch interpretiert: HP - FL; Häh, Tramper, hier in Richtung Flensburg?)

Dieter hatte inzwischen sämtliche Parkplätze abgeklappert und sieht Anke Rastplatz Holmoor doch tatsächlich schon wieder vorbeifahren. Er fährt also wieder mal hinterher und verläßt die A 7 um auf die B 73 einzubiegen. Leider war die B 73 falsch, er hätte auf die B 75 sollen, wie Anke ihm erklärt hatte. (Was auch Hans-Peter nicht wußte!) Anke jedenfalls nahm die richtige Abfahrt und wartete an einer Weggabelung auf Hans-Peter und Dieter. Als ihr das Warten zu dumm wurde, drehte sie um, um zu mir zu fahren. Auf einer Tankstelle vor der A 7 traf Dieter (Oh Wunder) auf seine Freundin.

Er hatte inzwischen eine kleine Stadtrundfahrt durch Harburg gedreht, um dann doch auf die B 75 zu fahren.

Die beiden kehrten nun aber ohne weitere Verzögerungen zu mir zurück.

Da stand ich nun seit 12.30 Uhr auf dem Rastplatz Brahmsee, mit einem bunten Tuch bewaffnet, an der A 7, um meinen Freunden ein Zeichen geben zu können. Als die 2 bei mir eintrafen, war es 15.30 Uhr. Nach kurzer Fehlerdiagnose fuhr Dieter los, die gebrochene Ventileinstellschraube zu besorgen, leider umsonst. Um 17.30 Uhr rief ich dann doch die Männer im gelben Kleid (ADAC) für eine kostenlose Heimfahrt.

Anke und Dieter strebten gen Villa Löwenherz, mit 80 Entfernungskilometern von Flensburg aber einer gefahrenen Strecke von 470 km. Das Glück war ihnen weiterhin hold, die restlichen 370 km durften sie im Regen fahren.

Hans-Peter hatte sich inzwischen auch zur Villa durchgefragt, lag aber bereits im Tiefschlaf, als die anderen eintrafen. Mein Freund sollte ja auch am nächsten Morgen nach Flensburg zurück, um eine dringend notwendige Reparatur an einer V 50 vorzunehmen.

Von Flensburg aus starteten wir am Freitag dann auch den nächsten Anlauf nach Gomadingen, welcher auch erfolgreich am Samstag beendet wurde.

Unsere Mühen wurden auch belohnt: Alle 4 erhielten Pokale für die weiteste Inlandsanreise (Hans-Peter für die Extra-Tour von uns den Besten). Auch sonst war das Treffen diese Mühe wert - es war echt Spitze.

Der anschließende getrennt verbrachte Urlaub verlief dann auch ohne weitere nennenswerte Pannen (Hans-Peter wechselte in weiser Voraussicht noch in Gomadingen sein Kreuzgelenk!).

Unser Tip: Langweilige Autofahrten können durch gezielte Nichtabsprachen in ihrem Unterhaltungswert erheblich gesteigert werden!

Hallo Mick

Deine Rüge hinsichtlich der Radlager habe ich zur Kenntnis genommen und muß ehrlich zugeben, daß mir nicht bekannt ist, ob diese Lager bei dem von Dir genannten Typ passen oder nicht. Ich kann mir aber auch gut vorstellen, daß diese Lager dann erst recht nicht bei einer Moto Guzzi Falcone passen. Mein Fehler war, daß ich mich nicht ausdrücklich auf die von mir gefahrene Le Mans (III) bezogen habe. Ich werde mich aber in Zukunft genau auf den Typ beschränken, an dem ich die Erfahrungen gemacht habe. Aber Nichts für ungut, FAG bzw. SKF haben ein ziemlich umfangreiches Programm und ich könnte mir vorstellen, daß, wenn Du ein Muster hast, Dir ein entsprechendes Lager beschafft werden kann. Die Lager unterliegen weitgehendst einer Norm und ich kann mir nicht vorstellen, daß Guzzi von dieser einmal extrem abgewichen ist. Aber selbst wenn es sich um ein Sonderlager handeln sollte, kann es Dir ein guter Händler bestimmt beschaffen, zumal die o.a. Firmen sogar in der Lage sind, für sämtliche eng. Motorradmarken Lager bereitzustellen, und bei denen ist es bestimmt nicht einfach. Bis dann einmal (vielleicht persönlich?)

Hajo

Ersatzteile und Zubehör für alle GUZZI'S

- Felgen/Speichen/Einspeicherarbeiten
- 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

Benelli

Hallo Stefan + Tina,
war nett mit Euch in
Brackwede. Marc

Verk. Fahrwerk
kompl. für 250 2C,
Bj. 74, mit Brief
und viele Klein-
teile.
H.Rolfes, Split Re
133, 2990 Papenburg

Benelli 500 Quatro,
Bj. 74, EZ 78, TÜV
5/91, 48000 km,
1500,- DM.
Suche Benelli 2-
Takt, billig, auch
Teile,
Tel. 0511/8092137

Cagiva

500 T4E, ca. 15 tkm,
Bj. 88, § 90, 5000,-
DM, M. Reichel,
Fernealdstr. 25,
4200 Oberhausen

Ducati

900 SS Stahltank und
alte 2 Mann-Bank,
neu bezogen m. kl.
Fach für 250,- je
Teil zu verk.,
Tel. 05473/2382

Brillenräger sucht
SS-Verkleidung mit
optischen Gläsern

Verkaufe oder tau-
sche Motor von 200
SS gegen 350 oder
450 Motor, eventuell
auch defekt,
Tel. 09621/64465

Laverda

Hallo Axel, was
macht der Anlas-
serfreilauf? Marc

Laverda 500, Bj. 77,
TÜV, Reifen u. Lack
(SFC Farbe) neu, 42
PS, 49 tkm, 172 kg,
Fußrastenanlage,
viele Neuteile,
04843/1427

Laverda 750 SF2
Tank, Rahmen,
Schwinge, Kleinteile
zu verkaufen,
Tel. 0221/7407178

Guzzi

Suche V65-Getriebe
komplett oder nur
hinteren Getriebe-
gehäusedeckel von
V65, Tel. 09632/1203

Verkaufe kompl.
Sitzbank und Ver-
kleidung vom Le Mans
IV, DM 300,-,
09621/64465

Verk. für LM3
Agostini-Vollver-
kleidung/Valpolini
Sitzbank 1+2 Mann 3
teilig/Gepäckträger
+ Topcase,
Tel. 05952/2859

1000 LM 2 Ago zu
verkaufen, EZ 4/84,
Lafranconi, P+W
Höcker und Halb-
schale, 1100 ccm,
Vergasersynchron-
steuerung, 7800 DM,
Tel. 0561/828629 ab
18 Uhr

Lafranconi für Mille
GT, Neuwertig, 200,-
DM, Tel. 02331/51385

V 50 III, Bj. 83,
18000 km, ohne TÜV,
2000,-, M. Reichel,
Fernealdstr. 25,
4200 Oberhausen

Motorrad-Import

Aus Italien:

Gebrauchte Guzzi, Laverda und
Ducati in jeden Zustand, alle
mit deutschen Papieren, Z.B:

Moto Guzzi V7 ab 2500.-
Moto Guzzi Falcone ab 1900.-

Guzzi V7 Sport, ori. 13 tkm,
unrestauriert, wie neu 8500.-

Laverda Jota, 47000 km,
sehr guter Zustand 6600.-

Laverda 750 SF2, technisch
und optisch fit 3800.-

Peter Linak • Eitzendorf 23 • 2812 Hilgermissen

0 42 56 / 6 93

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Verk. orig. Fußrasten LM 3 DM 50,-, orig. Tank DM 250,- rot, Alu-Rad hinten DM 100,-, 0221/896861

Suche Lafranconi-Competitione (38 mm) für Le Mans I/II in gutem Zustand, Tel. 02361/371628 ab 18 h.

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

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

Le Mans III, Top Zustand, 24000 km, TÜV neu, Extras, VB 7950 DM, Tel. 07558/642

Le Mans III, TÜV 8.91, Topzustand, Extras, 24000 km, VB 7500 DM, Tel. 07558/642

V 65-Teile: Rahmen/Brief 400,-, Satz Räder gut bereift 400,-, M. Reichel, Fernwaldstr. 25, 4200 Oberhausen

Mille GT, rot, EZ 5/89, 9000 km, Koffer, Meßst., Zyl.-Prot., Neuen Hinterreifen, DM 11500,-, 09405/2915

Verk. 850 T4, 50 PS, VB 4800 DM, Tel. 04351/86671

Verk. V 50/III, 49 PS, Bj. 81, 8500 km, Tel. 0431/726730

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

Ferodo Bremsbeläge f. Brembo 08/09 Zangen. Passend f. Guzzi, Ducati, etc. Paar 19,-DM, Tel. 02361/371628 ab 18h

Sonstiges

Suche Verkaufsprospekte, Kataloge und ähnliche Literatur über italienische Motorräder. Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel, 0431/671108

Verk. Beiwagen TR 500 Nachbau nur 3 Wochen alt mit Extras und Anschlüssen, DM 3700,-, 09621/64465

SW Squire ST1, schwarz, m. Plane + Verdeck, Anschlüsse f. Guzzi, Umbau auf Sch. Bremse + 15 Zoll Speiche m. TÜV, 02596/1335 o. 1571

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

Harro-Kombi, Gr. 52/54, schwarz, VB 450,- DM, Tel. 06505/8246 ab 18 Uhr

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

Italiener-Stammtisch in Neuss jeden Mittwoch im Further Hof auf der Further Str. Auskunft 02101/47925

Gebrauchtmotorräder

Typ	km	Bj.	DM
<hr/>			
APRILIA			
6.35 Wind	7500	87	5950
DUCATI			
750 Sport	8500	89	11800
600 SL Pantah	56000	82	4600
600 SL Pantah	17500	83	7200
600 SL Pantah	23400	85	7600
250 Scrambler	20600	73	1900
CAGIVA			
350 E SXT	11800	87	6200
350 SST	9800	85	2100
HARLEY-DAVIDSON			
1340 Low Rider	23000	82	15300
MOTO GUZZI			
850 LM III	7500	82	8800
850 V7GT-Cali.	10700	73	8500
850 T3	19500	80	6800
850 LM I	35000	76	4500
V65 SP	14400	84	4700
V65	16200	83	3900
V50 Monza	6000	83	4400
V35 II	11000	83	3900
V35 TT Enduro	28800	85	3850
MOTO MORINI			
500 SEI	32600	83	3700
500 Camel	30000	79	3800
501 Enduro	6300	85	5900
3 1/2 Sport	35700	82	2600
LAVERDA			
750 SFC	74	74	14200
750 SF2	28000	74	3900
TRIUMPH			
750 Bonneville	12000	75	5400
ITALJET			
350 Boss	24000	84	2600


Weitere interessante Marken und Modelle auf Anfrage.


mobil-tech OHG

Zweiräder und Zubehör, Service
7208 Spaichingen, Marktplatz 18
☎ 07424/6140

Zubehör

Suche dringend V 50 III Vorderradfelge. Verkaufte Piranha-Zündung für Guzzi ab 750 ccm, Tel. 07541/32174 abends

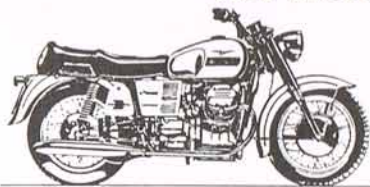
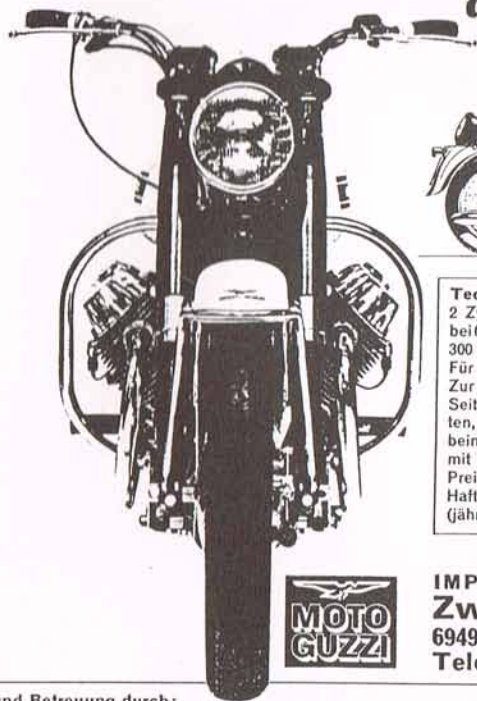


MOTO GUZZI



SPECIAL
750 ccm

**leistungsfähig, schnell
und sicher läuft die** 
**auf allen Straßen
der Welt**



Technische Daten:

2 Zyl. 4 Takt V-Motor, 752 ccm, 60 SAE/PS
bei 6500 U/min., Spitze 185 km/h, 12 V-Anlage,
300 W-Lichtmaschine, elektrischer Anlasser.
Für Gespannbetrieb zugelassen!

Zur serienmäßigen Ausrüstung gehören:
Seitenständer, Sturzbügel, Haltegriffe hinten,
Drehzahlmesser, verstellbare Feder-
beine, 23 Liter-Tank, Concentric-Vergaser
mit Beschleunigerpumpen.

Preis incl. Mwst. DM 5890.-
Haftpflicht (jährlich) ca. DM 385.- Steuer
(jährlich) DM 111.60



**MOTO
GUZZI**

IMPORTEUR:
Zweirad-Röth
6949 Hammelbach im Odw.
Telefon 06253/305

Verkauf und Betreuung durch:

Fa. Rolf Andersch, 2217 Kellinghusen/Holst., Markt 1
Fa. Czech, 4040 Neuss/Rhein, Alemannenstr. 32
Fa. M. Krüger, 7400 Tübingen, Wilhelmstr. 92
Fa. Hans Guggemos, 8960 Kempten/Altgau, Unter der Burghalde
Fa. Johann Hausler, 8491 Stamsried/Opf., Hauptstr. 5
Fa. Otto Hilmers, 2900 Oldenburg, Lambertstr. 65
Fa. Ernst Hegeler, 2900 Oldenburg, Donnereschweersr. 206
Fa. Hartmut Kunz, 6340 Haiger, Schmiedegasse 10
Fa. E. Klose, 6200 Wiesbaden, Karlstr. 44
Fa. Alfons Mohr, 5441 Hausen bei Mayen, Nettelal
Fa. Heinrich Ronsdorf, 5830 Schwelm, Berliner Str. 62
Fa. Fritz Sütterlin, 7802 Merzhausen bei Freiburg

Fa. Josef Sinner, 7065 Winterbach/Württ., Schorndorfer Str. 42
Fa. Gebr. Studemann, 2000 Hamburg 71-Bramfeld, Thomas-Mann-Str. 31
Fa. W. Uhlig, 2350 Neumünster, Auer Str. 25
Fa. Klaus Verworner, 1000 Berlin 65-Wedding, Liebenwalder Str. 12
Fa. Wegener, 1000 Berlin 41, Heimstr. 22
Fa. Willy Heyer, 4055 Kaldenkirchen, Wallstr. 5
Fa. Rud. Kollmer, 7630 Lahr, Marktstr. 12
Fa. Paul Schwenke, 4100 Duisburg-Meiderich, Bahnhofstr. 123-125
Fa. Dirk Filmer, 2930 Varel, Osterstr. 1
Fa. Harald Saur und Jens Luck, 7411 Reutlingen-Sondelfingen, Reutlinger Str. 63
Fa. J. u. E. Heinen, 4354 Datteln/Westf., Castroper Str. 46
Fa. W. Rohlfis, 2834 Drehtwede

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