

Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 11

01/90

2,50 DM

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

Hallo Italienerfreunde

Impressum

MOTALIA

Verlag F. Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel
0431/671108

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

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

Bankverbindung:
Kieler Spar- und
Leihkasse
Konto Nr. 742 171
BLZ 210 501 70

MOTALIA erscheint je-
weils zum 15. jeden
Monats.
Namentlich gekenn-
zeichnete Artikel ge-
ben nicht unbedingt
die Meinung der Redak-
tion wieder.
Für unverlangt einge-
sandte Texte, Bilder
und Vorlagen überneh-
men wir keine Haftung,
sie sind aber herzlich
willkommen.
Nachdruck nur mit aus-
drücklicher Genehmi-
gung des Herausgebers.
Copyright beim Verlag
Hasselbrink.

Ein neues Jahrzehnt hat angefangen. Es wird für uns als Freunde und Freundinnen italienischer Motorräder so viele Einschränkungen wie kein anderes bringen. Seit dem 1. Januar ist der geliebte Cromwell verboten und es ist nur noch eine Frage der Zeit, bis auch der Jet-Helm von deutschen Straßen verbannt wird. Was rede ich von Deutschland, wir streben ja ein gemeinsames Europa an. Die Geräuschbestimmungen werden EG-weit immer schärfer. Es ist mittlerweile kaum noch möglich, Contis oder Lafras ohne Sound vernichtende Maßnahmen einzutragen. Und was nützt es, wenn man zwar die Tüten eingetragen bekommt, aber nicht die realen Geräuschwerte?

Die aktuellen Modelle hören sich auch nach nichts mehr an, und wer die Geräuschkulisse seines Motorrades etwas "aufmöbelt", muß nach dem neuen Buggeldkatalog mit saftigen Strafen rechnen. Schlimmer wird's noch nach einem Unfall, weil durch die Manipulationen der Versicherungsschutz erlischt.

Auch die Natur fordert ihren Tribut. Mit immer schärferen Emissionsrichtlinien ist zu rechnen. Hier sind vernünftige technische Maßnahmen gefordert. Es sollte sich mittlerweile bis in die Konstruktionsetagen einiger Motorradwerke in "Bella Italia" rumgesprochen haben, daß es bleifreien Sprit gibt. Ein Motorrad, das vom Werk her so mager bedüst wird, daß man es morgens erst fünf Minuten warmlaufen lassen muß, bevor man damit losfahren kann, ist sicher nicht die richtige Lösung. Solche Behelfsmethoden beeinträchtigen bloß den Fahrspaß und das Verhältnis zu den Nachbarn.

Einige von Euch werden sicher schon mit dem, was sie im Winter an ihren Motorrädern machen wollten, fertig sein. Die Anderen sind dabei oder haben noch gar nicht angefangen. Langsam wird es Zeit, sich mit dem Motorrad zu beschäftigen, damit es rechtzeitig zum Saisonbeginn fertig ist. Wer noch Teile oder Zubehör braucht, sollte nicht die Händler vergessen, die in der MOTALIA inserieren. Ohne diese Händler würde MOTALIA nicht existieren können. Also wäre es nett, wenn ihr diese Händler bevorzugen würdet. Erwähnt bei Anrufen oder Besuchen doch bitte, daß ihr die Adresse aus der MOTALIA habt, damit die Händler sehen, daß ihre Werbung auch Erfolg hat. Als Titelbild haben wir diesmal eine MV Agusta Magni ausgewählt, die wir auf der Motor Show Essen gesehen haben.

Euer MOTALIA-Team

Anfang Dezember wurde die 22. Internationale Motor Show in Essen veranstaltet. 60 der 500 Aussteller boten Waren auf dem Motorradsektor an.

Ein absoluter Leckerbissen für Fans italienischer Motorräder war natürlich die Sonderausstellung von 15 Motorrädern der legendären Marke MV Agusta. Bei dem Namen MV Agusta denkt man automatisch an Motorradrennen. Und das ist kein Wunder, wurden doch

275 Grand Prix-Rennen von der ruhmreichen Marke aus Gallarate gewonnen. In den Jahren 58, 59 und 60 gingen sogar alle Weltmeisterschafts-Titel für Solomaschinen an MV. In der 500er Königsklasse gewann die Firma mit der Herzogskrone, dem Zahnkranz und dem Flugzeug als Markenzeichen den WM-Titel 17 Jahre lang hintereinander ohne Unterbrechung (1958-1974). Die Fahrer in diesen Jahren waren: John Surtees, Gary Hocking, Mike Hailwood, Giacomo Agostini und Phil Read. Von einer 125er, Bj. 48 bis hin zur John Surtees 500er Rennmaschine, mit der er 1960 Weltmeister wurde, waren einige Raritäten für diese Ausstellung zusammengetragen worden.

Die Firma A+G Motorradvertrieb, seit kurzem Importeur der Marken Guzzi und Aprilia war der einzige Importeur italienischer Motorräder, der es für nötig hielt, sich in Essen zu präsentieren. Die beiden Neuheiten Quota 1000 und 750 Nevada waren hier zu sehen. Keine Spur vom Vierventiler. Für die neuen Modelle wurde ein Liefertermin Mitte '90 angegeben. Die 1000 S ist dagegen schon jetzt bei den Händlern zu bewundern. Ein Motorrad, das sich sicher gut verkaufen wird.

Auch die Firma Moto Thome war mit einem Stand vertreten. Zu sehen gab's dort einiges an Zubehör und



Umbauteilen. Wie immer war das Schnittmodell vom Desmo-Kopf dabei, um die Funktionsweise der Desmodromik vorzuführen.

«Ducati 851»

Bestes aus Italien

sofort lieferbar!

Probefahrt bei uns nach Absprache möglich!

Der Guzzi + Ducati Spezialist

Stein-Dinse 0531-31 49 49

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

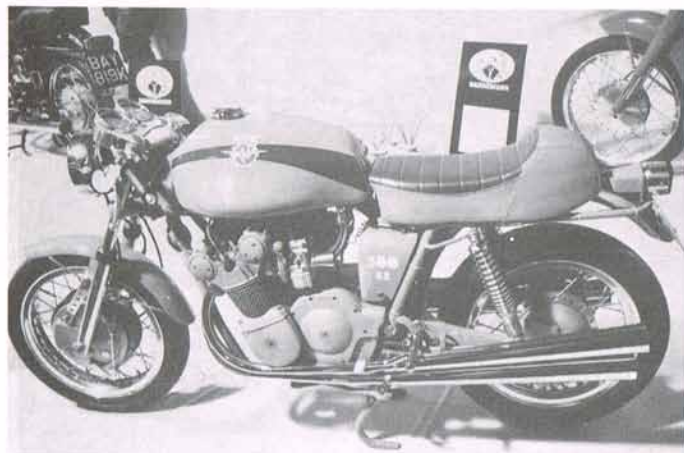
Moto Guzzi Teile

Elektron. Zündanlage f. kleine u. große Guzzis	DM 229,-
Kolben u. Zylinder alle Modelle ab V7 kompl. m. Kolbenringen u. Bolzen, einbaufertig, pro Seite	DM 270,-
Kolben u. Zylinder V35-V65 Lario kompl. mit Kolbenringen u. Bolzen, einbaufertig, pro Seite	DM 235,-
Dichtungssatz (beinhaltet alle Papierdichtungen) für alle V-Motoren lieferbar	DM 35,-
Speichenräder fertig eingespeicht, Hoch- oder Flachscher, kompl. mit Lagern u. Flanschen ab	DM 980,-
- andere Größen u. Ausführungen ab Lager lieferbar	

Tuningteile im Rennsport bewährt

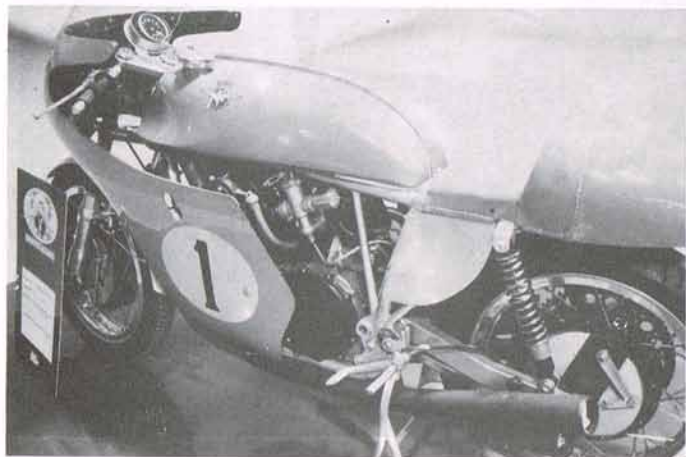
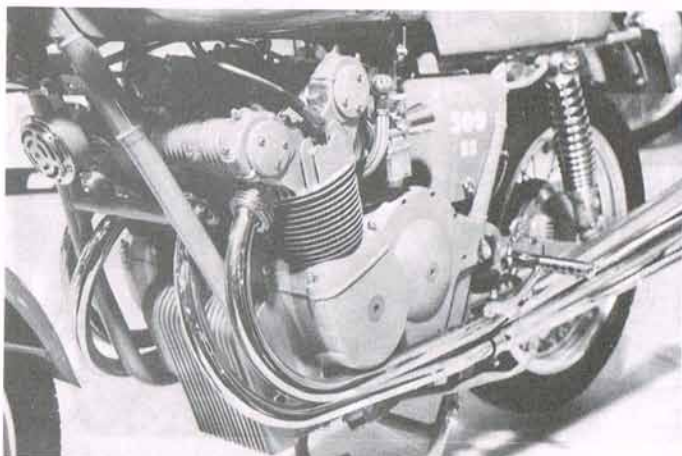
Alu-Ergal Schwungscheibe, Gewicht 1290 g	DM 540,-
Alu-Stirnräder, gerade oder schrägverzahnt	DM 310,-
Kolben u. Zylinder 90 „Schmiedekolben“ komplett m. Kolbenringen u. Bolzen, Motorsatz	DM 890,-
Kreuzgelenk 750-1000	DM 210,-
Bitubo Gabelstoßdämpfersatz	DM 209,-
Bitubo Gabelstoßdämpfersatz mit verstellbarer Dämpfung LM IV/Calli III	DM 370,-
Veglia Tacho	
Der klassische Tacho mit weißem Zifferblatt	DM 215,-

jede Menge weitere Teile sofort lieferbar.



Eiger MV 500 SS
 Die englische Firma Eiger Engineering hat dieses Motorrad als Unikat aus neuen, gebrauchten und aus eigener Fertigung stammenden Teilen aufgebaut. (MV hat nie eine 500er in Serie gebaut). Der Rahmen ist ein modifizierter 750 Sport Rahmen von 1975. Auch der Tank stammt von diesem Modell, wurde aber in der Breite um 5 cm verringert, um eine schmalere Optik zu erhalten.

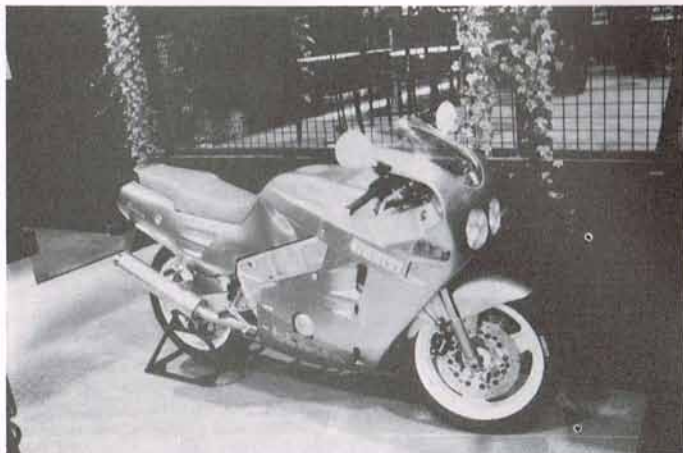
Der Motor der Eiger MV. Gut zu sehen, das Bankett, das auf das Motorgehäuse aufgeschraubt wird. Es nimmt Zylinder, Kurbelwelle und den Nockenwellenantrieb auf. Durch diese Konstruktion konnten im Rennsport in kürzester Zeit defekte Teile getauscht werden. 55 mm Hub ergeben bei einer Bohrung von 53 mm (Die 750er hatte Kolben mit 65 mm Durchmesser.) 494 ccm.



Mit diesem Motorrad gewann John Surtees 1960 den Weltmeisterschafts-Titel in der 500er Klasse. Surtees wurde in den Jahren 1958, 1959 und 1960 auf MV sowohl in der 350er als auch in der 500er Klasse Weltmeister.

Am Stand des Reifenherstellers Pirelli stand dieses Motorrad ganz unscheinbar und unauffällig, so daß viele daran vorbeingingen.

Eine Bimota Bellaria mit Up-Side-Down-Gabel, digitalem Cockpit und zwei Sitzplätzen.



Moto Thome zeigte unter anderem diese Ducati. Die Halbschale läßt mehr von dem V-Twin aus Bologna sehen als die serienmäßige Verkleidung. Auch die Sitzbank wurde durch ein Zubehörtteil ersetzt.

Moto Guzzi hat die Instrumente der Le Mans von der oberen Gabelbrücke weg in die Verkleidung versetzt. Armaturen und Kontrollleuchten wurden nicht verändert. Das Zündschloß sitzt an der Gabelbrücke.



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. Int. 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. Rallye des Ducati Club Frankreich in La Roche Chalais ca. 75 km nördlich von Bordeaux in Frankreich
Info: Ducati Club, Etienne Godart, Le Grand Champ, F-24490 La Roche Chalais, Tel. 52913026, Frankreich

??.04.90

Rennveranstaltung des Moto Guzzi Club Niederlande
Info: M.G.C.N., C.B. Kentiestraat 1, NL-3945 CB Cothen, Tel. 03436/1435, Holland

11.05.-12.05.90

Clubrennen des Ducati-Club München in Hockenheim. Der Termin ist noch nicht entgeltlich bestätigt!
Info: Ducati Club München, Oskar-Maria-Graf-Str. 26, 8038 Gröbenzell

26.05.-28.05.90

Treffen des Laverda Club Holland
Info: Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DH Koog aan de Zaan, 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 (Alessandria), Tel. 0142/85236, Italien

16.06.-17.06.90

2. Italo-Treffen des Motorradclub Akustik Italiana bei Sauerbrunn in Österreich
Info: Gerhard Kurz, Rosengasse 3, A-7210 Walbersdorf 3, Österreich

16.06.-17.06.90

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

23.06.-24.06.90

Midnight Sun Race Meeting des Ducati Club Finland in Veteli, Autodromo KeMoRa, Finland
Info: M. Saari, Mustasnevantie 30, SF-61340 Nopankylä, Finland

20.07.-22.07.90

Ducati Clubrennen in Zeltweg mit BOT und SOS
Info: Ducati-Club Austria, Kernstr. 12, A-1120 Wien, Tel. 0043/222/804-72-33

15.08.-19.08.90

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

18.08.90

Aermacchi Treffen in der Schweiz

08.09.-09.09.90

Clubrennen des Ducati Club Holland in Assen
Info: Clemens Löwenstyn, Bloemstede 50, NL-3608 T 3 Maarssen, Tel. 0031/02152/66964, Holland

22.09.-23.09.90

54. Bol d'or mit Italiener-Treffen des Forza Italia in Paul Ricard in Frankreich
Info: R. Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Sain-Avoid, Frankreich

19.10.-21.10.90

4. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern
Info: Koni Neubauer, Kleebergerstr. 40, 8399 Ruhstorf

Bimota Bellaria

Noch bevor die Bellaria in Mailand auf der Messe stand, hatte Alan Cathcart die Möglichkeit, den Zweisitzer aus Rimini zu fahren. Diesmal verkaufte er seinen Bericht an "PS". Dort nimmt er in der Januarausgabe zwei, mit vier Bildern gespickte, Seiten ein.

Ducati 750 Imola

Auch in der Zeitschrift "Markt für klassische Automobile und Motorräder" 1/90 befindet sich ein Bericht von Alan Cathcart. Auf der Rennstrecke von Calafat konnte der begeisterte Ducatisti die Werksrennmaschine von 1973 fahren. Heraus kam ein Drei-Seiten-Bericht mit neun Bildern.

Saturno 500

1989 setzte die Zeitschrift "mo" eine nahezu serienmäßige Gilera Saturno in den SOS-Rennen ein. Auf sieben Seiten schildert Michael Schottner in der Januarausgabe die Erfahrungen, die in diesem außergewöhnlichen Test gesammelt wurden. 6 Fotos setzen den roten Renner in's rechte Bild.

Gilera XRT 600

Der "Tourenfahrer" 1/90 hat die 600er Enduro ausführlich getestet. Siebeneinhalb Seiten nimmt der Touren-Test mit 9 farbigen Bildern ein.

Moto Guzzi 1000 S

Einen Test über die Le Mans im klassischen Styling ist in der ersten "mo"-Ausgabe im neuen Outfit zu finden. Sieben Seiten der Nr. 1/90 sind der 750 S-Replica gewidmet. Fünf Fotos zeigen den Prototypen in der noch nicht endgültigen Version.

Laverda SFC 1000

Auf fünf Seiten wird der Drei-Zylinder aus Breganze getestet. Vier Fotos gehören zu diesem Test in der Januar-Ausgabe von "mo". Auch im "PS" vom Januar befindet sich ein Test des Tripels. Auf auch fünf Seiten finden hier sieben Bilder Platz.

Ducati 851

Auf 5 grün-weiß-roten Doppelseiten befaßt sich Michael Pfeiffer mit dem Motor der Ducati 851. Großformatige Bilder der Innerein lassen die Herzen der Technikfreaks höher schlagen. Zu finden ist das Ganze in der Januarausgabe von "PS".

Moto Guzzi Galetto

Einen Bericht über den Guzzi-Roller von 1950 ist in den beiden regionalen Motorradmagazinen "motorrad infos" und "badisches motorrad magazin" zu finden. Eine Seite mit zwei Fotos informiert über den Oldie.

Walter + Jewell
Seitenwagen

Teile u. Zubehör
für Moto-Guzzi.

K. Walter

Waldseestrasse 30
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 !!

Büchervorstellung

Weihnachten habe ich jetzt zwar verpaßt, aber bis die Sonne richtig strahlt und zur ersten Ausfahrt lockt, vergeht trotzdem noch eine lange Zeit. Und nicht zuletzt deshalb hab ich mir ein paar Buchtips ausgesucht, mit denen hoffentlich Viele etwas anfangen können.

MOTO GUZZI TWINS

von Mick Walker, Motorbuch Verlag

Mick Walker, langjähriger Guzzi-Importeur für England, faßt hier die Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte der heißgeliebten Vau- und Paralell-Twins auf ca. 200 Seiten zusammen. Unterteilt in 12 Kapiteln werden alle Bauweisen und Modelle ebenso detailliert beschrieben wie das politische Umfeld (De Tomaso!), die Marktlage und erschöpfende technische Ausführungen. Untermalt wird das Ganze mit vielen schwarz-weiß Bildern. Alles in allem sehr fesselnd geschrieben und für jeden Fan der Firma die 39 DM, die das Ding kostet, wert. Einziger Wermutstropfen für mich: Ausgerechnet die V 65 (nämlich meine) kommt ein bißchen zu kurz, da weitgehend identisch mit V 50.

GROSSER DENZEL
ALPENSTRASSENFUHRER
Denzel Verlag Innsbruck

Tech. Daten: 470 Seiten, knapp 1 Kilo Lebendgewicht und voll von der ersten bis zur letzten Seite. An die 600 Alpenstraßen und Pässe werden präzise vorgestellt und beschrieben. Schwierigkeitsgrade, fahrtechnische Kniffe und Tips zur Fahrzeugvorbereitung gehören ebenso zur Serienausstattung wie viele Farb- und Schwarzweiß-Bilder, bei deren Anblick es einem im Magen und in den Fingern kribbelt. Selbst ein Vorwort, das zum verantwortungsvollen Umgang mit der angeschlagenen Alpenwelt mahnt fehlt nicht. Egal ob zu Hause oder auf der Tour, der Denzel begeistert; und zwar jeden, der die Alpen mag, egal ob Jugoslawien, Österreich, Italien, Schweiz, BRD oder Frankreich. Preis: DM 49,-

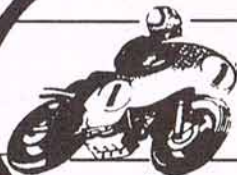
JUPITERS FAHRT

von Ted Simon, erschienen in der rororo-Sachbuchreihe "Anders Reisen", Preis ca. 12,- DM

Ted Simon startet Mitte der 70er Jahre zu einer dreijährigen Reise rund um die Erde. Eine 500er Triumph ist sein Begleiter auf einer Fahrt durch alle Höhen und Tiefen, Abenteuer, Länder und Völker, die er unterwegs trifft. Aber dieses Buch ist nicht eine banale Reisebeschreibung wie viele andere. Ted Simon schreibt von einer Reise zu sich und zu den Menschen dieser Welt, und von den Veränderungen, die dabei in ihm vorgehen. Einerseits anreizend, andererseits abschreckend, aber immer spannend und lesenswert. Aber Vorsicht! Nach Lektüre sind längere Motorradfahrten mit Vorsicht anzugehen. Groß ist nämlich der Drang, alles liegen und stehen zu lassen und einfach weiterfahren, weiterfahren, weiterfahren....

Albrecht Trölsch

M. NITZSCHE



MOTO GUZZI
DUCATI
LAVERDA

Hervester Straße 39
4270 Dorsten-Wulfen

Telefon 0 23 69 - 2 18 42

Anti-Tuning für Guzzi 850

Die Versicherungsprämien sind bis zu 40 % billiger geworden. Doch für Manche sind sie sicher immer noch zu teuer. Andere müssen unter dem Stufenführerschein "leiden" und wollen doch trotzdem gerne eine große Guzzi fahren. Für die Modelle 850 T3, T3 California und T4 bietet die Firma Fecht, Harth 8, 5207 Ruppichteroth, drei Drosselsätze für 50, 27 und 17 PS an.

Der TÜV hat folgende Höchstgeschwindigkeiten bei aufrecht sitzendem Fahrer mit Regenanzug gemessen: 175 km/h mit 50 PS, 147 km/h mit 27 PS und 17 PS reichen noch für 124 km/h. Langliegend ohne Regenkombi läßt sich natürlich eine etwas höhere Geschwindigkeit erzielen.

Die Montage der Drosselkits ist relativ einfach und läßt sich bei eingebautem Motor vollziehen. Mit einem Handgewindebohrer wird ein Gewinde in die Ansaugkanäle im Zylinderkopf geschnitten. (Der dafür nötige Gewindebohrer mit Führungshülse kann bei der Firma Fecht gegen Kautionsgeliehen werden.) In dieses Gewinde werden die Drosselstücke eingeschraubt. Nach dem Umbau soll bloß eine Neueinstellung des Leerlaufs nötig sein.

325 DM kostet der Drosselsatz für 50 PS, die Leistungsreduzierung auf 27 PS schlägt mit 390 DM zu Buche und für die Leistungsvernichtung auf 17 PS müssen 426 DM bezahlt werden.

Wer die Montage nicht selbst vornehmen will, kann die Drosselsätze natürlich auch bei der Firma Fecht einsetzen lassen. Bei angelieferten Zylinderköpfen kostet das 28 DM pro Kopf. Am zusammengebauten Motorrad werden 70 DM berechnet.

Den Umbausätzen liegt ein Mustergutachten für die Eintragung beim TÜV bei. Bei der Bestellung muß die Fahrgestell-Nummer angegeben werden.

Bier-Krüge und Kaffee-Becher

Mit den Markenzeichen von Ducati, Laverda und Moto Guzzi gibt es bei Ray Dentith Motorcycles, 11 North Cross Street, Gosport, Hants. PO12 1BE, Tel. 0705/582423, England Bier-Krüge und Kaffee-Becher mit Goldrand.

Für Fahrer und Fans einer Ducati 900 SS oder 'ner Moto Guzzi Le Mans II gibt es Bierkrüge mit dem Bild des Motorrades auf der Vorderseite und dem Markenzeichen auf der Rückseite des Kruges. Ein Bierkrug kostet ca. 18 DM. Für ungefähr 7,50 DM sind die Kaffee-Becher zu haben.

Auspuffanlage für 750 SEI

Die Firma Spares GB, 1 Walpole Road, Colliers Wood, London SW19 2BZ, Tel. 015435929, England überlegt eine Kleinserie von sechs-in-sechs Auspuffanlagen für die Benelli 750 SEI nachproduzieren zu lassen. Interessenten wenden sich bitte an die obige Adresse.

Zubehörkataloge

Die Firma Moto Spezial, Uracher Str. 23, 7423 Gomadingen, Tel. 07385/1678 hat ihren Moto Guzzi Zubehörkatalog 1990 fertig. Er kann kostenlos unter obiger Adresse bestellt werden.

Ducati-Fans können gegen eine Gebühr von vier DM den Katalog der Firma DSM, Stuttgarter Str. 46, 7340 Geislingen anfordern.

Rüdiger Kamna, Brugger Str. 27, 2802 Otterstedt hält auch einen Katalog für die Freunde und Freundinnen der Desmos bereit.

Gegen eine Schutzgebühr von 10 DM erhält man den Katalog der Firma Moto Thome, Wersch 37, 5203 Much. Der Schwerpunkt dieser Firma liegt bei Ducati, aber auch für das eine oder andere italienische Motorrad werden Tuning- und Zubehörartikel aufgeführt.

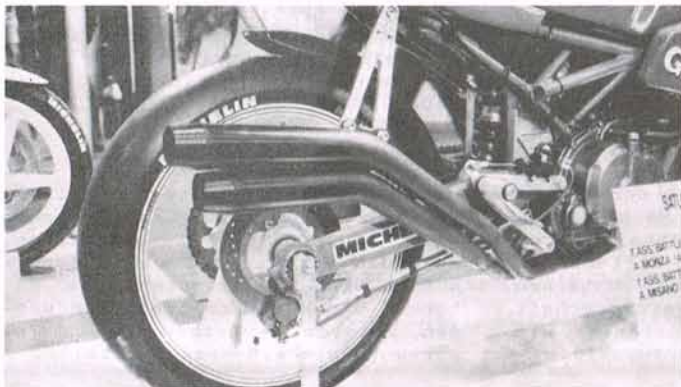
Gilera engagiert sich wieder im Motorsport

Früher baute Gilera große Motorräder und war sehr erfolgreich im Rennsport (Sechs WM-Titel in der Halbliterklasse vor 1956). Ende der sechziger Jahre wurde Gilera vom Piaggio-(Vespa-)Konzern übernommen. Bis Mitte der Achtziger wurden nur kleine Modelle bis 200 ccm Hubraum gebaut. 1967 stellte Gilera neue Einzylinder-Viertakter mit 350 und 500 ccm vor.

Mit den aktuellen Modellen RC 600 und 500 Saturno nimmt Gilera nun auch wieder am Motorrad-sport teil. Bei der Pharaonen-Rallye belegte eine seriennahe RC den 9. Platz. Die Werkssaturno wur-



de in Italien in der "Battle of the Single" eingesetzt und belegte in Monza und Misano den ersten Platz. Die Motorräder wurden im November auf der Messe in Mailand fotografiert.



Beilage

Einem Teil der Auflage dieser Ausgabe liegt ein Kalender des Laverda-Werkes Italien bei. Sicher werdet ihr in Euren Wohnungen einen guten Platz dafür finden.

Superbike-EM

- 18.03. Jerez/Spanien
- 13.05. Salzburgring/Österreich
- 27.05. Rijeka/Jugoslawien
- 10.06. Albi/Frankreich
- 01.07. Assen/Holland
- 22.07. Most/CSSR
- 05.08. Misano/San Marino
- 30.09. Donington/England

Deutsche Straßenmeisterschaft

- 22.04. Speyer; BOT, SB
- 13.05. Nürburgring; BOT
- 03.06. Most/CSSR; BOT, SB
- 17.06. Colmar-Berg/Lux.; BOT
- 24.06. Hockenheim; BOT, SB
- 29.07. Nürburgring; BOT, SB
- 19.08. St. Wendel; SB
- 16.09. Berlin; BOT
- 23.09. Augsburg; BOT, SB
- 14.10. Assen/NL; SB
- 20.10. Hockenheim; SB

Deutscher Rundstreckenpokal

- 28.04. Hockenheim; SB
- 13.05. Nürburgring; SB
- 13.05. Faßberg; BOT
- 19.05. Hockenheim; BOT, SB
- 27.05. Bremerhaven; BOT
- 03.06. Zolder/B.; SB
- 17.06. Colmar-Berg/Lux.; BOT
- 24.06. Nürburgring; BOT, SB
- 30.06. Hockenheim; BOT, SB
- 04.08. Hockenheim; BOT, SB
- 02.09. Mosbach; BOT, SB
- 09.09. Nürburgring; BOT, SB
- 29.09. Dahlemer Binz; BOT

BOT = Battle of Twins
SB = Superbike,

Aprilia für Michael Mertens

Am ersten März-Wochenende wird Martin Wimmer auf einer Production-Aprilia bei den 100 Meilen von Daytona starten. Seine Werkmaschine wird bis dahin noch nicht fertiggestellt sein. Nach diesem Rennen erhält der 21jährige Mönchengladbacher Michael Mertens das Bike, um damit an der Deutschen und Europäischen Meisterschaft teilzunehmen. Mertens startet wie Wimmer für das Hein-Gericke-Team.

Moto aktiv 1990

Auch 1990 führt MOTO aktiv seine erfolgreiche Serienmaschinentrophy durch. Starten kann jeder, der im Besitz eines gültigen Führerscheins ist. Eine Lizenz ist nicht erforderlich. Gestartet wird in 11 Klassen. Da ist wirklich für fast jeden die passende Einteilung dabei. Außer in den Klassen MZ, "Klassische Motorräder", Formel 450 und Gespanne müssen die Fahrzeuge zugelassen sein. Es gilt eine Geräuschgrenze von 95 db (A). Also nix mit Contis oder so. Besonders interessant für uns sind die Klassen: SOS, BOT, "Klassische Motorräder", Formel 450 und Gespanne.

Außer für das 8-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring stehen alle Termine fest:

- 01.-02.5. Zolder/B, 4-Stunden
- 12.-13.5. Zandvoort/NL, Sprint
- 07.-08.7. Zandvoort/NL, Sprint
- 13.-14.8. Zeltweg/A, 4-Stunden
- 29.-30.9. Zolder/B, Sprint
- ?? Nürburgring/BRD, 8-Stunden

Sprintrennen dauern 20 Minuten plus 2 Runden. Für die Gespanne und "Klassische Motorräder" sind alle Rennen Sprintrennen.

Interessiert? Weitere Informationen gibt es bei: MOTO aktiv e.V., Barfußertor 26, 3550 Marburg/Lahn, Tel. 06421/23636

Gilera GP

Nach mehr als vierzig Jahren Rennpause will Gilera wieder in die Arena des GP-Zirkus treten. In der EM soll 1990 eine 125er Einzylinder eingesetzt werden. Für 1991 ist dann auch der Einstieg in die 250er Klasse geplant.

Rudroff bei Bimota

Michael Rudroff, deutscher Halbliter-Meister, wird 1990 auf Bimota die Superbike-DM bestreiten. Außerdem wird er bei den europäischen WM-Läufen starten. Ein Motorrad und zwei Ersatzmotoren werden ihm vom deutschen Bimota Importeur Reinhold Kraft gestellt.

Isle of Man

Wer 1990 zur Isle of Man will, muß sich langsam mit der Planung befassen. Die Nachfrage nach Schlafplätzen und Fährpassagen wird dieses Jahr bestimmt nicht geringer als in den letzten Jahren sein. Die beiden nachstehenden Adressen helfen bei der Buchung weiter. Für die Schiffspassage zuständig ist: Isle of Man Steam Packet Co. Ltd., P.O. Box 5, Douglas, Isle of Man, Tel. 0044/6247/2468.

Zimmer und Zeltplätze vermittelt: Isle of Man Departement of Tourism, 13, Victoria Street, Douglas, Isle of Man, Tel. 0044/6247/4323

Rennablauf:

- 1.6. Ultra-Lightweight bis 125 ccm
Supersport 400 cm
- 2.6. TT F1-WM
Sidecar-TT, erster Lauf
- 3.6. Mad Sunday
- 4.6. Junior-TT
Sidecar-TT, zweiter Lauf
- 6.6. Supersport 600 ccm
Classic Parade
- 7.6. Senior-TT

Dazu finden natürlich wieder etliche Marken- und Clubtreffen, auch für italienische Motorräder statt. Aber darüber werden wir Euch noch rechtzeitig informieren.

Paris-Dakar

Die härteste Rallye der Welt. Die ersten Plätze werden wohl die Werksteams von Yamaha, Suzuki und Cagiva unter sich ausmachen. Die Pharaonen-Rallye, für viele Teams die Hauptprobe für Paris-Dakar, endete mit einem Doppelsieg für Cagiva mit den Fahrern Alessandro de Petri und Edy Orioli. Orioli kam 1988 als Sieger in Dakar an. Aber auch Yamaha und Suzuki verfügen über gutes Material und wüstensternerfahrene Fahrer. Der Wüsten-Marathon wird am 24. Dezember in Paris gestartet. Für den 16. Januar ist der Zieleinlauf nach 11416 km in Dakar vorgesehen. In der "Silhouette-Marathon" Klasse starten zwei Gileras RC 600. In dieser Klasse müssen Rahmen, Motor und Vergaser mit den Serienmodellen identisch sein.

Cagiva

Ron Haslam, Alexandre Barros und Randy Mamola werden 1990 für Cagiva in der 500er Klasse starten. Ein neuer Rahmen hat das Handling der GP-Maschine entscheidend verbessert. Bloß an der Motorleistung mangelt es noch, aber der Winter ist ja noch lang.

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

Polieren leicht gemacht!

Gerade polierte Teile am Motorrad wie Ventildeckel, Kardangehäuse, Aluminiumteile, etc. werten dieses optisch auf. So soll aber die Überschrift nicht über den Arbeitsaufwand hinwegtäuschen, sondern eher soll dieser Artikel diesen Aufwand vermindern helfen. Zunächst aber die nötigen Arbeitsmittel:

Schleifpapier verschiedener Körnungen (120er, 240er, 500er), am besten eignet sich Schleifleinen.

3 Schwabbeln (Ø ca. 150 mm)

3 verschiedene Polierwaxe (schwarz, weiß, rot)

1 Bohrmaschine, die mindestens 2500 Umdr./min. bringen sollte.

1 Klemmbock für die Bohrmaschine (ein Schraubstock tut es auch)

Die Schwabbeln und die Polierwaxe sind bei der Firma Kreeb, Postfach 701, 7320 Göppingen, erhältlich. Der schwarze Wax ist hierbei der Größte, während der rote der feinste Wax ist.

Entsprechend der Oberfläche des zu polierenden Teiles beginnt man, dieses mit dem Schleifpapier zu schleifen. Bei einem Ventildeckel würde ich z.B. mit 120er anfangen, während bei der Schwimmkammer durchaus mit 240er begonnen werden kann. Es kommt auch immer darauf an, wie tief die Riefen sind.

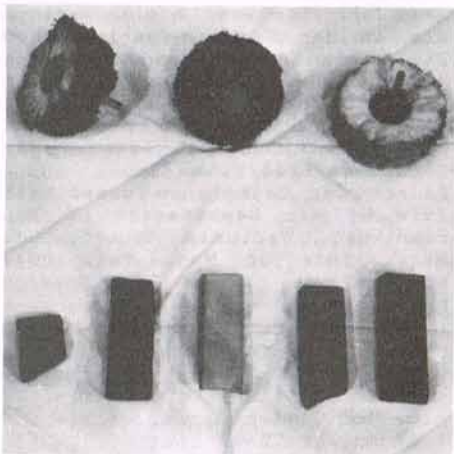
Man sollte gleichmäßig mit der Hand schleifen, damit es keine Wellen gibt. Diese Gefahr besteht nämlich bei Verwendung eines Fächerschleifers.

Zuerst wird in eine Richtung geschliffen, bis die raue Oberfläche abgetragen ist. Dann schleift man um 90 Grad versetzt zur ursprünglichen Schleifrichtung. Wenn die Schleifspuren der vorhergehenden Schleifrichtung nicht mehr zu sehen sind, wechselt man zur nächstfeineren Körnung. So arbeitet man sich bis zur 500er Körnung vor. Nach Abschluß der Schleifarbeiten ist die Oberfläche glatt und leicht matt glänzend.

Die großen Flächen sind relativ leicht zu bearbeiten. Probleme gibt es bei dem Bearbeiten von

Ecken und Kanten. Dazu kann man das Schleifpapier um einen Schraubzieher wickeln und so besser die schwer zugänglichen Stellen erreichen.

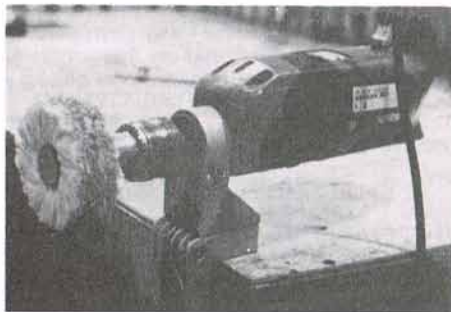
Nun aber zum eigentlichen Polieren.



Schwabbeln mit Einspanndorn für die Handbohrmaschine und unterschiedliche Waxe. Es gibt auch Waxe zum Polieren von Kunststoffen (z.B. Helmvisiere oder Verkleidungsscheiben).

Man spannt die erste Schwabbeln in die Bohrmaschine, die in einem Klemmbock festgesetzt ist, ein. Nun wird zuerst der schwarze Wax gegen die rotierende Scheibe gedrückt. Durch die Reibung schmilzt der Wax und bleibt an der Scheibe haften. Dann drückt man das zu polierende Teil gegen die senkrecht rotierende Scheibe und zwar so, daß die Drehzahl (Höchstzahl) etwas abfällt. Auch sollte die Scheibe, von Euch aus gesehen, abwärts rotieren. Die Scheibe muß mit dem Waxklotz nachgewaxt werden, sobald der Wax auf der Schwabbeln verbraucht ist. Dieses macht sich durch Nachlassen des Widerstandes zwischen Schwabbeln und zu polierendem Teil bemerkbar. Beim Polieren sollte man das zu polierende Teil gleichmäßig hin und her bewegen, bis es komplett mit der Schwabbeln bearbeitet worden ist.

Dabei ist zu beachten, daß das zu polierende Teil, bedingt durch die Schleifwirkung des Waxes, heiß wird und sich eventuell verziehen kann. Lieber die Arbeit mal unterbrechen und das Teil abkühlen lassen. Danach wird der gleiche Arbeitsgang mit dem weissen Wachs und dann mit dem roten Wachs wiederholt. Verwendet dabei aber für jeden Wachs eine eigene Schwabbel-scheibe, weil immer Reste vom größeren Wachs in der Scheibe zurückbleiben. Am besten ihr kennzeichnet die Schwabbel-scheiben, da sich nach dem Gebrauch nicht mehr feststellen läßt, welcher Wachs mit welcher Scheibe verwendet worden ist. Ihr werdet feststellen, daß mit jedem feineren Wachs auch die Wärmeentwicklung, bedingt durch die unterschiedlichen Körnungen des Waxes, nachläßt. Vor allem ist zu beachten, daß Wachsreste auf den Teilen mit einem Tuch entfernt werden, bevor der nächste Poliergang begonnen wird. Wenn Ihr den letzten Poliergang (roter Wachs) beendet habt und die Vorarbeit mit dem Schleiflein optimal war, wird Eure Mühe mit einem "glänzenden" Erfolg gekrönt sein.



Handbohrmaschine mit Schwabbel-scheibe im Klemmbock. So hat man beide Hände frei, um ordentlich zu arbeiten.

Zum Schluß ein Zitat aus "Motor-räder, selbst verschönern und verbessern" von Malte Bittner aus dem Motor-Buch Verlag (ein Buch, das ich übrigens sehr empfehlen kann) welches wohl sehr treffend ist:

"Dabei kann es vorkommen, daß Dein eben noch entzücktes Auge

plötzlich hier noch ein Kratzer-chen und da noch ein Pickelchen an den Stücken erspäht. Und dann passierst, was Deine Freunde vollends davon überzeugt, daß Du sie nicht mehr alle hast. Du nimmst die Teile und beginnst die kritischen Stellen erneut mit feinem Schmirgel aufzuschleifen und tust Dir die ganze Ochsentour aufs Neue an."



Polieren ist eine laute und schmutzige Arbeit.

Was er damit wohl ausdrücken will ist, daß es an jedem selbst liegt, wie perfekt seine Arbeit ist. Ich selbst habe die Erfahrung gemacht, daß schon nach kurzem Gebrauch feine Kratzerchen vorhanden sind. Also treibt es nicht zu doll, denn die feinen Fehler seht ihr nicht mehr, wenn die Teile einmal montiert sind und sich ins Gesamtbild einfügen. Ach ja, bevor ich es vergesse. Polieren ist nicht gerade die sauberste Arbeit. Anfangs fliegen Fusseln, die sich von den Scheiben lösen und während des Polierens löst sich bedingt durch die hohen Drehzahlen auch der, auf der Scheibe haftende, Wachs. Ihr müßt also einkalkulieren, daß Euer Keller in kürzester Zeit versaut ist und Ihr selbst jedesmal ein Vollbad nötig habt. Sollte dieser Hinweis Euren Tatendrang trotzdem nicht bremsen, wünsche ich Euch viel Freude mit den neuen Teilen.

Es grüßt Euch Euer Hajo Barth

Ducati Einzylinder ??

Über Australien haben uns Gerüchte erreicht, daß Mr. Bordi dabei ist, einen 500 ccm Einzylinder-Motor zu konstruieren. Der Motor soll über vier Ventile - natürlich desmodromisch betätigt -, Trockensumpfschmierung und Vergaser verfügen. (Keine Einspritzung!). An der Pleuellwelle sollen 60 PS zur Verfügung stehen.

Umgezogen

Günthers Motoshop hat Weil verlassen und ist nun zu finden unter der Adresse: Motorrad-Center Dreispitz, Am Dreispitz, 7852 Binzen.

Helmgesetz

Seit dem 1. Januar ist nun die ECE-02-Norm in Kraft. Wer mit einem Helm ohne ECE-Einnäher erwisch wird, muß mit einem Bußgeld rechnen. Gehört der Cromwell nun der Vergangenheit an, gibt es einige Jet-Helme, die noch erlaubt sind. Doch es wird schon an der ECE-04 gearbeitet. Nach ersten Verlautbarungen soll diese so ausgelegt sein, daß sie von einem Jet-Helm nicht erfüllbar ist.

Renn-Videos

Zwei Videos über die ersten beiden Läufe der Superbike- und BOT-Klassen der Deutschen Meisterschaft hat Futura Video, Postfach 964, 4150 Krefeld im Programm. Auf der einen Kassette sind die BOT- und Superbike-Rennen des 1. Laufs in Speyer zu sehen. Die Spieldauer beträgt 45 Minuten und der Preis 59,90 DM. Auf der anderen Kassette mit einer Laufzeit von 60 Minuten sind BOT, Superbike und Serie des zweiten Laufes auf dem Nürburgring gefilmt. Diese Kassette kostet auch 59,90 DM. Zusammen sind beide Kassetten für 99,90 DM erhältlich.

Kalender

Einen Ducati Wandkalender mit 13 Blatt (42x30 cm), in hochwertigem Vierfarbdruck mit einer Bildgröße von 33x24 cm, ist für 32 DM plus 11 DM NN-Versand oder 36 DM Scheck bei Rolf im Brahm, Wilhelmstr. 8, 5801 Wetter erhältlich.

Aus Holland kommt ein Laverda-Kalender, 6-Blatt mit schwarz-weiß Fotos, Format 30 x 40 cm. Dieser Wandschmuck kostet 20,- DM pro Stück inklusive Porto. Bezugsadresse ist Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DH Koog aan de Zaan, Holland.

Einen Kalender mit italienischen Motorrädern verschiedener Marken bietet Svenning Haaning, Strandvejen 44, DK-4673 Rodvig, Dänemark an.

Die Firma Moto Spezial bietet 1990 aufgrund zu geringer Nachfrage keinen Guzzi-Kalender an.

Bimota Sonderpreise

Wie wir aus "motorrad, reisen & sport" erfahren haben, verkauft Bimota-Importeur Kraft einige Modelle zu Sonderpreisen: YB 6 - 32500 DM, YB 6 Exup - 34500 DM und YB 4 EI 750 - 38200 DM.

Katalysatoren für Guzzis

Die Firma Proterra Technik OHG, Zum Hochkreuz 1, 5227 Windeck plant, in naher Zukunft Nachrüstkatalysatoren für Guzzis mit 850 und 1000 ccm anzubieten.

Auch die Firma Moto Spezial, Uracherstr. 23, 7423 Gomadingen ist dabei, einen Katalysator für die hauseigene 2-in-1-Auspuffanlage zu erproben. Nähere Informationen hierzu werden wir hoffentlich bald erhalten. Besonders interessant ist natürlich, welche Veränderungen am Motor erforderlich sind, und ob jemand die Garantie für den Gebrauch von bleifreiem Benzin übernimmt.

Hallo Felix,
Deine Zeitschrift, MOTALIA finde ich sehr interessant aufgemacht; die Berichte verschlinge ich jedesmal mit größtem Vergnügen. MOTALIA ist für mich eine äußerst willkommene und angenehme Abwechslung im herkömmlichen "Motorrads-", PS-, MO-Einerlei", das für uns Italo-Fans leider nicht gerade sehr ergiebig ist. Mit Interesse habe ich auch die Diskussion in MOTALIA über die "Japan-Hasser" verfolgt. Dazu kann ich nur sagen, daß es schade ist, daß Motorradfahrer untereinander irgendein "Klassendenken" entwickeln; leider - und daß muß auch mal ganz offen gesagt werden - sind diverse Motorradfahrer, die mit ihrem Superbike (zumeist japanischem Superbike) Angst und Terror unter die Leute jagen, derart sozial unverträglich, daß man selbst als Motorradspezi sich

nur noch an den Kopf greifen kann.

Ich kann daher sehr gut den Unmut und manchmal auch den Haß der Leute verstehen, wenn ein paar Vollidioten - entschuldige, aber anders kann man manchmal diese Leute nicht mehr bezeichnen - permanent dazu beitragen, den ohnehin schon negativen Ruf der Motorradler noch zu verstärken. Selten habe ich - zumindest persönlich - unter diesen Randalierern einen Italo-Fahrer entdeckt. Sicherlich kann man daraus weder allgemein den Rückschluß ziehen, daß alle Radau-Brüder Japan-Fahrer sind und alle "Engel" Italo-Fahrer sind. Dies mit Sicherheit nicht. Aber es ist für mich persönlich schon ein gewisser Hinweis. Nichts desto trotz habe ich gerade unter Japan-Bikern auch sehr nette Freunde gefunden.
Winfried

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, Ersatzteillistschläge, 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

DIE PROBLEME EINES MOTO-GUZZI FAHRERS IN DER ALPENREPUBLIC

Ich bin der Johann Stöger, Liebhaber von italienischen 2-Zylinder-Motorrädern.

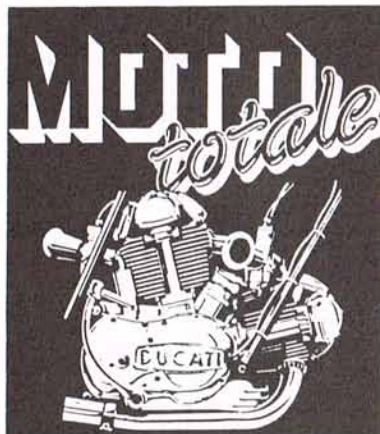
Bei unserer Clubausfahrt im September diesen Jahres in die Schweiz, wurde ich von einem plötzlich ausscherenden Bus gestreift. Es entstand leichter Sachschaden am Motorrad. Da es aber Samstag Abend war, und wir am nächsten Tag wieder nach Hause fahren mußten, bestand keine Möglichkeit, die Reparatur vor Ort durchführen zu lassen.

Wieder zu Hause angekommen, versuchte ich nun, bei verschiedenen Händlern im Raum St. Pölten Ersatzteile zu beschaffen, leider vergebens. Nun rief ich einen Bekannten in Wien an, ebenfalls ein Moto-Guzzi Händler, leider war dieser zur Zeit auf Urlaub. Nun blieb mir nur mehr unser Guzzi-Importeur, die Fa. Leeb in Kärnten. Da hörte ich mit Erstaunen von einer Sekretärin, daß man zwar die Generalvertretung habe, aber keine Ersatzteile führe. Ich wurde an die Fa. Kremmel in Vorarlberg verwiesen, die für die Fa. Leeb die Ersatzteile besorge. Also rief ich dort an und bekam folgende Auskunft: Wozu ich überhaupt hier anrufe? Da ich eine Privatperson bin, sollte ich mich an einen der Händler wenden! Oder ich sollte mir die Ersatzteile gleich selbst in Italien besorgen! Nach meiner Bemerkung, daß ich von der Fa. Leeb hierher vermittelte wurde und ich schon bei einigen Händlern vergebens angerufen habe, stieß ich auf taube Ohren. Es kamen noch einige Bemerkungen wegen Arbeitsüberlastung und wichtigerer Dinge. Dann war die Leitung still. Der Lagermaxe hat den Hörer auf die Gabel geschmissen!

Danach ein nochmaliger Anruf bei der Fa. Leeb. Ich verlangte den Chef. Nach einigem Zögern erklärte sich Herr Leeb bereit, die Angelegenheit für mich zu erledigen, was dann auch erfolgte. Es wurde mir ein Kostenvoranschlag der Ersatzteile, die schön nach Nummern und Bezeichnungen aufgelistet waren zugeschickt. Kostenpunkt 147,- incl. Spesen. Die

zahllosen vorangegangenen Telefonate nicht inkludiert. Alles in allem kann man daraus schließen, wie engmaschig unser Händlernetz ist. Als Krönung ist hier natürlich die Fa. Kremmel, als größtes desinteressiertes Ersatzteillager Österreichs zu nennen!
m.f.g.

Diesen Leserbrief haben wir aus der Clubzeitung des MRC Akustik Italiana Austria übernommen. Er bestätigt die Ersatzteil-Situation für Guzzi in Österreich, die Ewald Grillmayer als Leserbrief in MOTALIA Nr. 9 geschildert hat.



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

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

CLUBS - TREFFS - STAMMTISCHE

Ducati Clubrennen

Das Clubrennen des Ducati Club München wird voraussichtlich vom 11.-12. Mai auf dem Hockenheimer Ring stattfinden. Dieses Jahr wird es endlich eine Zweitageveranstaltung ohne Lärmbegrenzung an beiden Tagen sein. Der Termin steht noch nicht hundertprozentig, da die Ring GmbH ihn noch nicht definitiv bestätigt hat.

Nach Zeltweg laden die Ducati Freunde Österreich vom 20.-22. Juli ein. Clubrennen, SOS und BOT (auch mit Dreizylindern) erwarten die rennbegeisterten Fans in der Alpenrepublik.

Der Ducati-Club Holland veranstaltet seine Rennläufe am 8. und 9. September, wie immer in Assen.

Der französische Ducati Club veranstaltet dieses Jahr kein Rennen. Das altbekannte Problem mit den jeweiligen Sportbehörden hat zu dieser Entscheidung geführt. Aber man hofft 1991 wieder ein Rennen durchführen zu können.

Frauenklasse bei Duc-Rennen

Jutta Schlier, Gottschalkstr. 51, 3500 Kassel möchte sich dafür einsetzen, daß bei den Clubrennen wieder die Frauenklasse eingeführt wird. Um dieses bei den Veranstaltern durchzusetzen, sucht sie noch Gleichgesinnte, die mit ihr in dieser Klasse starten würden. Also sollten sich alle Frauen, die auch mal gerne auf der Rennstrecke fahren wollen, bei ihr melden und sie bei diesem Vorhaben unterstützen.

Stammtischgründung

Josef Stark, Oberhofener Str. 36, 8260 Mühldorf, Tel. 08631/2763 möchte gerne einen Italiener-Stammtisch in's Leben rufen. Meldet Euch doch mal bei ihm.

Ducati Stammtisch Rhein-Ruhr

Der Ducati Stammtisch Rhein-Ruhr trifft sich alle 14 Tage freitags im Gasthaus Hespertal, Hammer Str., 4300 Essen-Werden.

Neue Clubadressen

Folgende Clubs sind unter neuen Anschriften erreichbar:

Circolo Laverda di Svezia, c/o Bertil Johansson, Hlortmossegatan 143, S-46151 Trollhättan, Schweden

Moniaco di Morini, Lilian Kremers & Arno Koch, Wolfstraat 103, NL-5701 JC Helmond, Holland.

Gilera Club Holland, T. Wolters, Fazatanenkamp 521, NL-3607 DC Maarssentonoen, Holland.

Gilera IG, Thorsten Heller, Alte Liebenzeller Str. 10, 7263 Bad Liebenzell 6

Duc 750 SS Register

Von der 750 SS, ja, ja, die mit dem runden Motor und den Desmo-Köpfen wurden nur 411 Stück gebaut. 88 davon wurden in die USA exportiert. Um die 33 sollen in Australien laufen. In dem Land der aufgehenden Sonne werden 20 Exemplare des schnellen Zweizylinders vermutet und in Deutschland, Österreich und der Schweiz werden es unter 100 sein. Mit der Zeit wurden etliche GTs und Sports auf SS umgebaut. Um festzustellen, welche Echten noch existieren und was so alles an Fälschungen durch die Lande fährt, ist Phil Schilling dabei, ein 750 SS-Register zu erstellen. Wer glaubt, Besitzer einer echten 750 SS zu sein, möchte sich bitte bei Phil mit Angabe von Motor- und Fahrgestellnummer, Datum der Erstzulassung, Foto des Bikes und Namen des Erstbesitzers melden. Seine Anschrift ist: Box 41721, Santa Barbara, CA, USA 93140.

Motorrad Live '90

Auf der 2. Motorradausstellung in Kiel vom 16.-18. März werden auf einem Gemeinschaftsstand der Ostsee-Italo-Interessengemeinschaft und der MOTALIA auf ca. 200 Quadratmetern italienische Motorräder ausgestellt.

Schon letztes Jahr war dieser Stand einer der am meisten besuchten dieser Verkaufsmesse.

Guzzi-Umbau auf 160er Hinterreifen

Die abgebildete Maschine ist eine 850 T, Bj.74, mit Le Mans-Motor, Bj.76. Alu-Tank mit Fliegerverschluß von WBO. Die Sitzbank aus Gfk ist von mir, sie paßt auf alle großen Guzzi's, wobei die Rahmenausleger gekürzt werden müssen. Ich biete dieses Teil für 180 DM mit Materialgutachten an. Aber nun zur eigentlichen Sache, dem 160er.

Zum Umbau eignen sich alle großen Guzzi's, wobei Unterschiede bei der verwendeten Schwinge gemacht werden müssen. Die der LM 4/5 und T 5 sind schon breit genug um einen solchen Reifen aufzunehmen, andere werden am Kardanrohr eingedrückt und sind dann ebenfalls verwendbar. Weil die Schwingenöffnung um 10 mm nach links versetzt ist, wird ein spezielles Rad verwendet, wobei es die Auswahl zwischen 4,25" Speichen- oder 4" PVM-Rad gibt. Die so entstandenen 10 mm Spurversatz der Räder müssen natürlich wieder ausgeglichen werden. Dazu wird die Schwinge nach rechts versetzt, was eine Änderung des Lagerrohres, ein anderes Kegelrollenlager und eine andere Abdichtung erforderlich macht. Der Rahmen wird im Bereich der rechten Schwingenaufnahme geändert und neue Lagerbolzen angefertigt.

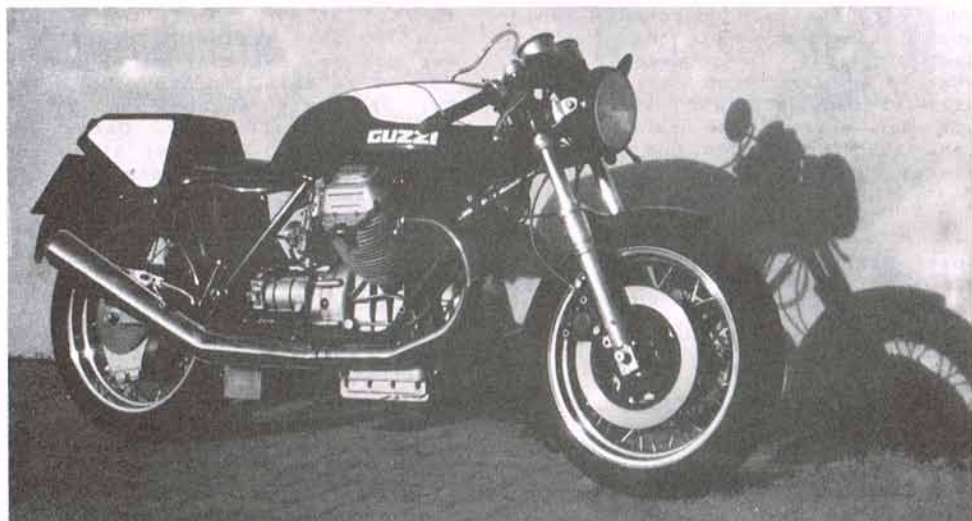
Um keine Probleme mit dem Kreuzgelenk zu bekommen, wird der Motor mitversetzt, was durch Bearbeitung des Motorgehäuses und Anfertigung neuer Distanzbuchsen erreicht wird.

Die Batteriegrundplatte wird abschließend noch an die neuen Verhältnisse angepaßt, und damit ist (fast) alles wieder beim alten: Die Räder laufen in einer Spur und die korrekte Flucht des Kardans ist sichergestellt. Zur Verwendung kommt ein Hinterreifen der Größe 160/60-18.

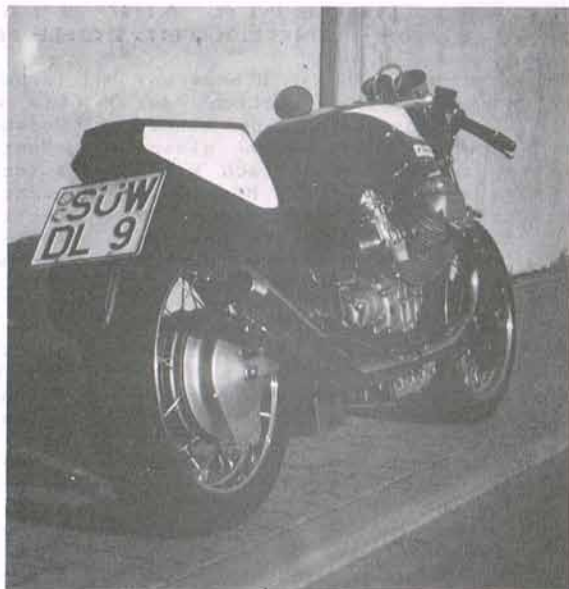
Beim Vorderrad wird ein 110/18er genommen, in Ausnahmefällen kann es auch ein 120/70-17er sein.

Das Fahrverhalten einer solchermaßen umgebauten Maschine ist einwandfrei, es gibt genügend Grip für jede Menge Fahrspaß. Sogar der TÜV gibt per Einzelabnahme seinen Segen. Ich führe Umbau und TÜV-Abnahme für 850 bzw. 900 DM (ohne Rad) durch. Die Maschine muß dafür komplett angeliefert werden, die Umarbeitung dauert ca. 2 Wochen.

Eine weitere interessante Änderung betrifft die Kupplung. Das Original ist bekanntermaßen wegen der hohen Schwungmasse für sportliches Fahren nicht gut geeignet, außerdem ist sie ein Linke-Hand-Killer.



Ich fertige daher eine Kupplung, deren Gesamtgewicht nur 3,5 kg (Original 8,3 kg) beträgt, und deren Handkraft ca. 50% geringer ist. Dadurch kann bequem mit 2 Fingern gekuppelt werden, der Motor nimmt wesentlich besser Gas an und fällt schneller wieder in der Drehzahl ab, wodurch auch bei hoher Drehzahl schnell geschaltet werden kann, ohne daß die Maschine dabei einen Satz nach vorne macht. Als Nebeneffekt läßt sich das Getriebe leichter bedienen. Die Kupplung kommt ohne die vielen verschleißanfälligen Verzahnungen der Originalkupplung aus, und eignet sich, dank Sintermetall, auch für "gefönte" Motoren. Der Korb wird aus Alu-Vollmaterial herausgearbeitet, der Anlasserkranz ist ein geändertes Originalteil. Aufgrund der teuren Zulieferteile und der aufwendigen Bearbeitung kommt eine solche Kupplung auf 950 DM.



Leider ist der 160er Hinterradreifen auf diesem Bild nicht so gut zu erkennen, aber er wirkt schon recht ordentlich.

Jürgen Kaub, Gartenstr. 15,
6741 Bornheim, 06348/1539

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!

ZWEI GRÜFTIS AUF ITALIEN-TOUR UND IHRE UNGLAUBLICHEN ERLEBNISSE

"Wenn wir uns schon in dieses unerforschte Gebiet südlich der Main-Linie vorwagen, dann können wir unseren DUC's auch gleich Italien zeigen", so sprach Waldi zu mir, als wir unsere Mopeds in den Mazda-Transporter schoben, um nach Thal abzureisen (In unserem Alter mutet man seinem Rücken keine 650 km Autobahn mehr zu).

Ja, und so geschah es dann auch; mit einer kleinen Änderung: Freitag-Nachmittag 15.30 Uhr, im Stau am Westhofener Kreuz sagte Waldi zu mir: "Was sollen wir eigentlich in Thal, die netten Leute von hier oben sind eh nicht da und die anderen von da unten kennen wir nicht und dann das Bier dort ist auch keine Offenbarung." Also Kursänderung Richtung Italien. Ich hoffe, meine bayrischen Freunde werden uns nochmal verzeihen.

Ich hatte schon während der Fahrt so ein komisches, mich selten trügendes Gefühl: Waldi saß am Steuer, sagte schon seit Stunden nichts und lutschte endlos seine gräßlichen Fruchtbonbons. Der brütet was aus, das war schon mal klar. Und dann am Grenzübergang Basel, mitten in der Nacht, passierte es. Waldi landete seine Granate. Auf die Frage des zunächst wirklich höflichen Schweizer Zollbeamten: "Was ist das denn da hinten drin und was machen Sie damit und wo wollen Sie damit hin?" antwortete Waldi eiskalt: "Das sind zwei wertvolle ZUCHT-MOTORRADER und da wir gehört haben, daß in Italien die guten, alten Ducatis am Aussterben sind, mieten wir uns in der Nähe von Bologna eine Scheune und suchen dann 2 stramme Motorräder für unsere Ladies und zeigen den Italienern dann, wie man wieder schöne DUC's macht..."

Ich dachte, ich hör nicht richtig. Der Typ vom Zoll dachte das auch, das sah man sofort. Und Waldi, die zuweilen bei europäischen Zollbeamten auftretende Humorlosigkeit nicht erkennend, ließ sich nicht im geringsten beeindruckt und erklärte dann weiter, wir selbst würden auch gerne 2 kleine Italienerinnen kennen-

lernen mit viel Kohle usw., usw. Die weiteren Details von Waldis Gelaber habe ich nicht mehr so richtig mitbekommen. Ich tat inzwischen so, als gehörte ich nicht dazu. Die Aufforderung rechts ran zu fahren, folgte dann sogleich.

Ich will's kurz machen, es dauerte ungefähr 2 Stunden zuzüglich 1/2 Stunde wiedereinladen. Die ganze Zeit über fand ich mich selbst ungeheuer beherrscht, denn ich habe Waldi überhaupt keine Vorwürfe gemacht. Nur während der nächsten 2 Stunden Fahrt durch die Schweiz waren wir etwas schweigsam, aber gute Freunde verstehen sich auch ohne Worte.

Unser Ziel war der Orta-See, ca. 70 km nord-westlich von Mailand. Kurz davor, es war 3 Uhr morgens und es regnete in Strömen, fand ich es an der Zeit, die Stimmungslage etwas aufzuhellen. Ich erzählte Waldi etwas von einem tollen Restaurant und von dem weltberühmten Nachtsch, den es dort gibt.

"Alles Quatsch, kenn ich doch alles. Zabajone, Tiramisu, oder so ähnlich, und so weiter, alles alte Kamellen." Das war Originalton vom Feinschmecker Waldi. Ich mußte ihn aufklären, denn er lag völlig falsch: "Es handelte sich um eine Riesenladung Zitroneneis mit 'ner halben Flasche Wodka drüber."

Drei Abende haben wir diese Bombe dann noch im Anschluß an ein tolles Essen obendrauf geschichtet, grauenhaft. Also, Zitroneneis kann ich nicht mehr sehen und Wodka nimmt mein Körper nur noch in kleinen Mengen an und Waldi sprach zwischendurch sogar von Abmagerungskur und Null-Diät. Das darf man aber nicht allzu ernst nehmen.

Übrigens: der Orta-See ist ein kleiner See in der Nähe des Lago Maggiore und ziemlich unbekannt, Gott sei dank. Die Gegend um den See eignet sich hervorragend für einen Kurzurlaub oder als Station auf dem Weg in den Süden. Preiswerte Quartiere sind dünn gesät, aber es gibt einige Campingplätze.

Der schnellste und schönste Weg nach Hause zurück führt über den Simplon Pass und ist für uns Nordlichter wirklich ein Erlebnis. Als weiteres steht einem noch die Bahnverladung von Goppenstein nach Kandersteg durch den Lötschberg-Tunnel bevor. Der Zug fährt alle 30 Minuten und wenn man Pech hat, sieht man gerade noch die Schlußlichter des Abfahrenden. Das hat aber den Vorteil, daß man als erster auf den Nächsten drauf fahren kann und beim Abladen und der anschließenden Talfahrt in Kandersteg keine endlose Autoschlange vor sich hat.

Waldi und ich hatten das Pech und sahen die Schlußlichter im Tunnel verschwinden. Kein Problem, jetzt hatten wir Zeit zum Kaffeetrinken und waren die ersten auf dem nächsten Zug. Ja, und dann in Kandersteg am Ausgang des Tunnels erlebten wir den Höhepunkt unserer Reise.

Der Zug hielt an und ein orange gekleideter, wichtiger Bahnbeamter bedeutete uns mit Handzeichen, den Motor anzulassen und über die Rampe auf den Bahnsteig zu fahren.

Orgel, orgel, orgel, orgel, nichts tat sich.

Hinter uns ca. 80 Autos, die nächsten 6 oder 7 hinter uns begannen ein tolles Hupkonzert, es kam langsam Stimmung auf.

Und Waldi orgelte unverdrossen weiter, während der orange Typ vor uns bald einen Herzanfall bekam. Der Mazda sagte keinen Mucks. Jetzt wurde es Zeit, daß wir etwas unternahmen. Während ich ausstieg, erinnerte ich mich an die Belehrungen meiner 15jährigen Tochter, die ständig zu mir sagt: "Immer cool bleiben, Papa, was auch passiert, immer cool bleiben." Ich blieb cool, wie Gary Cooper in 12 Uhr Mittags, und Waldi blieb auch cool. Der Mazda aber auch.

Ich machte den Leuten in den nächsten beiden Wagen klar, daß vom Dauerhupen der Mazda auch nicht anspringen würde. Das kapierten sie ziemlich schnell und wollten uns tatsächlich schieben helfen. Waldi setzte sich wieder ans Steuer, was bedeutete, daß noch 2 Leute mehr kommen mußten,

um den Mazda vom Zug runter zu schieben. Die Null-Diät sollte ja erst später beginnen.

Alles klappte dann auch prima, der orange Bahnbeamte kam wieder zu sich und war überglücklich, daß sein Fahrplan nicht durcheinander kam, ich bedankte mich bei den so hilfsbereiten Autofahrern: "Vielleicht sieht man sich mal wieder und bis bald und eine tolle Gegend habt Ihr hier."

Und in diesem Moment, ich fing gerade, an darüber nachzudenken, was bei einem japanischen Auto an der Elektrik alles im Eimer sein könnte, in diesem Moment startete Waldi seinen Mazda und der springt auf den ersten Schlag an! Mein Gott, muß ich blöde geguckt haben.

Wir sind dann ziemlich flott verschwunden, wie man sich denken kann. Eigentlich weiß ich auch bis heute nicht genau, ob der Mazda wirklich nicht ansprang oder ob Waldi mich und die Schweizer gehörig verarscht hat. Sicher ist Euch jetzt aufgefallen, daß Übers Motorradfahren in Italien kein Wort hier geschrieben steht. Das ist auch nicht möglich, denn wir haben die Mopeds in Italien nicht mal ausgeladen, es hat am Orta-See nämlich 4 Tage lang Bindfäden geregnet und Graftis brauchen Sonne zum Heizen.

Waldi meint, das wäre nicht weiter schlimm. Hauptsache unsere DUC's haben mal die Heimat gesehen.

Ciao Hartmut

Quelle: Megaphon-Ducati Post

Italo-Motorradhandel
Escher & Wenge GbR
4717 Nordkirchen 2
Telefon 02596/600 + 1571

Moto Guzzi Importe
Neuteile - Gratiskatalog

Moto Guzzi	"V7/700" ab 6000 km	ab 4990,-DM
Moto Guzzi	"T3 California" 12000 km	6800,-DM
Moto Guzzi	"V1000 Convert" ab 6000 km	ab 5700,-DM
Moto Guzzi	"Nuovo Falcone" Bj. '74	ab 1800,-DM
SM	Squire ST1 + Velorex L700	ab 1800,-DM

Ducati

Verkaufe 1 Satz Gußfelgen für SS o MHR, divers Spe-Werkzeug, Su. Lagerdek-Zylink-für 900 SS, Tel: 02632/492522 öfter probieren

Ducati 500 S Desmo, Bj. 79, 43 PS, 25000 km, guter Allgemein-zustand mit kl. Mängel, VB 3200,-, 02425/7363

Verk. Tank, Sitzb., Verkl. f. Pantah, su. Cagiva Alazzu.-Teile, su. Kolb. Zyl. f. 900 SS/SD, Tel. 02404/69344

Verkaufe Spezialwerkzeug für Duc Einzyl. Info gegen Rückporto, Bernd Engels, Meischenfeld 57, 5100 Aachen

Verk. 500 Pantah, Bj. 81, TÜV 91, Sonderlack, 2-1 Höcker, offen, DM 5000,-, 350 GTL, 1000 DM, 08531/21951

Verk. Duc 900 SS + Morini 3 1/2 + Kawa Z 200, J. Sailer, Kreuzeckstr. 3, 8120 Weilheim

Darmah 900 SD, Bj. 81, Br. neu, KW-Lager, Vent., Führungen neu, Zustand 1A, VHB 8800,-, 0521/451589

750F1, 3/88, 34000 km, 12000 DM. Nie Rennen gefahren. Ev. tausch gegen Saturno. Tel. 052/221331 (Belgien)

Laverda

Laverda 750 SF2, Bj. 74, zust. gut, sinnv. Extr., Verschleißt. neu, VB 5700,-, 04631/7610

Guzzi

Suche Krümmer u. Zw.-rohr (neu) für V 50 III. Tel. 0761/64611

V 35, Bj. 79, sehr guter Zustand, 19000 km, VHB 2900 DM, 0511/109007

Spaghetti-Stammtisch der MF Eyfalia in Kufferath für (nicht nur) Benzinquatscher. R/DN/K/AC u.? INFO: Pit, Tel. 02235/6417

Suche Sitzbankblech für Cali II, 0431/202224

Verkaufe VV-Stucchi 200,-, Valpolini Sb. 250,-, H-Rad LM 200,-, orig. Teile + V 50 Monza Teile, Tank-Sitzbank 350,-, Tel. 0721/374218

V 65 Teile : kompl. Kardan mit Bremssch..; kompl. Vorderradgabel mit Rad und Bremsscheibe; Anlässer, Vergaser u. a. Kl.teile: 02761/64599

MG 1000 SP Gespann totl. Um. 15" Carell TR 500, Schwing. alle Solo-Teile vorhanden. Bauj. 84/86. viele sinnvoll. Verbesser. VB 13500,-, 07352/3311

Agostini Nachbau Vollschaale, roh zum Selbstaufbau, Preis VHS, 0431/682143

Orig. Fußrastenanlage Le Mans III, komplett, tip-top, für 130 DM abzugeben. Versand mögl. Tel. 0761/64611

California 850 T3, TÜV NEU, Techn. optisch 1a, Speichenräder, Preis 8200,- VB, Tel. 02151/799504

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

Verkaufe 1 Satz Gußfelgen; LM 3 Seitendeckel original, original Verkleidung, etc. Tel: 02632/492522 öfter probieren

Stucchi-Verkleidung und Lenker für V 65 zu verkaufen, VB 500,-DM, Tel. 02151/799504

Kleinanzeigen in der MOTALIA sind kostenlos und erreichen viele Freunde italienischer Motorräder!

1000 LM 2 Ago zu verkaufen, EZ 4/84, Lafranconi, P+W Höcker u. Halbschaale, 1100 ccm, Vergasersynchronsteuerung Tel. 0561/828629

Suche Armatur/Tacho von V7/700 günstig, Tel. 04105/4264

Verkaufe LM II-Verkleidung, Cockpit, Lafranconi, Fußrasten, T3-Speichenrad u. Cockpit, Tomaselli-Stummel, 02235/6417 ab 18 Uhr

Verk. 1000 SP II, Bj. 86, 33000 km, 67 PS, Gepäcktr., Koffer u. abgefl. Sitzb., Verkl. unfallbesch. VB 6300, Tel. 08507/281

Suche verzweifelt Lafranconi Comp., 38 mm, f. Le Mans I/II in gutem, offenem Zustand. Tel: 02361/371628, ab 18h

Verk. LM II Kardan 100 DM, LM II-Gabelbrücken 90 DM, 36 Ø Schieber a 10 DM, LM II Endrohre a 40 DM, flache Bremsscheib. a 40 DM, Verkleid. 1000 SP I mit Unterteil + Sturzbügel 50 DM, LM II Tacho 40 DM, Suche LM-Schwinge (T5, Cal II, LM IV-V), LM I-Krümmen, Marzoc.-Gabelbrücken 38 Ø, Öldruckinstrument plus Geber, Tausch möglich, 0211/4180220

Orig. Verkl. LM II, Sitzbank, Ago-Verkl., u.v.m. billig zu verk. Tel. 0212/71564 ab 15.2.90 02103/88272

V 65, Bj. 85, 59/91, 29tkm, Lenkkopflag. u. Hi-Reifenneu, Top-Zustand, 3800 DM 0211/4180220, su. Schwinge T5, Cal II, LM IV

Gussrad (hinten) f. LM I/II u. andere Guzzis kompl. m. Lagern abzugeben. Guter Zust., DM 200, Tel. 0761/64611

Verkaufe Akront-Speichenrad 3"-18 hinten, kompl. Tel. 02762/2743

V 50 Monza, Baujahr 85, 30000 km, Kardan neu, diverse Teile poliert, VB 4300,-, Tel. 0773168796

Gebrauchtmotorräder

Typ	km	Bj.	DM
APRILIA			
6.35 Wind	7500	87	5950
DUCATI			
600 SL Pantah	17500	83	7200
600 SL Pantah	23400	85	7600
600 SL Pantah	13900	82	7500
250 Scrabler	20600	73	1900
CAGIVA			
350 E SXT	11800	87	6200
350 SST	9800	85	2100
AERHACCHI			
350 SS	20000	76	2900
MOTO GUZZI			
850 LM I I I	7500	82	8800
850 V7GT-Cali.	10700	73	8500
850 T3	19500	80	6800
V65 SP	14400	84	4700
V65	16200	83	3900
V5C Monza	6000	83	4400
V35 II	11000	83	3900
V35 TT Enduro	28800	85	3850
V35 I	34100	77	2950
250 Airone Sp.	49	5800	
250 Airone Sp.	52	3900	
160 Stornello	2300	76	1100
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			
100C RGS	37000	85	7700

Weitere interessante Marken und Modelle auf Anfrage.

mobil-tech oHG

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

Morini

Moto Morini 3 1/2 T, Bj. 74, Top Zustand, Preis VB, Tel. 02541/71838

Verk. Morini 3 1/2 + Duc 900 SS + Kawa Z 200, J. Sailer, Kreuzeckstr. 3, 8120 Weilheim

3 1/2 S, Bj. 77, (keine Speichenrad.), div. Umbauten u.a. zurückvers. Fußrasten, Ducati-Höcker, TÜV neu, guter Zustand, 030/3338529

Suche 250-Schild für Seitendeckel. Weiße Schrift m. Chromrand Tel. 0431/671108

Zubehör

Ferodo Bremsbeläge FDB108R, Tommaselli Lampenhalter 35/38 mm, Brembo Bremszyl. Rep. Satz PS 11/12, Alles neu aber VB., Tel. 02361/371628

Sonstiges

MOTALIA im Abo, nur 35,- DM pro Jahr

Domkolben (Kölnler oder Mailänder Domprofil) für erhöhte Verdichtung bis 23:1 für alle Marken, Bar Gesellschaft ohne Haftung, Kompres-sionsstr. 23b, 8888 überdruck

Viele Grüße an Jürgen Scheib und seine GmbH von den Zweizylinder-Freunden-Bayern

Geschenk-ABO

Immer wieder stellt man sich Fragen wie: "Was schenke ich Ihr/Ihm zum Geburtstag? Was könnte ich als kleines Dankeschön nehmen?" 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 Beschenkt und kostet bloß 35,- DM.

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo
verschenken an:

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Ort: _____

Ort: _____

Land: _____

Land: _____

Unterschrift: _____

Den Betrag von 35,-DM 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 Beschenkt 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. 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.

MOTORRAD '90 Live

16.-18. März 1990

Die große
Verkaufs-
ausstellung
in der
Kieler
Ostseehalle
vom
16.-18. März
1990

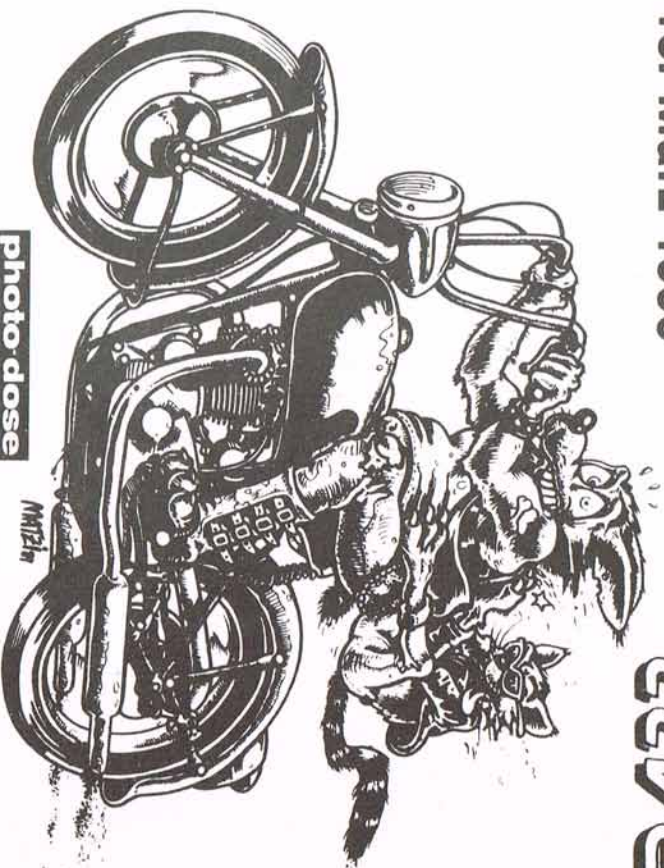


photo-dose