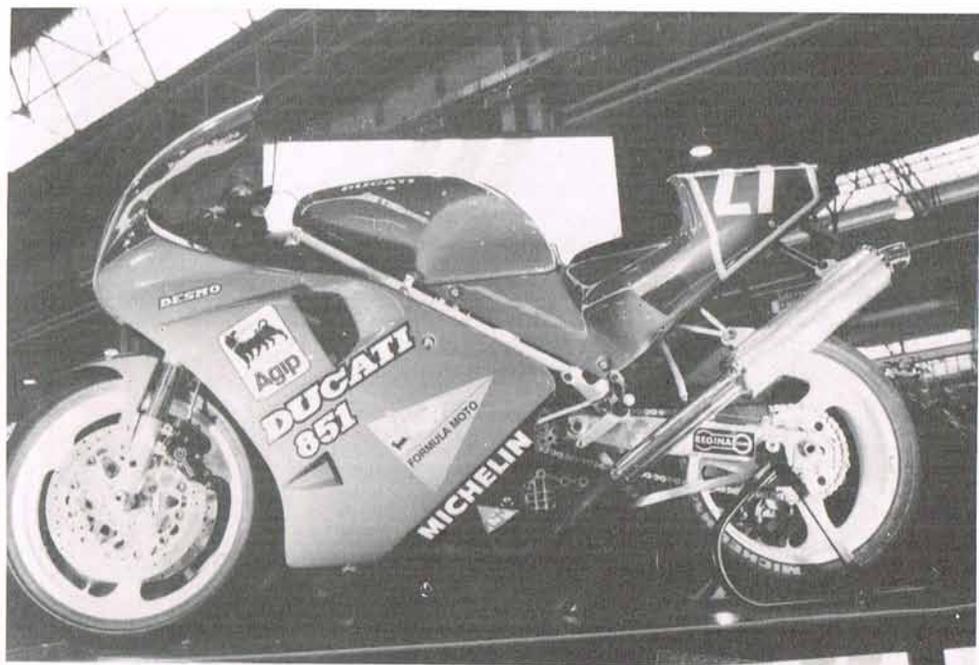


Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

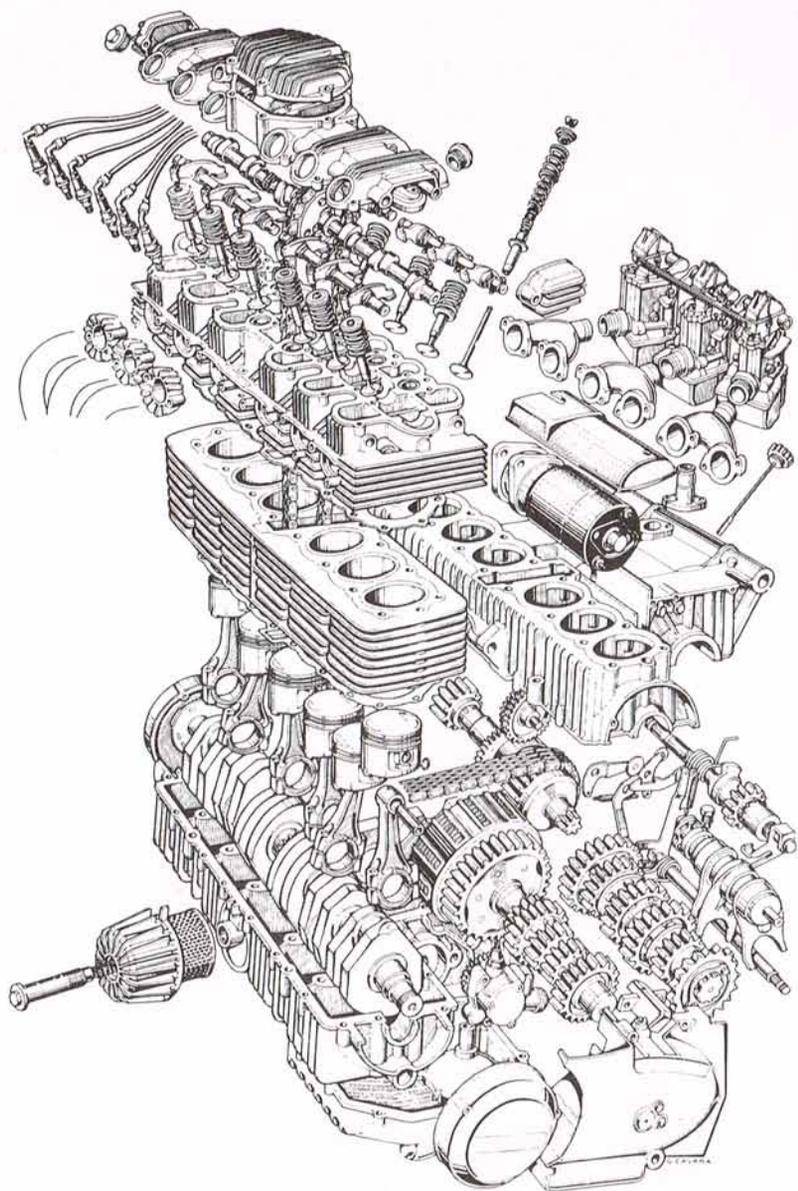
Termine, Veranstaltungen,
Adressen, Technik, Tips,
Berichte, Szene



Nr. 10

12/89

2,50 DM



Motor: Benelli 900 Sei

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

Auf der Messe in Mailand gab es einiges an Motorrädern zu bestaunen, wie Ihr auf den nächsten Seiten sehen könnt.

An Zubehör und Tuning wurde leider fast nichts angeboten. War also nichts mit einem Kofferraum voller Prospekte und Kataloge. Es hat noch nicht mal gelangt, um 'ne Plastiktüte richtig zu füllen.

Im letzten Heft hatten wir zum ersten Mal den Coupon für ein MOTALIA-Geschenk-Abo abgedruckt. Leider hatten wir vergessen, den Preis mit anzugeben. Das MOTALIA-Geschenk-Abo kostet natürlich genausoviel wie ein normales Abo, nämlich 35,- DM.

Bestimmt kennt jeder von Euch mindestens einen, dem er mit einem Geschenk-Abo eine Freude machen kann. Und uns hilft ihr damit auch etwas über den mageren Winter.

Unser Titelbild haben wir auch auf der Messe in Mailand aufgenommen. Es handelt sich um Raymond Roches Superbike-Motorrad.

Am Anfang des Monats erhalten wir immer wieder Anrufe: "Wo bleibt meine MOTALIA?" MOTALIA erscheint nicht zum Monatsanfang sondern immer zur Monatsmitte.

Wir wünschen allen Lesern und Inserenten ein frohes Fest und einen guten Rutsch (natürlich nicht mit dem Motorrad) in's neue Jahr.

Euer MOTALIA-Team

51. Esposizione Internazionale Ciclo e Motociclo

Am 21.11.89 öffnete der Mailänder Salon seine Tore. Eigentlich sollten die ersten beiden Tage der Ausstellung Fachbesuchern vorbehalten sein. Doch es war Jedem möglich, Karten zu erwerben und die Messe zu besuchen. Also Gedrange wie an normalen Tagen.



Der Vier-Ventiler im Dr. John Design. Der Motor atmet durch die Hutze im Sitzbankhöcker.

Auf dem Moto Guzzi Stand gab es einiges Neues zu sehen. Größtes Interesse galt natürlich dem Vier-Ventiler, der dicht umlagert war. Die Daytona 1000 erscheint im Styling der Dr. John Maschine. Der Motor wurde schon letztes Jahr auf dem Pariser Salon vorgestellt. Der V-Twin verfügt über je eine Nockenwelle pro Zylinder, die neben den Ventilen liegt und über kurze Stößel und Kipphebel vier Ventile pro Kopf öffnet. Angetrieben werden die Nockenwellen über Zahnriemen. Bei dieser Guzzi ist die 1000 das erste Mal in der Typenbezeichnung gerechtfertigt. Haben die anderen "Tausender" gerade mal 950 ccm, verfügt die Daytona über 992 ccm. Als Leistung gibt Guzzi 92 PS bei 7400 Umdr./min. an. Die 40er Dell'Orto-Vergaser sind von der aktuellen Le Mans bekannt und für den alles entzündenden Funken sorgt eine kontaktlose Motoplatz-Zündung.

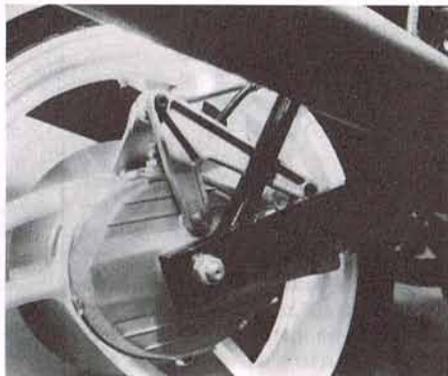
Die Vorderradführung übernimmt eine Marzocchi MiR-Gabel, während sich hinten ein Koni-Monoshock-Federbein befindet.

Rollen tut die Daytona auf schlauchlosen Michelin Reifen der Größen 120/70 ZR 17 und 160/60 ZR 18.

Das Werk gibt ein Trockengewicht von 205 Kilo und 245 km/h als Endgeschwindigkeit an. Zwei schwimmende \varnothing 300 Bremscheiben, die von jeweils vier Kolben der Marke Brembo in die Zange genommen werden, werden über die Handbremse verzögert. Also keine Kombi-Bremse.

Fachkundige Besucher waren etwas enttäuscht, hatte man doch die im letzten Winter in Paris präsentierte Alu-Einarmschwinge mit unter dem Motor liegendem Federbein erwartet.

Diese Antriebseinheit war auch im September zum Guzzi-Treffen in Mandello im Werk ausgestellt. Auf der IFMA 1988 in Köln hatte der deutsche Importeur ein Motorrad ausgestellt, das in der BOT '90 eingesetzt werden sollte. Das Fahrwerk mit Gabel, Hinterradfederung und Kardanmomentabstützung war weitgehend identisch mit dem der heutigen Daytona.



Eine Momentabstützung soll die Lastwechselreaktionen des Kardans vermindern.

Die Le Mans, das bisherige Sportmodell der Guzzi-Palette, bleibt natürlich im Programm. In Mailand stand sie mit schwarzer Lackierung und weißen Felgen.

Neu ist die 1000 Quota. Nach dem Erfolg den BMW mit den großen Boxer-Enduros hat, war es nur eine Frage der Zeit, wann ein vergleichbares Modell aus Mandello kommt.



Guzzis Antwort auf die BMW GS-Reihe: Quota

Der Motor ist altbekannt und dürfte dem der SP III entsprechen. Neu ist der Weber Doppelvergaser mit 36 mm Durchmesser. Die beiden Ansaugkanäle der Zylinderköpfe sind sozusagen mit einer halbkreisförmigen Ansaugbrücke verbunden, in deren Mitte der Doppelvergaser sitzt. Gespeist wird der Vergaser mittels einer elektrischen Benzinpumpe. Hoffentlich hat Guzzi mit diesem Vergaser nicht die gleichen Schwierigkeiten wie Ducati.



Die Ansaugbrücke und die, auf dem Getriebe sitzende, Benzinpumpe

Der Vierkant-Stahl-Rahmen ist eine Neukonstruktion, die wie von Guzzi gewohnt, über abschraubbare Unterzüge verfügt. Dadurch, das die vordere Verschraubung hoch an den Lenkkopf gelegt wurde, ist es vermutlich möglich, später dieses Modell auch mit anderen Unterzügen und dem Vier-Ventiler auszuliefern.

Sowohl Gabel als auch das Mono-Federbein stammen von Marzocchi.

Vorne dreht ein 21 Zoll Rad, das hintere hat einen Durchmesser von 17 Zoll. Im Vorderrad befindet sich nur eine Bremsscheibe. Für ein Motorrad, das mit 240 kg Gewicht eine Geschwindigkeit von 200 km/h erreichen soll, bestimmt nicht ausreichend. Bei nur einer Scheibe im Vorderrad gibt es natürlich kein Integralbremssystem.

Der V 1000 S (siehe MOTALIA Nr. 9) wurden andere Spiegel, und das Cockpit der T3, aber mit weißen Zifferblättern, montiert, auch die Sitzbank wurde etwas geändert.



Anstatt der Spiegel auf dem Foto erhält die 1000 S die verchromten, eckigen Spiegel der Nevada.

Die Nevada 750 ist ein Soft-Chopper nach japanischem Vorbild. Reichlich Chrom und ein wunderschönes Tankemblem sollen das Auge des Betrachters fangen. Am Hinterrad ist die Scheibenbremse jetzt vom Kardan weg auf die linke Seite der Nabe gewandert. Es kann also kein Kardanöl mehr auf die Bremsscheibe gelangen. Einen kleinen Tourer mit 46 PS, Verkleidung und Koffern stellt

die 750 SP dar. Ein Trockengewicht von nur 185 kg wird besonders die freuen, die lieber neben der Autobahn touren und zu ihrem Glück keine 300 kg-Bomber brauchen.

Tank, Sitzbank und Seitendeckel sind von der erfolglosen V 75 bekannt.



Oben: Nevada 750, wesentlich ansprechender als die in Deutschland wenig erfolgreiche Florida.

Unten: 750 SP, Tourer der 50 PS Klasse mit Verkleidung und Koffern.



Gilera feiert 80-jähriges Jubiläum. Aus diesem Anlaß wurde die Saturno Anniversary präsentiert. In schwarz mit goldenem Zierstreifen und auflackiertem Firmenemblem macht sie eine elegante Figur.

Auch die Werks-Maschine für die Einzylinderklasse war auf dem Stand vertreten.

Einarnaufhängung an beiden Rädern hat die Studie CX 125.

Bei Morini gab's nichts Neues. Ducati beschränkte sich auf Ände-

rungen an den einzelnen Modellen. Die Ducati 851 SP (Sport Production) hat 888 ccm und die Öhlins Upside-down Gabel, die Mamola und Roche auf der Rennstrecke getestet haben. Zum Zweitsitzer ist die Straßen-Version avangiert.

Wie angekündigt wurde der Motor der 900 SS in die Cagiva Elefant verpflanzt. Hier sorgt er, befeuert von einer Einspritzanlage für 67 PS. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis auch bei der 900 SS der Vergaser ersetzt wird.



Cagiva 900 Elefant mit Einspritzung

Bei Laverda standen fünf Motorräder, allesamt Neuheiten. Das einzige Modell, das nach Deutschland kommen wird, ist die El Cid 700 mit Einspritzung. Da dem Deutschen Importeur das Styling zu futuristisch ist, wird es für uns wahrscheinlich etwas geändert werden.



Auch die El Cid wird über Einspritzung mit Benzin versorgt

Das zweite 700er Modell hört auf den Namen Hidalgo. Hierbei handelt es sich um ein Custom-Bike mit Speichenrädern, vorverlegten



Links oben die Hidalgo mit 668 ccm. Darunter die kleine Schwester Toledo mit einem viertel Liter Hubraum.

Die Navaro und die Gaucho. Alle vier Modelle werden nicht nach Deutschland importiert werden.

Fußrasten und riesigem Kotflügel hinten.

Mit 125 ccm warten die Navaro und Toledo auf. Die Erste von den beiden ist ein Renner, wie er in Italien in dieser Klasse üblich ist. Zweites ein Custom-Modell im Stil der Hidalgo. Die Navaro ist nach der Cagiva Freccia das zweite Motorrad mit sieben Gängen.

Die neue Modellpalette rundet die Gaucho nach unten hin ab. Hinter diesem Namen verbirgt sich eine Enduro mit einem wassergekühlten 50 ccm Einzylinder-Zweitakt-Motor.

Bimota stellte drei neue Modelle zur Schau. Zwei davon werden nicht mehr nach dem Bimota-typischen System bezeichnet. Bisher bestand die Bezeichnung aus zwei Buchstaben und einer Zahl. Der erste Buchstabe stand für den Motorenhersteller, der zweite für Bimota und die Zahl gab Aufschluß darüber, das wievielte Modell Bimotas es mit einem Motor dieses Herstellers war. Die neu präsentierten

YB 8 ist also das achte Modell, das Bimota mit einem Yamaha-Motor im Programm hat. Die YB 8 ist eine Weiterentwicklung der YB 6. (Die YB 7 ist eine 400er exklusiv für Japan). Eine neue Auspuffanlage und überarbeitete Vergaser sorgen jetzt für 149 PS. Das soll reichen für eine Höchstgeschwindigkeit von 278 km/h. Wem das noch nicht schnell genug ist, dem kann geholfen werden. Einen Top-Speed von 290 km/h verspricht Bimota für die Tuatara. Dem bekannten Yamaha FZR 1000 Motor wird mittels elektronischer Einspritzung auf die Sprünge geholfen. Auf den 17 Zoll Magnesium-Rädern sind Michelin Reifen der Größen 120/70 und 180/60 aufgezogen. Zwei Bremscheiben mit 320 mm Ø sind für die Verzögerung zuständig. Mit den 168 kg Trockengewicht werden sie wohl keine Schwierigkeiten haben. Neu sind die Upside-down Gabel und das digitale Cockpit.

Das Exup-System, verantwortlich für mehr Leistung im mittleren Drehzahlbereich wurde bei der Tuatara, die ihren Namen von einem neuseeländischen Reptil hat, nicht verwendet.

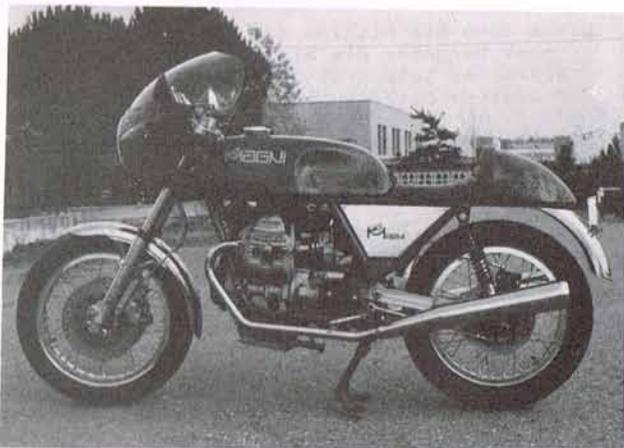


Das digitale Cockpit. Der obere Balken zeigt die Drehzahl. Die fünf Anzeigen in der unteren Reihe sind für Wasser, km/h, Kilometerzähler, Etappenzähler und Benzin.

Das zweite Motorrad mit "richtigem" Namen weicht etwas von der gewohnten Linie des Hauses Bimota ab. Auf den ersten Blick fällt auf, daß hier auch ein Sozius Platz findet. Das Durchlesen der technischen Daten läßt einen erkennen, daß hier das Entwicklungsziel keine Hochleistungsrennmaschine war. Der 600er Motor, entnommen aus der Yamaha FZR, produziert 95 PS und der Hinterradreifen ist mit 160 mm für Bimotaverhältnisse recht schmal. Das heißt aber nicht, das die Bellaria vom Bimota üblichen Standard abweicht. Aluminium-Rahmen, Upside-down Gabel, digitales Cockpit, schwimmende Bremsscheiben und Vierkolben-Bremssättel sind an diesem Motorrad zu finden, das es den Fans dieser Marke endlich ermöglicht, die Fahrfreude mit ihrer Freundin oder dem Freund zu teilen. Eine neue Lackierung bekamen die YB 4 E.I. und YB 5.

Schräg gegenüber dieser plastikverschalteten Motorräder mit japanischen Motoren war wohl der einzige Ort, an dem sich der Pulschlag der Freunde klassischer italienischer Motorräder stark erhöhte. Die Firma Magni verbaut Guzzi-Motoren in selbstgefertigten Fahrgestellen mit einer Parallelogrammschwinge, die die Lastwechselreaktionen beträchtlich reduziert.

Letztes Jahr hatte man auf die Rufe nach Motorrädern des alten Stils mit der Classic reagiert. (Siehe Titelbild MOTALIA Nr. 3) Die Verkaufszahlen zeigten, das dies der richtige Weg ist. Also ruhte man sich nicht auf den Lorbeeren aus und hob die Sfida aus der Taufe. Rahmen und Motor sind bei beiden Modellen gleich. Doch längerer Tank, ein wunderschöner Einmannsitz, schmalere Auspufftüten und eine neue Bremsanlage im Vorderrad wirken wie Pulsbeschleuniger. Neu ist auch ein Bike mit dem kleinen Guzzi-Motor.



Magni Sfida 400, leider nur für Japan. Ein Traum in rot, auch Rahmen und Sitzbankbezug sind in rot gehalten. Forza Italia!

Für den japanischen Markt bietet Magni ab Juli '90 eine Sfida mit 400 ccm an. Mit dem 750 ccm Motor wäre sicherlich auch in Europa ein Markt für dieses Motorrad vorhanden. Man braucht nicht immer 80 PS um Fahrspaß zu erzielen. Nicht ganz soviel PS, dafür aber auch einige Kilo Gewicht we-

niger können oft mehr sein. (Ich hab' mir schon mal ein großes Sparschwein gekauft.)

Von dem vollverschalteten Modell Le Mans, bei dem man nur noch die Zylinderköpfe sehen kann, hing zwar ein Prospekt an der Wand, aber ausgestellt war sie nicht.

Aprilia zeigte die Pegaso mit dem 600er Motor der Tuareg.

Die Aprilia 125 Sport ist eine AF 1 Sintesi mit Solositzbank und anderer Lackierung.

Aprilia arbeitet an drei neuen Motoren:

650 Einzylinder mit fünf Ventilen, dieser wird vermutlich auf der IFMA 90 in Köln in der Pegaso vorgestellt.

750 V-2, wann der kommt steht noch nicht fest.

V-2 250 ccm Zweitakt-Motor für das Fahrwerk der Sintesi. Bis zur Präsentation werden wohl noch 1 1/2 Jahre vergehen.

Am Stand der Firma Mako Shark, Via Milano, 2, I-22040 Castello Brianza (CO) stießen wir auf einen interessanten Prototypen. Die Black Panther wird von dem 750 ccm Guzzi Motor angetrieben. Futuristisches Styling und feine Zutaten wie Holzarmaturenbrett

mit weißen Vegila-Instrumenten und die Wildledersitzbank werden bestimmt überall für Aufmerksamkeit sorgen. "Das Fahrzeug ist ein Prototyp, mit dem wir die Reaktion des Publikums prüfen wollen. Falls es in Serie geht, wird es über 20 000 DM kosten."



"Street Hawk" auf italienisch



Hydraulische Bremse entlüften

Lieber Hajo!

Selberschrauben macht Spaß!

Bequem und zugänglich zu Schrauben macht noch mehr Spaß. Das klappt auch meistens, wenn man vor der Werkzeugkiste noch mal schnell in eine durchdachte Planung eintaucht. Auf diese Weise ist es mir gelungen, wie ich meine, für die knibbelige Arbeit des Entlüftens der Bremsanlage eine ganz gute Methode zu finden. Bekanntlich führen viele Wege nach Rom, sprich zum Ziel.

Meine 78er Ducati 900 SS bekam vor einiger Zeit von mir einen Satz Stahlflexbremsleitungen von WiWo spendiert.

Aus diesem Grunde hatte ich die komplette Bremsanlage demontiert. So ganz nebenbei stellte ich noch fest, daß je ein Kolben der beiden Brembo-Bremssättel (08/09) durch Rostfraß klemmte. Es mußte also komplett repariert werden. Die Ersatzteile waren schnell beim Händler geordert und abgeholt.

Also Bremssättel einzeln nacheinander zerlegt, gereinigt und wieder mit neuen Dichtungen und Kolben montiert.

Ganz nebenbei erwähnt, es gibt von Brembo für diese Bremssättel neue Kolben aus einer leichten Aluminium-Legierung, die nicht mehr rosten.

Dann die Bremssättel an die Gabel wieder angeschraubt, die Handpumpe war eh noch montiert. Jetzt paßte ich die fertigen Flexleitungen an und verschraubte nur diese fest bzw. dicht. Die Entlüftungsschrauben löste ich schon jetzt. Kleiner Tip, mit einem kleinen Ringschlüssel arbeiten, die Schrauben danken's dann durch längere Haltbarkeit!

Die komplette Bremsanlage, also Handpumpe und Bremssättel demonstrierte ich nun wieder komplett, ohne die Flexleitungen zu lösen. Dann mit der Bremsanlage ab in die Kellerwerkstatt.

In meiner Werkstatt baute ich nun folgende Versuchsanordnung auf: Im Schraubstock wurde ein alter Lenker befestigt, hieran die Handpumpe fest angeschraubt. Die jetzt frei hängenden Bremssättel wurden jeweils an einem Draht

aufgehängt, so daß keine Zugkraft auf den Flexleitungen lastet.

Bei dieser Anordnung ist es sehr wichtig, daß darauf geachtet wird, daß entstehende Luftblasen von allein zum höchsten Punkt der hydraulischen Anlage wandern und durch die Füllbohrungen entweichen können.

Zwischen die Bremsbeläge muß ein Stück Holzplatte eingesetzt werden, damit die Bremskolben nicht aus dem Gehäuse herausgedrückt werden können.

Auf die Entlüftungsschrauben wird ein passender Kunststoffschlauch aufgedrückt. Ein entsprechend großes Glas sollte dann auf der Werkbank abgestellt werden, in das der/die Schläuche enden. Der Vorratsbehälter der Handpumpe wird mit frischer Bremsflüssigkeit aufgefüllt. Bei geöffneten Entlüftungsschrauben läuft die Bremsflüssigkeit, langsam aber stetig von oben nach unten in die Bremssättel. Die Luft steigt durch die Kunststoffschläuche in das Glas, anschließend folgt dann nach und nach die Bremsflüssigkeit. Dabei immer wieder den Flüssigkeitsstand im Vorratsbehälter im Auge behalten.

Dieser Vorgang geht zwar langsam vonstatten, aber im Winter drückt die Zeit nur selten.

Wer es jedoch eiliger hat, dem kann aber auch mit dieser Methode geholfen werden.

Den Füllvorgang kann man durch Pumpen beschleunigen, also wie bekannt den Handhebel ziehen, festhalten, Entlüftungen schließen, Hebel lösen, die Bremsflüssigkeit zieht durch den entstandenen Unterdruck schnell nach, Handhebel ziehen und wie gehabt. Dabei aber unbedingt auf den Flüssigkeitsstand achten, denn wir wollen ja einen gut fühlbaren Druckpunkt an dem Handhebel haben und keinen schwammigen. Wer bisher keinen Fehler gemacht hat, d.h. keine Luftblase in die Anlage gelassen hat, der wird einen erstklassigen Druckpunkt haben. Sollte wider Erwarten noch kein erstklassiger Druckpunkt fühlbar sein, nicht verzweifelt und sich in Geduld üben. Den ganzen Versuchsaufbau so montiert lassen,

die Flüssigkeit bis zum Max.-Wert auffüllen und die Bremsanlage bei jetzt geschlossenen Entlüftungen ca. 24 Stunden ruhen lassen. Wenn zuvor bei der Montage exakt darauf geachtet wurde, daß die Füllbohrung in der Handpumpe tatsächlich der höchste Punkt ist und sich nirgends im System eine Luftblase festsetzen kann, dann darf am folgenden Tage mit Sicherheit keine Luft mehr in dem System sein.

Also ein ganz neues Bremsgefühl wird sich einstellen.

Da die gesamte Bremsanlage nun entlüftet ist, kann sie am Motorrad wieder fest montiert werden. Sollte es einmal erforderlich sein, daß eine hydraulische Bremsanlage geöffnet oder ein Teil daraus entfernt werden muß, so lasse man sich nicht davon abhalten. Denn mit "gewußt wie", bekommt man die Luft auch ohne große Arbeit aus der Anlage heraus.

Hier nun mein weiterer Kniff. Man vermeide bei geöffneter Bremsanlage ein Ziehen am Handhebel. Nachdem die Bremsanlage wieder dicht verschraubt ist, das Motorrad so abstellen, daß bei nach links eingeschlagener Gabel das Ende des Handhebels minimal über der Horizontalen steht, folglich die Füllbohrung wieder den höchsten Punkt darstellt. Dazu das Motorrad auf dem Seitenständer abstellen oder den Ständer rechts unter Verwendung von Holzplatten unterbauen.

Auch jetzt kann die Luft langsam nach oben wandern und entweichen. Wer es jetzt aber eiliger hat, dem kann durch das gesagte "gewußt wie" geholfen werden. Man nehme ein Stück Gummiband oder ähnliches, Einkochgummi von Muttern oder so, ziehe den Handhebel kräftig damit gegen das Griffende fest (gegen den noch vorhandenen Druckpunkt) und warte wiederum einige Zeit, Minimum ca. eine Stunde. Wenn jetzt noch der Flüssigkeitsstand bei Maximum steht, kann nichts mehr passieren.

Nach der Wartezeit, vielleicht durch eine Kaffeepause mit Kuchen überbrückt, wird das Gummiband wieder vorsichtig gelöst. Dabei aber wieder darauf achten, daß die Füllbohrung über der Horizon-

talen liegt. Wer jetzt genau hinschaut, wird bemerken, daß in dem Moment, wenn die Füllbohrung frei wird, eine kleine Luftblase dort mit Druck austritt und sofort die Bremsflüssigkeit wieder nach fließt. Jetzt sollte wieder ein ganz normaler Druck am Handhebel fühlbar sein, wenn nicht noch einmal von vorn wiederholen.

Nur eines muß man bei diesen Arbeiten an der Bremsanlage beachten: Da es hier um unsere Sicherheit geht, kann nur mit äußerster Sauberkeit ein sicherer Erfolg erreicht werden, also nur neue, saubere fusselreie und ölfreie Putzlappen verwenden, von neuer Bremsflüssigkeit ganz zu schweigen! Und mit Ruhe ohne Hektik arbeiten!

Lieber Hajo, ich kann natürlich nicht sagen, ob es möglich ist mit einer Kombibremse der Guzzi-Bauart so vorzugehen, wie von mir beschrieben. Ich denke es wird wohl schwieriger sein, wegen der Leitungslängen, von der Fußpumpe über den Verteiler zum Hinterradsattel bzw. zum linken Vorderradsattel. Probieren wird's wohl bringen, aber wie gesagt, viele Wege führen bekanntlich nach Rom. Also dann auf gutes Gelingen, Reinhard, Ducati 900 SS

Ersatzteile und Zubehör für alle GUZZI'S

- Felgen/Speichen/Einspeicharbeiten
- 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

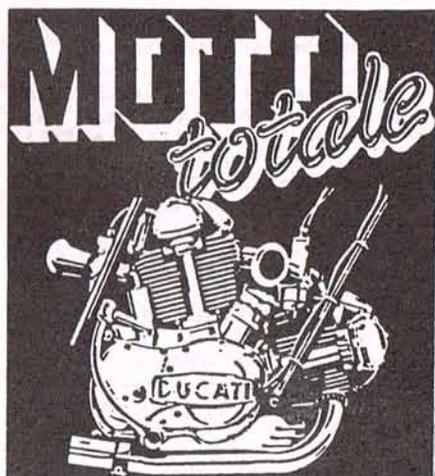
Clubvorstellung

Der Falcone-Club ist eine lose Interessengemeinschaft von Moto-Guzzi-Einzyylinderfahrern. Bei uns gibt es keine Vereinshierarchie, keinen Stammtisch usw.. Pro Jahr finden lediglich 1-2 Treffen statt. Der Club ist überregional und hat z.Zt. ca. 60 Mitglieder, angefangen bei den Besitzern einer GTS 500, Baujahr 1937, bis hin zur Nuovo Falcone der 70er Jahre. Ziel des Clubs ist es, die Kontakte und somit die technische Hilfestellung unter Guzzi-Einzyylinderfahrern zu fördern.

Als Club-Blättchen erscheint 3x im Jahr die "FALCONE-POST" mit technischen Tips, Händleradressen, Literaturangaben, Veranstaltungshinweisen usw. und last not least mit dem jeweils aktualisierten Adressenregister aller Mitglieder mit Motorradtypen-Angabe. So kann man z.B. Gleichgesinnte in seiner Umgebung herausfinden.

Bei Anfragen, die z.B. den Kauf einer Einzyylinder-Guzzi o.ä. oder technische Probleme betreffen, kann man sich auch direkt an die Club-Organisatoren wenden.

Kontaktadresse: Klaus Schweitzer
Verdistr. 19,
6100 Darmstadt 23
Tel. 06150/82878



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

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

Ducati - Laguna Seca

Eigentlich wollte ich eine 750 F1, doch es gab zu dieser Zeit keine Fabrikneuen mehr. Mein Duc-Händler zeigte mir ein Foto von der Laguna Seca und meinte, er könne mir eine aus Italien holen. Nach langem Hin und Her beschlossen meine Freundin und ich, die finanzielle Belastung für dieses Sondermodell mit schärferer Nockenwelle und etlichen Verfeinerungen auf uns zu nehmen.

Als ich sie dann zum ersten Mal sah, gingen mir fast die Augen über, zu meiner Begeisterung war da auf dem Tank auch noch die Originalunterschrift von Marco Luccinelli.

Ich ließ gleich eine zusätzliche Schicht Klarlack zum Schutz gegen eventuell darüberlaufendes Benzin aufbringen, wär doch schade drum. Nach einem Jahr war auf meinem Konto wieder ein Guthaben zu verzeichnen.

Die erste kleine Panne kam durch den defekten Magnetschalter. Ich war damals ziemlich ratlos, als sie während einer Tour nicht mehr ansprang. Ich rief von einer Telefonzelle meinen nicht weit entfernten Duc-Händler an.

Der Mechaniker (Heinz) schnappte sich eine alte 900 SS und kam sofort, um mir zu helfen (toller Service).

Er zeigte mir, daß man nur die beiden "Pole" verbinden müsse. Nach großem Dankeschön und einem seinerseits "gern geschehen" gings weiter auf Wochenendtour.

Der danach kostenlos ausgetauschte Magnetschalter ging nach etwa 1/2 Jahr wieder nicht mehr.

Jetzt hatte ich die Nase voll. Ich erkundigte mich nach einer anderen sinnvollen Lösung des Problems. Der M.S. vom Werk in Bologna wird in England hergestellt und findet auch im altbekannten Mini-Cooper Verwendung.

Also; ein anderer Magnetschalter mußte rein. Bei Bosch wurde ich fündig. Ich kaufte für 100,-DM (der Originale kostet etwa 150,-DM) einen zuverlässigen M.-Schalter, welcher auch in Hebebühnen und Aufzügen Verwendung findet. Er ist etwas größer, schwerer, aber in jedem Fall zuverlässig.

Nach etwas Bastelei war ich optisch und technisch mit dem eingebauten Magnetschalter sehr zufrieden.

Auch befreundete Ducatisti fanden ihn als passend.

Seither kein Ausfall mehr. Sonst gab es noch nie Anlaß zur Klage.

Die Duc ist das Tollste, was ich je gefahren habe.

Mike



Mike und seine Laguna Seca bei bestem Sonnenschein

Ducati

Auf 1 1/2 Seiten befaßt sich "mo" 12/89 mit der Marke Ducati. Mit drei Bildern werden Verbesserungen und Änderungen an den beiden Modellen 750 S und 900 SS vorgestellt. Zu dem Bericht gehört eine Zulassungstabelle des Importeurs DNL.

Raduno Mandello

Auf 1 2/3 Seiten berichtet die Zeitung "motorrad Gespanne" Nr. 5 von dem Guzzi Treffen in Mandello. Auf den 7 Bildern sind natürlich hauptsächlich Gespanne zu sehen.

Moto Guzzi 1000 S

Die Vorstellung der Guzzi im klassischen Stil nimmt mit drei Bildern etwas mehr als eine halbe Seite ein. Zu finden ist das Ganze in der Dezemberausgabe von "motorrad, reisen & sport".

Ducati 900 SS (neu)

Ganze acht Seiten nimmt der Test der Super Sport in der Nr. 15/89 von "motorrad, reisen & sport" ein. 15 (fünfzehn) farbige, teils großformatige Bilder zeigen die Leckerlies der 900er, die sich anschießt ein Verkaufserfolg zu werden.

Gilera RC 600

Wenn man der Vorschau von "Motorrad" glauben darf, befindet sich in Heft 26 ein Test der Gilera RC 600.

Moto Guzzi Le Mans V Gespann

Auf 5 1/5 Seiten stellt "motorrad Gespanne" Nr.5 das Le Mans V Gespann der Firma Carell mit EZS-Seitenwagen vor. 15 Bilder, teils in Farbe gehören zum Bericht. Besuchern der moto aktiv-Rennen ist dieses Dreirad kein Unbekanntes.

Werner: Eine Zeitschrift nur über Motorräder der 50er und 60er Jahre?
Das gibt es doch nicht?

Ames: Doch, die GUMMIKUH !



Die GUMMIKUH ist das erste, neue Fachmagazin für Fahrer, Schrauber, Restauratoren und andere Individualisten, die sich um bekannte Maschinen von Adler, BMW, BSA, DKW, Guzzi, Harley, Heinkel, Horex, Maico, Norton, NSU, Triumph (UK und D), Victoria und Zündapp kümmern. Aber auch nicht so bekannte Motorräder, wie Ardie, Ariel, Bastert, Mars, Panther, UT und andere werden vorgestellt. Aus dem Inhalt: Restaurierungstips, Ersatzteiltratschläge, Reparaturhinweise, kostenlose Kleinanzeigen für Abonnenten, historische Fotos, Termine & Treffen, Buchbesprechungen, Reiseführer ... Garantiert autofrei und nur im Abo! Deine Probenummer liegt bereit! Gegen 3 DM in Briefmarken vom GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h, 2800 Bremen 1

Superbike-WM

Auch die Superbike-WM ist nun vorbei. Die letzten beiden Rennen fanden in Australien und Neuseeland statt.

In Australien erkämpfte sich Raymond Roche einen 4. und einen 2. Platz. In Neuseeland fiel er in beiden Läufen mit Elektronikproblemen aus.

Der Endstand sieht wie folgt aus:

1. Fred Merkel, Honda, 272 Punkte;
2. Stephane Mertens, Honda, 265;
3. Raymond Roche, Ducati, 222;
4. Fabrizio Pirovano, Yamaha, 208;
5. Anders Anderson, Yamaha, 159;
6. Giancarlo Falappa, Bimota, 139;
7. Terry Rymer, Yamaha, 134;
8. Baldassarre Monti, Ducati, 99.

Drei italienische Motorräder unter den ersten acht sind kein schlechtes Ergebnis für 'ne WM, oder?

BOT-B-Lizenz

Wenn von der Battle of Twins geredet wird, denkt jeder an die Deutsche Meisterschaft. Aber außer dieser gibt es auch noch den Deutschen Rundstrecken-Pokal für die großen Zweizylinder.

Und hier hat sich ein italienisches Motorrad den Pokal sichern können. Auf der Hartung-Ducati erkämpfte sich Roland Matthies 154 Punkte und wurde damit die Nummer 1. Mit nur drei Punkten Abstand folgte Uwe-Ralf Brunzel auf einer Fallert-BMW. 140 Punkte sicherten Bernd Walter auf der Stolle-Guzzi den dritten Platz. Weitere Platzierungen sind: 4. Bernhard Bludau, Ducati, 115; 5. Thomas Körner, RGB-Wasp, 83; 6. Andreas Geiger, Vacca-BMW, 82; 7. Heribert Müller, Gawa-Guzzi, 80; 8. Aon der Weyden, BMW, 60; 9. Adalbert Gührer, Hiller-BMW, 56; 10. Klaus Armbrust, BMW, 49; 11. Karl Stelling, MTS-HSM-Guzzi, 47; 12. Martin Brenner, BMW, 45; 13. Thomas Marra, Ducati, 41; 14. Stefan Köhl, MF 996, 29; 15. Jochen Kuhnle, Weka-Ducati, 26; 16. Edgar Schnyder, Ducati, 24; 17. Ralf Neuheuser, Guzzi, 23; 18. Frank Schüller, Guzzi, 22; 19. Rolf Wienberg, HHW-Ducati, 22.

Sound of Singles

Der erste Termin-Kalender für den "Deutschen Sound of Singles-Cup" 1990 der OMK liegt jetzt vor. Mit kleinen Veränderungen muß noch gerechnet werden.

- 13.05. Faßberg
- 27.05. Bremerhaven
- 03.06. Hockenheim
- 24.06. Nürburgring
- 05.08. Heidbrgring
- 19.08. St. Wendel
- 26.08. Straubing
- 02.09. Mosbach
- 09.09. Nürburgring
- 29.09. Dahlem

Herrerros zu Garelli?

Manuel Herreros, Weltmeister in der 80 ccm Klasse überlegt 1990 mit der einzigen 125 ccm Garelli an den Start zu gehen.

«Ducati 851»

Bestes aus Italien sofort lieferbar!
Probefahrt bei uns nach Absprache möglich!

Der Guzzi + Ducati Spezialist

Stein-Dins **0531-31 49 49**

**laufend Gebrauchtmotoren
Ersatzteile, Zubehör, Tuning**
direkt aus Italien

Moto Guzzi Teile

Elektron. Zündanlage f. kleine u. große Guzzis	DM 229,-
Kolben u. Zylinder alle Modelle ab V7 kompl. m. Kolbenringen u. Bolzen, einbaufertig, pro Sette	DM 270,-
Kolben u. Zylinder V35-V65 Lario kompl. mit Kolbenringen u. Bolzen, einbaufertig, pro Sette	DM 235,-
Dichtungssatz (beinhaltet alle Papierdichtungen) für alle V-Motoren lieferbar	DM 35,-
Speichenräder fertig eingespocht, Hoch- oder Flachschulter, kompl. mit Lagern u. Flanschen ab DM 980,-	- andere Größen u. Ausführungen ab Lager lieferbar
Tuningteile im Rennsport bewährt	
Alu-Ersatz Schwungscheibe, Gewicht 1290 g	DM 540,-
Alu-Stirnblätter, gerade oder schrägverzahnt	DM 310,-
Kolben u. Zylinder 90 cc „Schmiedekolben“ komplett m. Kolbenringen u. Bolzen, Motorsatz	DM 890,-
Kreuzgeelen 750 - 1000	DM 210,-
Bitubo Gabelstoßdämpfersatz	DM 209,-
Bitubo Gabelstoßdämpfersatz mit verstellbarer Dämpfung LM IV/Calli III	DM 370,-
Veglia Tacho	DM 215,-
Der klassische Tacho mit weißem Zifferblatt,	DM 215,-

jede Menge weitere Teile sofort lieferbar.

Ägypten?

So, endlich mal wieder Urlaub! Und das direkt fast 6 Wochen. Öl, Kerzen, Kontakte und Luftfilter werden noch schnell gewechselt und bei meinem Händler Raymund Bürger in Düsseldorf hole ich mir noch schnell ein paar Gaszüge und einen Kupplungszug. Man weiß ja nie!

Dann kann es los gehen. Der Kilometerstand meiner Guzzi zeigt 127 285 km an. Da kommt mir doch ein etwas mulmiges Gefühl auf, als ich über Jugoslawien in Richtung Piräus fahre. Hoffentlich komme ich ohne Probleme wenigstens bis auf die Fähre nach Haifa. Nachdem die ersten paar hundert Kilometer hinter uns liegen, kommt doch wieder das alte Vertrauen zu meinem Zweizylinder langsam zurück. Viele Reisen haben wir schon gemeinsam gemacht. 2mal sind wir in der Türkei gewesen, aber auch Griechenland und Sizilien haben wir schon gesehen und noch nie hat die Guzzi mich im Stich gelassen. Warum sollten wir es also nicht auch noch bis Israel/Ägypten schaffen?

Die Ventile klappern herrlich, als es über die "Jadranska magistrala" der Sonne entgegen geht. In 5 Tagen ist Piräus erreicht. Ein kleiner 4 tägiger Zypern-Aufenthalt verkürzt uns ein wenig die 60 Stunden Fahrt nach Israel. Darja kann sich ein wenig von der schaukeligen Schifffahrt am Strand von Polis erholen, während ich die Le Mans auf den Schotterpässen im Troodosgebirge mißbrauche.



Schlafplatz unter Palmen
in Sinai (Nuweiba).



Hier beschwert sich zum ersten Mal mein "Allerwertester". Vielleicht hätte ich den Stummellenker und die Höcker-sitzbank doch besser auswechseln sollen! Na ja, mit der Zeit gewöhnt man sich auch daran. Dann geht es nochmals für eine Nacht auf die Fähre. Mit dem Sonnenaufgang legen wir in Haifa an. Es ist schon ein seltsames Gefühl. Schon im Hafen sieht man überwiegend Militär.

Bei der Zollkontrolle wird es noch "besser". Ein Franzose mit einer K 100 neben mir wird kontrolliert. Selbst am Motor wird rumgeschraubt, ganz abgesehen von jedem Gepäckteil. Bei uns wird es nach einer 10 minütigen Befragung durch israelische Sicherheitsbeamte zum Glück bei einer Gepäckkontrolle belassen.

Jetzt geht es dann los, das "Heilige Land" zu entdecken!

Vom See Genezareth werden Abstecher gemacht nach Nazareth und auf die Golan Höhen. Unfaßbar um was für karge Gebiete hier vor einigen Jahren noch gekämpft wurde. Panzerwracks kann man dort jetzt noch finden.

Durch das Jordantal geht es dann weiter Richtung Totes Meer. Es ist wirklich tot. Bei 25% Salzgehalt lebt nichts mehr im Wasser.

Auch am Strand nicht: Rund um den See erstreckt sich leblose, grauweiße öde.

Wir lassen uns ein kurzes Bad natürlich nicht entgehen. Man schwimmt wie ein Stück Kork auf der Wasseroberfläche.

Ungeduldig dränge ich jetzt Darja zur Weiterfahrt.

Vor uns liegt nun das wohl eindrucksvollste Stück unserer Reise: Die Negev-Wüste und dann über Elat auf den Sinai. Nach einigen Stunden am ägyptischen Zoll in Taba, bekommen wir ein Kurzvisum für den Sinai. Dabei habe ich schwer zu leiden, da Darjas "450 Suzi" mehr bewundert wird als meine "Le Mans". Als ein Zollbeamter auch noch Honda in meine Versicherungspapiere eintragen will, bin ich ganz am Boden zerstört. Von diesem Schrecken kann ich mich dann in einem Beduinen-dorf bei Nuweiba erholen.

Das Schnorcheln wird hier an der Rot Meer Küste zu einem einmaligen Erlebnis. Hier liegt eines der schönsten und größten Korall-

lenriffe der Welt. Fische in allen Farbvariationen schwimmen friedvoll nur Zentimeter an einem vorbei. Für Taucher aus aller Welt ein Paradies, ebenso wie für unsere Motorräder. 33 Pfennig bezahlen wir für den Liter Benzin. Das sind noch Preise! Zudem scheint die unheimliche Hitze (bis zu 48 C°) meinem heißblütigen italienischen Zweizylinder weit weniger auszumachen als Darjas Japaner, wo jetzt schon mal ein paar Tropfen Öl für den Motor nötig sind. Na ja, zum Glück bleiben wir aber auf den weiteren Kilometern ohne größere Probleme und Pannen.



Die Klagemauer in Jerusalem

Nach einem Pflichtbesuch in Jerusalem geht es nun in "kühlere Regionen" nach Ashqelon an das Mittelmeer zurück. Noch 2 Tagen "Gammeln" am dortigen Strand, dann geht es nach 2 1/2 Wochen in Israel/Ägypten zurück nach Europa.

Zurück bleiben eine Menge Fragen über ein Land voller Gegensätze. Aber interessant war es auf jeden Fall.

Der Kilometerstand meiner Guzzi steht jetzt auf 136 940 km und das nächste Reiseziel steht auch schon fest. Indien soll es sein! Ob ich beim Blick auf den Kilometerstand, dann auch wieder ein mulmiges Gefühl bekomme?!
Frank

Mühdorfer Stammtisch in Aktion: Hektik in Hockenheim!

Nach all der Vorbereitung für den ersten Start; (neu aufgebauter Motor von SCR 450, Gabel und Bremse verbessert), bin ich natürlich über das Wetter enttäuscht. Aber das Motorrad stehen lassen, kommt für mich nicht in Frage. Also rein in den Regenkombi und zum ersten Trainingslauf.

Erst einmal langsam angehen lassen! Rundenzeit etwa 1:59 ohne Risiko. Siegmund Hecht mit seiner tollen Eigenbau Einzylinder legt gleich mit 1:44 los. Auch Dietmar Hecht ist gut dabei. Die beiden starten noch zusätzlich in der SOS-Klasse und haben deshalb die doppelte Trainingszeit zur Verfügung. Inzwischen kommt Jürgen Klimas zum zweiten Mal dran und bringt seine Über-Pantah (ca. 70 PS) nicht mehr in Gang. Schade!

Der zweite Trainingslauf bringt uns alle in riesen Schwierigkeiten. Der Regen wird stärker. Startaufstellung und los geht's ins Vergnügen. Mein Start ist super, nur ein Fahrer ist vor mir. Dann laß ich das Gas etwas länger stehen und bin an der Spitze. "Wenn jetzt schon das Rennen wäre", denke ich, als die Sachskurve angebremst wird. Plötzlich stottert der Motor und fällt aus! Völlig benommen von dem Schreck, lasse ich die Duc ausrollen. Ich schiebe sie im strömenden Regen über den Vorstart in die Box zurück. Nur gut, daß es nicht der Endstart ist, denke ich, als das Feld vorbeidonnert.

In der Stammtischbox bricht die große Hektik aus. Jürgen schraubt immer noch an seiner Pantah. Rudi Wasner wechselt profimäßig auf Regenreifen um und gerät etwas in Zeitdruck. Ich dreh die Kerze raus, prüfe sie, kein Funken. Langsam werde ich nervös.

Inzwischen kommt Sigi Hecht mit verkrazter Verkleidung und verbogenen Hebeln. "Eingangs der Sachskurve lief das Wasser über die Fahrbahn, dort ist mir das Vorderrad weggerutscht", erzählt er. Nachdem mein Unterbrecherdeckel abmontiert ist, läuft das Wasser raus!?! Also alles trockenlegen, sauberwischen und mit

Dichtmasse zukleistern. Endlich funkt es wieder! Danach eine ausgiebige Probefahrt im Fahrerlager.

Nun ist es soweit. Start zum Endlauf der 500er Klasse beginnt. Ich komme nicht besonders gut weg, etwa fünfter nach der ersten Kurve. Als es auf die zweite Biegung zugeht, werde ich von einem Clubkollegen auf seiner schönen, umgebauten Vento ausgebremst, wobei dieser aber die Haftung der Reifen überschätzt und direkt vor mir und mehreren dicht auffahrenden Teilnehmern stürzt. Nach einer Notbremsung komme ich außen an der Grasnarbe am schleudernden Motorrad vorbei, wobei die Führenden aus der Sicht entweichen. Hinter mir kommt Dietmar Hecht leider nicht vorbei. Ihm rutscht bei der Notbremsung das Vorderrad weg. Plötzlich fährt Sigi Hecht an mir vorbei. Möglichst dranbleiben, denke ich mir, denn er kennt den Kurs noch gut von seiner aktiven Rennfahrerlaufbahn. Zusammen erreichen wir einen Holländer mit einer silbernen Desmo. Nach einer Runde zu dritt wird dieser überholt. Nun warte ich auf eine Chance, um bei Sigi vorbeizufahren. Nach einem Schaltfehler komme ich dann vorbei. Wichtig ist jetzt von meinem Stammtischkollegen wegzukommen. Auf der Zielgeraden dreht der Motor nie über 7000 Upm. Als Heinz Peter abwinkt und ich in der Box zurück bin, gratuliert mir zu meiner Überraschung unser Zeitnehmer Walter Tietze zum dritten Platz mit einer Rundenzeit von 1:42.

Mit dem Sieger aus Frankreich und Lois Kurriger aus der Schweiz drehe ich noch eine Ehrenrunde. Mann, das Feeling ist ja fast Grand Prix mäßig! Genau nach der turbulenten Siegerehrung hört es zu Regnen auf. Anschließend wird noch manches Glas geleert und fröhlich gefeiert.

Vielen Dank an den Ducati Club München, besonders an Heinz Peter Rühmann für diese tolle Veranstaltung.

Josef Stark

Zeltweg

Freitag morgen um 6 Uhr bricht der harte Kern des Mühldorfer Stammtisches nach Zeltweg auf. Für mich ist es das erste Mal, da ich die letzten Jahre immer verhindert war. Nach reibungsloser Fahrt erreichen wir gegen 10.30 Uhr den Ring.

Nach Entrichtung einer Gebühr nehmen wir die Rennstrecke in Augenschein. Nach ca. 10 Runden kommt für mich das Aus. Motor hinüber! Nach einer Kontrolle steht fest, der Kolben ist defekt! Sehr enttäuscht suche ich nach einer Möglichkeit, doch noch dabei zu sein. Einen Serien-Scrambler Motor einbauen erscheint sinnlos. Da kommt nur der 350er Desmo Motor in Frage. Der steht mit defektem Lager und nicht komplett in der Werkstatt ca. 350 km von hier.

Um 16.00 Uhr starte ich in Richtung Heimat. Gegen 1.10 Uhr bin ich wieder zurück. Morgens um 6.00 Uhr wird der 450er ausgebaut, Lager und Zündung in den 350er Motor eingebaut. Das erste Training muß ich auslassen, anschließend bin ich dank Oberschrauber Hecht und Sohn dabei. Mir fehlen auf der Geraden fast 20 km/h, aber es geht trotzdem recht flott dahin.

Im Fahrerlager wird überall geschraubt. Der Holländer mit seinem 4 Ventiler mit Alu-Rahmen baut aus einem Reservemotor das Getriebe raus. Einem anderen Eintopf-Driver ist die Eigenbau-Aluschwinge gebrochen, seinem Bekannten ist das Pleuel abgerissen. Also wird der intakte Motor in das intakte Fahrwerk gebaut. Das ist Kameradschaft!

Samstag abends sitzt man gemütlich zusammen oder trifft beim Rundgang viele Bekannte. Am Sonntag um 9.30 Uhr ist Endlauf in meiner Klasse. Ich schiebe die Duc vom Ständer als plötzlich ein metallisches Klacken ertönt! Es kommt vom Hinterrad! Ausgerechnet jetzt muß noch ein Defekt auftreten! Resigniert nehme ich den Helm ab. Der Retter in der Not, wie beim Motorumbau, ist wieder einmal Siegmund Hecht. Die Bremsbackenfeder ist abgerissen. Zum

Glück hab ich eine komplette Reserve-Platte aus der SCR dabei. Jetzt aber schnell zum Vorstart! Das Feld ist in der Einführungsrunde und der Posten läßt mich nicht mehr raus! Ich stehe enttäuscht am Tor während die Startaufstellung ausgerafft wird. Nach ca. 15 Min. erfolgt der Start! Nachdem der allerletzte Fahrer vorbei ist, darf ich endlich raus, das Tor wird geöffnet!

Nach und nach werden einige Fahrer überholt, andere fallen mit Defekten aus. Es macht unheimlich Spaß, sich gegenseitig zu messen. Etwa in der Mitte des Rennens fahren wir zu dritt flachliegend über die Zielgerade, es geht auf die Schikane zu. 200, 100, 50 Meter jetzt aber in die Bremsen! Beide ausgebrems! Solche Augenblicke entschädigen für all den Streß und Ärger vorher. Im Windschatten und Rad an Rad geht es durch das Ziel. Später höre ich von meinem 10. Platz. Ich freue mich riesig das Resultat mit meinem schwächeren 350er Motor in der 450er Klasse erreicht zu haben, noch dazu bei dem Start aus der Box als Letzter. Ich hoffe, nächstes Jahr wieder dabei zu sein. Es war ein tolles Erlebnis. Aus Mühldorf grüßt
Josef Stark



Die brennende Bremsleitung

Es war an einem schönen Oktober-sonntag. Ich hatte mal wieder den Babysitter bei meinem Patenkind in Schönberg gemacht. So gegen 10.00 Uhr wollte ich von da aus über die Holsteinische Schweiz nach Kiel zurück fahren. Also rein in den Thermoboy und rauf auf die Guzzi. Schlüssel rum und den Starter gedrückt. Aber wie so oft, wenn ich in Schönberg übernachtet hatte, wollte die Guzzi am Morgen nicht mehr so richtig. Also noch mal von vorne, den Choke gezogen, zwei, drei mal am Gasgriff gedreht und den Startknopf gedrückt. Aber wieder nix. Mittlerweile waren Andreas und Marion mit Anna-Lena auf dem Arm vor die Tür gekommen. Andreas meinte: "Du kannst ja meine XJ 650 (Yamaha) nehmen. Die springt bestimmt an". Ich warf ihm nur einen bösen Blick zu und begann noch mal mit dem Startvorgang. Ein paar mal machte sie si, si, si Marion kam daraufhin mit no, no, no und meine Guzzi auch. Ich wurde langsam sauer. Also noch mal starten, doch es hatte sich nix getan außer der dummen Sprüche meiner Zuschauer und meiner in mir aufsteigenden Wut. Das ging so lange, bis die Batterie alle war. Nun erst mal sammeln und überlegen. Als erstes mal die Kerzen anschauen (hätte ich ja auch früher drauf kommen können). Sie waren "naß"! Also trocken gewischt und Andreas überredet, daß er mir Starthilfe geben möchte. Gesagt, getan. Er holte sein Auto ran und klemmte das Starthilfekabel schon mal an

die Batterie an. Und die Startzeremonie noch mal von vorne. Die Maschine sprang sofort an. Als ich die Kabel von der Batterie abmachen wollte, kippten die Klemmen, wahrscheinlich durch die Vibrationen, um und überbrückten die Batterie über die Bremsleitung. Durch den Kurzschluß war ein wildes Funkenspiel zwischen der Batterie und der Bremsleitung in Gange und auf einmal stand sie in Flammen. Irgendwie habe ich dann die Guzzi ausbekommen, das Feuer gelöscht und die Kabel abgeklemmt. Anschließend habe ich die Bremsleitung sauber gemacht und mir mal genau angesehen und zwei kleine schwarze Punkte entdeckt. Nach Betätigung der Bremse ist dort auch prompt Bremsflüssigkeit ausgetreten. Schei..., was nun? Denn ich mußte abends noch nach Hamburg. Also erst mal herumtelefonieren. Nach einer halben Stunde hatte ich dann eine neue Bremsleitung, die ich so gegen 14.00 Uhr abholen sollte. Um 18.00 Uhr war ich dann mit dem Umbau fertig. Damit waren der Sonntag und 30,- DM dahin. Damit mir so etwas nie wieder passiert, habe ich jetzt die Bremsleitung mit einem längs aufgeschnittenen Gummischlauch (es geht auch ein Gewebe-Benzinschlauch) komplett ummantelt. Das heißt vom Regelventil bis zu dem Anschluß unter dem Tank, ab wo sie wieder beweglich wird. Das schützt nicht nur vor einem Kurzschluß sondern auch davor, das die Bremsleitung an Tank und Rahmen scheuert. Rube

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

Scheibenbrens-

beläge ab " 19,80

Katalog anfordern !!

3. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern

Am zweiten Oktoberwochenende hatten die Zweizylinder Freunde Bayern zu ihrem dritten Treffen nach Tüpling eingeladen. Am Samstagabend waren ca. 220 Leute auf dem Platz. Zum Feiern stand eine feste Halle zur Verfügung. Beim Fahrradfahren mit gegensinniger Lenkung sollte eine Strecke von 10 Metern gefahren werden. Geschafft hat es keiner.



Der Tisch für die Nennung



Aufstellen zur Rundfahrt



12 mal Freude für 35,- DM
MOTALIA-
Geschenk-Abonnement
Geeignet für alle Anlässe

Leserbriefe

Hallo!

Dem Leserbrief über Japanerhaß von Robert Vesper kann ich nur vollstens zustimmen. Ich selbst fahre eine Guzzi und bin auch sehr stolz darauf, verspüre aber keinerlei Haßgefühle auf Japanfahrer, die auch nur das eine wollen wie ich: Motorradfahren. Meine Motorradkumpels fahren allesamt Japaner, achten und schätzen aber deswegen auch Italofans, egal ob diese mit 27 PS oder mit 80 PS unterwegs sind. Die Gemeinschaft unter Bikern, die in der Öffentlichkeit eh schon angekratzt ist (Raser, Rowdies), sollte vielmehr verstärkt, als durch unbegründeten Haß zerstört werden. Jedem das Seine und es ist doch wirklich egal, ob sich einer einen Japaner oder ein Italobike zulegt. Hauptsache die Maschine gefällt dem Piloten. Zum Thema "Plastik" möchte ich nur soviel sagen, das Italiener genausoviel Plastik verbauen wie Japaner und in der Technik hinken die Bikes aus dem Osten auch nicht hinterher. Ich hoffe, das sich die "Japanhasser" mal an den Kopf langen und darüber nachdenken, warum sie so einen Haß auf "Japaner" haben, die auch nur Bikern wollen.

Mit freundlichen Grüßen

Roland Binder

Endlich konnte ich mich durchringen, Euch zu schreiben. Ich bin der Meinung, die MOTALIA muß weiter ein echter Lichtblick im sonst oft trüben Italienerdasein hier in Deutschland bleiben.

Es macht richtig Spaß Eure (unsere) Fachzeitschrift durchzulesen. Sie ist sehr informativ, und man kann noch sehr viel lernen.

Ich selbst habe meine Ducati 750 Laguna Seca jetzt 1 1/4 Jahre. (Siehe Bericht in diesem Heft.) Meine Freundin fuhr bis vor kurzem eine VF 500 F mit 70 PS. Alles in allem eine sehr zuverlässige und handliche Maschine. Doch

auch Sie kommt vom Ducati-Fieber nicht mehr los.

Wir haben also nach langem Suchen eine sehr schöne und gepflegte 750 F1 (14 000 km) erstanden. Der Hauptständer wird gegen einen Seitenständer ausgetauscht (man bekommt sie nur sehr schwer auf den Hauptständer). Der etwas schwergängige Kupplungshebel (runder Behälter) wird gegen das Nachfolgermodell (rechteckiger Behälter) ausgetauscht.

So ist sie für meine Freundin maßgeschneidert. Vorher fuhr ich neben anderen Japanerinnen eine Bol d'Or, um auf den Beitrag von Robert Vesper in Ausgabe Nr.9 11/89 einzugehen. Es ist schade, daß sich manche Italo-Fahrer vor lauter Stolz nicht mehr normal mit anderen "normal sterblichen" Bikern unterhalten, geschweige denn helfen können.

Als meine Freundin und ich dieses Jahr nach Zeltweg (österreichring Duc-Treffen BOT u. SOS) fuhren, sahen wir auf einem Rastplatz in einigem Abstand einen Guzzi- und zwei Ducatifahrer. Sie sahen uns, konnten aber unsere Bikes nicht erkennen. Wir grüßten sie, doch diese "Edelbikefahrer" beachtetten uns nicht.

Als wir gegen Abend im Fahrerlager unseren Duc-Händler ansteuerten, waren die 3 auch da, sie kamen auch aus dem Münchener Raum und kannten auch den selben Händler. Erst schauten Sie recht blöd, denn Sie erkannten uns; und auf einmal waren wir es wert, daß man mit uns sprach. "Toll" Wenn das nur so ist, wenn man eine Duc fährt, können wir darauf verzichten.

Beim Biken zählt das Gefühl und nicht das, was man fährt. Nicht jeder hat die Kohle, sich z. B. eine Duc zu leisten. Wichtig ist der Mensch nicht das Gerät. Nur Biker mit zuwenig Gehirnmasse handeln nach diesem Klassendenken.

Solche gibt es zwar immer, doch diese sollten unbedingt zur Minderheit gehören.

In diesem Sinne

Uli + Mike

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!

12.01.-14.01.90

7. Winter-Treffen der Moto Guzzi
Freunde Niederrhein bei Alpen
Info: Uwe Rösing, Atroper Str. 24,
4100 Duisburg 14, Tel. 02135/50730

20.01.-21.01.90

9. Rally des Ducati Club Frank-
reich in La Roche Chalais
Info: Ducati Club, Etienne Godart,
Le Grand Champ, F-24490 La Roche
Chalais, 52913026, Frankreich

26.05.-28.05.90

Treffen des Laverda Club Holland
Info: H.v.d. Lem, Krokusstraat 41,
NL-1541 GR Koog a/d Yaan, Holland

01.06.-03.06.90

Moto Morini-Treffen in Morano Sul
Po (Alessandria) in Italien
Info: Surbone Fulvio, Via G. Rossa
2, I-15025 Morano Sul Po (Alessan-
dria), 0142/85236, Italien

16.06.-17.06.90

3. Ducati-Treffen des Stammtischs
Rüdesheim/Nahe im Kellenbachtal
Info: Ducati-Stammtisch Rüdesheim,
Harald Pleines, Schäferstr. 11,
6551 Rüdesheim

15.08.-19.08.90

3. Forza Italia-Rassemblement
Mondial de Motos Italiennes in
Saint-Avold in Frankreich (bei
Saarbrücken)
Info: Robert Hirsch, 9 Square
Weiller, F-57500 Sain-Avold,
Frankreich

22.09.-23.09.90

54. Bol d'or mit Italienertreffen
des Forza Italia in Paul Ricard in
Frankreich
Info: Robert Hirsch, 9 Square
Weiller, F-57500 Sain-Avold,
Frankreich

Motorradservice

Jochen Zimmermann

Mochenwangener Str. 19
7984 Wolpertswende

Tel. 07502/4544
BTX 07502/4544
Fax 07502/4844

Ersatzteile, Motorräder und Zubehör

Gesch.zeiten: Di - Fr 14.00-18.30, Montag geschlossen, Sa 10.00-14.00 Uhr

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

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Benelli

Seltenes Liebhaberstück: Benelli 900 Sei, Bj. 83, 15tsd., 1. Hd, Bestzustand, Perlmuttweiß, m. allen sinnv. Extr., leider aus Gesundh. Gründen abzug., Preisvorst. 05321/65496

Cagiva

Suche Auspuffanlagen für Cagiva T4E und Tuning-Möglichkeiten. Tel. 08102/5456

Ducati

Ducati 750 Sport, EZ 09/88, Motor 0 km, WP-Federbein, DSM-Halbschale u. Kotfl. hi., Reifen v + h neu Michelin, Preis 13000 DM, Tel.: 0431/970218 bis 18.30 Uhr

Darmah 900 SD, Orig. Top-Zustand, Vent., Führ., KW-Lager neu (Beleg) BJ.81, Brief neu, VHB 8800,- Tel.0521/451589

Verkaufe Mike Hailwood Replica II in Teilen, Tel. 07143/92268 abends, 07142/76329 tags (Lorenz)

Suche wegen Unfall SS-Teile (alt): Scheinwerfer + Halter, Armaturen Brett, Halbschale, Su. v. 1-Zyl. Hinterrad o. Nabe, Tel. 08631/2763, Josef Stark, 8260 Mühlendorf, Oberhofener Str. 36

Wir bauen Nippon-Denso Instrumente von 900 SD sowie Hailwood Replica um auf weiße Zifferblätter, Tel. 07143/92268 abends, 07142/76329 tags (Lorenz)

Ducati 750 Paso, 0 km, ohne Eintr., VP 11700,- 08544/7237

Ducati 750 S, 0 km, ohne Eintr. VP 13500,-, 08544/7237

350 Scr, 17 PS, 2700,-, FPS Gußrad hinten, OSCAM Gußräder, Tel. 040/5536337

1x Verkl. für TT F1, Rahmen und Sitzbank VHB 350 DM, Mono-Federbein Marzocchi, 30 cm, 290 DM, 05251/35669, Paderborn

Suche Teile für 900 SS Bj. 81: Scheinwerfer, Armaturenbrett, Borrani/Felger oder kompl. Vorder- rad, Verkleidung kompl. mit Scheibe und Halterung (Org. Halbschale), Standrohre oder Gabel. Josef Stark, 8260 Mühlendorf, Oberhofener Str. 36, Tel. 08631/2763

Fantic

Verkaufe Fantic 200 Trail, Zustand gut, VB 1650 DM, Josef Stark, 8260 Mühlendorf, Oberhofener Str. 36, Tel. 08631/2763

GILERA

Rep. Anleit. u. ET-Liste 150 ccm (Kopie) 25 DM, su. Kontakt z. Strada Fahrern, fertige Alukettenr. 44-54 Z. 05381/2777 Martin

Laverda

Suche Laverda RGS 1000, Zustand und Alter egal, Jörg 040/4205820

Guzzi

Verkaufe Vollverkl. u. Höckersitzbank, 1-2 Mann mit Sonderlackierung für LM IV DM 900,-, 05955/574 ab 17 Uhr

1000 LM AGO zu verkaufen, EZ 4/84, viele Extras wie z.B. Lafranconi, P+W Höcker u. Halbschale, 1100 ccm, alles TÜV, Tel. 0561/828629 ab 18.00

Rep. Anleit. V35/V50/V65 geheftete gute Kopie 30 DM, Bremszangen V35-65 St. 75 DM, V50 Teile, Dunlop 3.60H19, 05381/2777

V 7 850 GT Gespann, Bj. 71, 50 PS, Motor neu, komp. neu aufgebaut, Ural wahlw. eingetr., viel Zubehör, VB 8888 DM, Tel. 02135/50730

Suche Moto Guzzi Monza oder V65 in gutem Zustand. Tel. 06126/4907, abends/Wochenende

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Achtung Guzzifahrer!
Wer hat auch schon schlechte Erfahrungen mit Einscheibenkupplung von MTS gemacht? Bitte melden, 05932/1454

V50 Monza, Bj. 83, komplett od. in Teilen, Unfall vorn, Suche Guzzi Club, Tel. nach 17h 02173/80650

Suche Classic-Halbschale für Le Mans III, Tel. 07224/7339

Suche immer noch Lafranconi Comp., 38 mm f. Le Mans I/II in gutem Zustand, Tel. 02361/371628 abends

Verkaufe komplette Ago-Verkleidung mit Scheinwerfer f. LM2, 3 Jahre, 450 DM. Tel. 07543/6317

Verk. für MG V7 Cali-Sitzbank, für LM III Valpolini II Sitzb. + orig. Gabeldämpfer, 0203/785468

Einzigartige Rarität: Agostini V 1000 II LM, Bj. 81, 6000, gepflegter tadell. Originalzust., aufgewertet d. Liebe zum Detail, fair. Angebot erbeten, 05321/65496

LM V, EZ 89, 18000 km, ABM-Fußr., Lafr. m. TÜV, Zub. + Originalteile, 1A, unfallfrei, Garantie, 11000,-DM. 05921/14405

Verk. für LM III verstärkte "Stucci"-Verkleidung (kein Flattern mehr); Sitzbank "Agostini" (Leder); Seitendeckel; Tank LM I; Felgen; alles im kräftigen Rot; VB; Tel. 02551/82706

Gebrauchtmotorräder

Typ	km	Bj.	DM
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 Casel	30000	79	3800
501 Enduro	6300	85	5900
3 1/2 Sport	35700	82	2600
LAVERDA			
1000 RGS			7900
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

Malanca

Zu verkaufen, Malanca 125 OB ONE, Zustand 1, km 12000, Preis 4000 Fr. + Zubehör, Tel. Schweiz 052411734

Morini

Suche günstig Auspuff für 3 1/2 Sport, schwarz mit DGM Nr. Tel. 06232/74924 ab 18.00 Uhr

Meine Frau sucht eine 3 1/2 Morini und ich etwas zum Schrauben. Wer hat so ein Teil für uns? Keine Mumie! mögl. vollständig, Tel. 0431/36727

Suche Speichenräder für Morini 3 1/2 Sport, G. Marschall, Tel. 05341/52498 nach 17 Uhr

Zubehör

Ferodo Bremsbeläge, Tommaselli Lampenhalter, Bremszyl. Rep. Satz 11/12 Pumpe. Alles neu und VB., Tel. 02361/371628 ab 18h

Sonstiges

Viele Grüße an die Freiburger, Sexauer und Mühlenbacher Italo-Fans. P.S. Meine Scrambler läuft auch wieder besser denn je. Ciao Elmar

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

Geschenk-ABO

Immer wieder zum Ende des Jahres zermartert sich fast jeder das Hirn: "Was schenke ich Ihr/Ihm zu Weihnachten?" Wir wissen nicht was der freundliche Weihnachtsmann empfehlen würde, aber falls der liebe Mensch, der beschenkt werden soll, auch ein Fan italienischer Motorräder ist, empfehlen wir ein **MOTALIA-Geschenk-ABO**. Ein **MOTALIA-Geschenk-ABO** erzeugt 12-mal Freude beim Beschenken.

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo
verschenken an:

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Ort: _____

Ort: _____

Land: _____

Land: _____

Unterschrift: _____

Den Betrag habe ich auf das Konto Nr. 742 171 der Kieler Spar- und Leihkasse (BLZ 210 501 70) überwiesen
 als Scheck beigelegt

Auf Wunsch wird dem Beschenken mit dem ersten Heft ein Brief übersandt. (Brief bitte diesem Coupon beilegen!)

Das MOTALIA-Geschenk-ABO kann innerhalb von 7 Tagen widerrufen werden. Coupon ausschneiden, kopieren oder abschreiben und an den Verlag Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel schicken.

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	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 6 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.

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 Anekdotchen.
 Von den Lesern geschrieben.
 So wie ihnen der Griffel gewachsen ist.

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