

Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 12

02/90

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 HSE 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

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.

Termine, technische
Tips etc. ohne Gewähr.

Hallo Italienerfreunde

Vor Euch liegt die Nummer 12 der MOTALIA, damit haben wir das erste Jahr geschafft. Die Durststrecke des Winters dürfte nun hoffentlich auch hinter uns liegen, und in den nächsten Monaten wird es sich entscheiden, wie es mit der MOTALIA weitergehen wird.

Es wird sich zeigen, ob die Abonennten der ersten Stunde ihre Abos verlängern werden und es wird sich zeigen, ob sich nun, da MOTALIA den ersten Winter überstanden hat, mehr Händler dazu entschließen, bei uns Werbung zu machen.

Ein Weitermachen, so wie bisher, ist finanziell gesichert. Aber eigentlich streben wir ja an, daß das Heft merklich dicker wird und auch die Druckqualität könnte besser sein. Doch das kostet natürlich Geld. Geld, das über gewerbliche Werbung herein- kommen muß (Von den 35,- DM Abogebühren geht das meiste für Druckkosten, Porto und Verpackung drauf). Hier sind also die Händler und Importeure gefordert.

Dieses Heft hat wieder 32 Seiten, es hat also wieder an Umfang gewonnen.

Der Veranstaltungskalender hat sich schon wieder ganz gut gefüllt. Ihr werdet wohl in keiner anderen Zeitung mehr italo-bezogene Veranstaltungen finden als in der MOTALIA. Damit dieses auch so bleibt, möchte ich Euch bitten, uns Eure Termine so früh wie möglich mitzuteilen, damit wir sie kosten- los in unseren Terminkalender aufnehmen können.

Der Veranstaltungskalender und die kosten- losen Kleinanzeigen waren ja die Grund- ideen, die zu dieser Zeitung geführt haben. Der milde Winter hat einige dazu veranlaßt, die Motorräder jetzt schon wieder anzumel- den. Andere schrauben fieberhaft an ihren Zweirädern, um auch bald wieder die Reize des Motorradfahrens auskosten zu können.

Abends in den Kneipen werden am Stammtisch schon die ersten Touren geplant. Die DDR erkunden, in Italien die letzten fehlenden Teile kaufen, zum Saisonauftakt nach Speyer, um dem Sound der Ein- und Zweizyl- nder zu lauschen, Möglichkeiten gibt es mehr als genug. Wer noch kein Ziel hat, kann ja mal schauen, ob er in unserem Ter- minkalender etwas findet.

Einem Teil der MOTALIA liegt als Beilage Werbung der Goldschmiede Hintzen & Maehse bei. Jürgen Maehse, Fahrer einer Cali II, zaubert wahre Kunstwerke, aber seht selbst.

Euer MOTALIA-Team

GILERA STRADA 150

Die Geschichte meiner jetzigen Gilera Strada begann eigentlich schon 1955, also etwa ein Jahr vor meiner Geburt!

Am 7./8. Mai 1955 fand auf dem Hockenheimring das Rennen um den "Internationalen Rhein-Pokal" statt. Überlegener Sieger der 500er Klasse wurde der damals nahezu unschlagbare Geoff Duke auf der Vierzylinder-Gilera. Bei diesem Augen- und Ohrenschaus war mein Vater anwesend.

Ein Jahr später, am 9. Mai 56 erblickte ich das Licht der Welt. Mein Vater fuhr eine 350er NSU Konsul und so wurde ich vom Motorradfieber recht bald befallen. Und sobald ich halbwegs selbstständig denken konnte, schwärmte mein Vater mir von Geoff Duke und der sagenhaften Vierzylinder-Gilera vor.

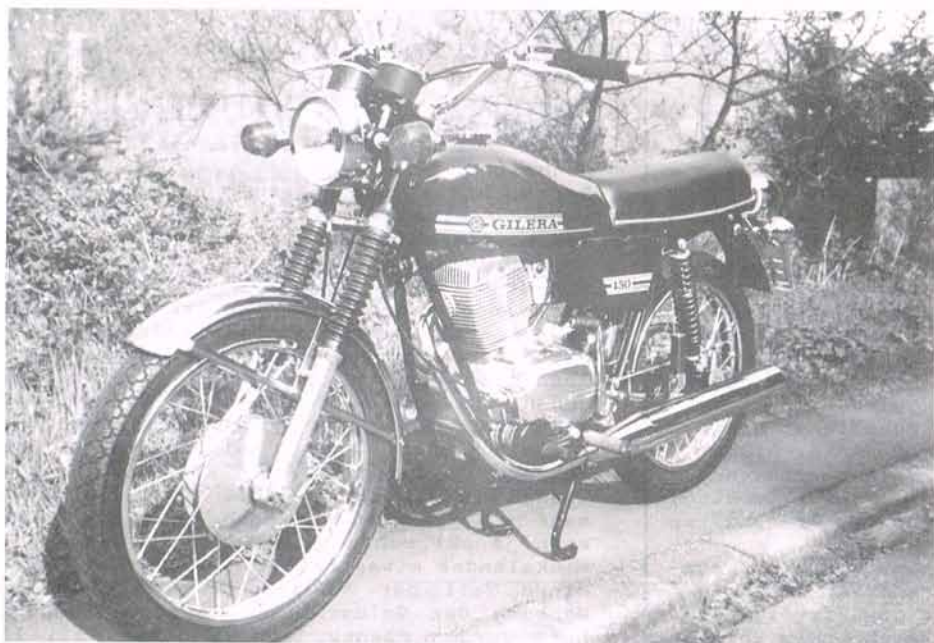
Mit 16 schuftete ich in den Ferien für's erste Moped. Dann sah ich bei einem Händler ein Prospekt mit der Aufschrift "Gilera". Ich war wie elektrisiert, rannte mit dem Prospekt nach Hause.

Mein Vater erkannte die beiden ineinanderliegenden Ringe sofort, und es stand fest, daß ich diese damals neue 50er kriege, Zündapp, Kreidler, Hercules waren passee!

Und zwei Jahre später kam die Strada 150 auf den deutschen Markt. Ich blieb meiner Marke treu und erstand eine krachneue Gilera Strada 150 im Juni 74, mein erstes richtiges Motorrad.

Drei Jahre begleitete mich die Strada durch Dick und Dünn und es kamen fast 30.000 km zusammen. Miserable Lichtleistung und schlechte Elektrik standen auf der Minusseite, sonst war die Strada ein Arbeitstier ohne Falschheiten.

Leider wurde es nun stiller um Gilera und ich brauchte ein größeres Motorrad. Und dann verging die Zeit; einer Yamaha folgten 4 BMW's und eine Honda CM 185 als Wintermotorrad. Die letzte BMW, eine K 100 RS, mittlerweile auch schon 6 Jahre alt und mit fast 80.000 km auf dem Buckel, fahre ich heute noch.



"Mein Gott ist die schön", soll der TÜV-Prüfer gesagt haben

Aber in all den Jahren ging mir meine kleine Strada nicht aus dem Kopf. Eigentlich standen mir schon 2 Tage nach dem Verkauf die Tränen in den Augen. Ich habe trotz Bemühungen nie mehr was von meiner geliebten Strada gesehen.



Das Herz der Strada mit außenliegendem Ölfilter. Darüber sitzt der Nockenwellenantrieb.

Und so langsam kam es wieder in mir hoch, meine Liebe zu italienischen Motorrädern ist eigentlich nie verloschen. Und eines Tages stand mein Entschluß fest. Ich brauche wieder eine Gilera! Einem alten geizigen Geschäftsmann im Ruhestand eine abzuschatzen, schlug fehl, mein Gott, was habe ich telefoniert, was habe ich dem alles geboten! Der Geizhals war nicht zu erweichen! Aber dann erfuhr ich, daß ganz in meiner Nähe noch eine rumstehen soll. Ich hing wieder am Telefon. Aber auch das sah nicht gut aus. Und dann nach einem halben Jahr (!) war der Besitzer bereit, die Maschine zu verkaufen. Ich war wie ein geölter Blitz da, und ich

Brembo

Bestes aus Italien

Bremsanlagen für Straße und Rennsport

Stützpunkthändler

Stein-Dinst

Der Guzzi + Ducati Spezialist

Im alten Dorfe 3 - 33 Braunschweig-Rühme

0531-31 49 49

machte den Deal sofort klar! Das war am 4. Juni 88.

Nun baute ich die völlig verwehrte Maschine auseinander. Ein großes Problem stellte sich sofort heraus. Das Pleuellager war im Eimer und der Vorbesitzer gab die Kurbelwelle irgendeinem Edelbastler, der kam nicht zurecht damit und warf sie weg! So einen sollte man hinrichten!

Von einem BMW-Händler aus Hof besorgte ich mir einen Motor in Teilen, ebenfalls mit defekter Kurbelwelle, aber wenigstens hatte ich nun eine! Diese schleppte ich zu meinem eigenen BMW-Händler, der früher auch Ducatis hätschelte, und sagte ihm, er solle die Welle hinkriegen. Er kennt einen Motorenguru im Saarland und der sagte, kein Problem, er brauche nur Zeit! Das war also geritzt.

Nun ging es an die Suche nach Teilen, schließlich sollte die Strada besser als neu werden. Bei einem kleinen Vespa-Händler in Trier fand ich unheimlich viele Sachen, die ich natürlich alle abschleppte, auch ein großer Vespa-Händler in Trier hatte noch vieles in der Ecke liegen. Überhaupt waren Ersatzteile nicht das Problem.

Schwierigkeiten machten mir der schlechte Detailzustand, kaputte Gewinde, eingerostete Schrauben, hier was abgebrochen, da was krumm, Federbeine nur noch Schrott, ebenfalls Felgen und Speichen, in der Sitzbank wohnten die Mäuse, alle ehemals polierten Aluteile waren vom Salz zerfressen, der Tacho war eingedetscht und was weiß ich noch alles.

In liebevoller Kleinarbeit baute ich alles auseinander, katalogi-

sierte alles, fotografierte Dinge, wo ich Ärger erwartete und erstellte eine Liste der benötigten Neuteile, der aufzuarbeitenden Teile und der sonstigen Arbeiten. Und dann ging es nach System ans Werk.

Der Rahmen und die Schwinge gingen nach Neu-Isenburg in einen Betrieb zum Kunststoffbeschichten, alle Chromteile schickte ich nach Usingen/Taunus zu einem weiteren Spezialbetrieb. Unterdessen besorgte ich neue Felgen und Speichen (von Honda, sorry! reine Qualitätsfrage) und fing an, die Räder neu einzuspeichen, die Bremstrommeln wurden natürlich aufpoliert, von Hand versteht sich, und anschließend ging es an die anderen Aluteile.

Aber ich brauchte noch Teile und so rief ich auf eine Anzeige in einer Oldtimerzeitung in Landshut/Bayern an. Der gute Mensch hatte eine Strada komplett zu verkaufen. Das juckte mir in den Fingern. Meinem Gehaltskonto gefiel das weniger, aber was soll es schon.

Ich sattelte meinen Fiat Uno und rauschte ins Bayernland. Der Kauf der zweiten Maschine erwies sich als echter Glücksgriff. Sie war zwar drei Jahre älter als die bereits in Arbeit befindliche, aber sie war nur 4 Jahre angemeldet und der Motor war top!

Mein BMW-Händler baute den Motor auseinander, ersetzte ein paar Dichtungen, säuberte das Innere und baute alles wieder zusammen, fertig.

Inzwischen ging es langsam ans Zusammensetzen und dann bekam ich Bauchschmerzen. Der Motorenguru rief an, er habe einen neuen Hubzapfen, ein neues Pleuel, einen neuen Kolben und einen meiner Zylinder passend auf den neuen Kolben schon geschliffen, alles fix und fertig.

Ich schlich zu meiner Bank, aber es half nichts, und außerdem habe ich nun einen Reservemotor, praktisch im Neuzustand!

Beim Zusammenbau gab es eigentlich keine Probleme, mein gründliches Arbeiten beim Demontieren



Manfred und seine Strada

und die Mühe bei der Instandsetzung der einzelnen Teile vor der Endbehandlung zahlten sich nun aus!

Mein BMW-Händler ließ mir die Sitzbank neu beziehen und erledigte die Lackierarbeiten der Blechteile gleich selbst.

Trotzdem war ich noch auf Hilfe einiger Freunde angewiesen, ganz ohne Schweißen ging es nicht. Aber irgendwann im April 89 war meine Strada fertig.

Durch eine defekte Zündkerze feuerte sie mir eins vors Schienbein, und noch eins unter den Stiefel, aber dann sprang sie auf den ersten ernsthaften Tritt, nach dreimal durchtippen, an! Ich war im Himmel. Endlich hatte ich wieder meine Gilera, und endlich hörte ich den Viertakt-Single wieder brollern.

Ich war selten in meinem Leben so froh und zufrieden, wie an jenem Abend im April 89, als ich vor meiner Haustür auf dem Boden saß und meiner Strada zusah, wie sie vor sich hin tuckerte.

Nun ging es wieder ans Ernsthafteste, der TÜV mußte noch überzeugt werden. Aber auch das übernahm

mein BMW-Händler, gleich in der Werkstatt wurde das erledigt. "Mein Gott, ist die schön", soll der TÜV-Mann gesagt haben, und damit hatte ich gewonnen!

Und nun ging's an's Fahren. Die Vergasereinstellung stimmte noch nicht, und die Zündung steht wahrscheinlich ein wenig zu früh. Der Vergaser stimmt inzwischen, die Zündung noch nicht so richtig, aber das kommt noch.

Am ersten Juli-Wochenende düste ich mit der Strada ca. 200 km von Trier nach Karlsruhe-Ettlingen zum Azzurri-Treffen. Nachdem mein Schwager mit seiner Guzzi aufgefunden wurden, ließen wir erstmal die Kehlen auf ihre Kosten kommen. Und zu späterer Stunde deuchte mir, ich hörte mein Kennzeichen über den Lautsprecher.



Die rechte Seite des Motors

Und tatsächlich, man hatte meiner Strada für ihre Schönheit einen Pokal verliehen. Das mußte dann auch noch begossen werden. Schrecklich schön war das. Zwei zufriedene aber besoffene Beamte gab es zu besichtigen, und am anderen Tag trug mich meine Strada

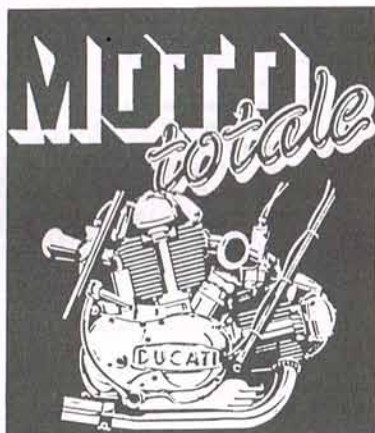
sicher und zuverlässig, wie von früher gewohnt, nach Hause.

Jetzt steht sie in der Garage und wartet auf den Mai, dann wird sie wieder hier und da der großen BMW das Nachsehen geben.

Und verkauft wird meine Strada nie mehr!

Manfred Schaab

Einzyylinder-Viertaktmotor mit Stößelstangen und Kipphebeln, Bohrung x Hub: 59,9 x 54, Hubraum 150 ccm, 14 PS bei 8250 U/min., Fünfganggetriebe mit Kickstarter, Gewicht 115 kg, Höchstgeschwindigkeit 115 km/h Verbrauch ca. 2,9 Ltr/100 km



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

KRAFTFAHRZEUG- und UNFALL- VERSICHERUNG

Neue Tarife 1990

Ein jeder Motorradfahrer wird schon etwas davon gehört haben: Die Beiträge für die Haftpflichtversicherung sind zum Teil erheblich gesenkt worden. Ein umfassender Beitragsvergleich war in "MOTORRAD" 02/90 zu finden.

Vergleichen

Da sich die einzelnen Gesellschaften zum Teil unterscheiden, empfiehlt sich nicht nur ein reiner Vergleich der Beiträge sondern auch ein Vergleich der angebotenen Serviceleistungen.

Serviceleistungen

Ein Versicherer kann zwar günstige Beiträge anbieten, muß aber nicht über einen qualifizierten Außendienst die Betreuung ausreichend sichern. Leider werden häufig erst im Schadenfall die Nachteile einer servicelosen Versicherung deutlich. Dann hört man die Klagen: "Immer dieser Ärger mit der Versicherung, wenn sie mal zahlen soll, ist keiner zuständig", um dieses Thema nur kurz anzureißen.

Bei der Wahl seiner Versicherung sollte man also nicht nur auf 10 DM Beitragsunterschied im Jahr achten, sondern auch darauf, ob die Gesellschaft eine Niederlassung in der Nähe hat und ob man wegen jeder Vertragsänderung selbst irgendwo hinfahren muß oder ob man sich jemanden kommen lassen kann, der alles für einen regelt.

Oft werden die Beitragseinsparungen durch Telefon- und Portokosten auf der anderen Seite wieder ausgeglichen.

Unfallversicherungen

Bei aller Freude darüber in diesem Jahr günstiger fahren zu können, darf man nicht die immer noch zu hohe Unfallstatistik vergessen. Gerade zum Beginn der neuen Saison sind viele Autofahrer nicht auf die Motorräder gefaßt, einmal übersehen werden,

heißt bei uns leider meistens nicht nur Motorrad sondern auch Knochen kaputt.

Falls man gerade auf dem Weg zur oder von der Arbeit ist, gibt es Leistungen aus der gesetzlichen Unfallversicherung. Diese ist aber im Umfang stark begrenzt. Erst ab einem Invaliditätsgrad von 20% (Beispiel: Totalverlust eines Daumens) ist überhaupt eine Leistung zu erwarten.

Für die Unfälle, die in der Freizeit geschehen, gibt es keinen Versicherungsschutz aus der gesetzlichen Unfallversicherung. Deshalb sind außer Gesundheitschädigungen auch finanzielle Einbußen zu erwarten.

Das muß nicht sein. Eine private Unfallversicherung gilt rund um die Uhr auf der ganzen Welt mit wesentlich besseren Leistungen als die gesetzliche. So kann schon ab einem Invaliditätsgrad von nur einem Prozent eine Leistung in Anspruch genommen werden.

Zur Absicherung der Selbstbeteiligung in Krankenhäusern kann man zusätzlich ein Krankenhaustagegeld versichern.

Man sollte sich überlegen, ob man einen Teil der Beitragseinsparung in der Haftpflichtversicherung zur persönlichen Absicherung von finanziellen Unfallfolgen aufwendet.

Ich wünsche allen Lesern der MOTALIA ein unfallfreies Jahr und viel Spaß beim Fahren.

Wer noch Fragen zum Thema Versicherungen hat, kann sich gerne an mich wenden:

Stefan Wiese
Großer Kamp 35
2300 Kiel
Tel. 0431/789942

Achtung

hast Du schon Dein
MOTALIA-Ab
für die kommenden 12 Monate
verlängert ?

Leserbrief des Ducati-
Stammtisches Bielefeld

An die Macher der MOTALIA, zuerstmal weiter so. Ich persönlich, fand's toll, daß den Stammtischen eine Zeitung kostenfrei zugeschickt wurde. Die ist bei uns dann an den Treffen auch ziemlich gelesen worden. (Trotzdem hab ich mir mal erlaubt, Euch einen Beitrag zu überweisen, ich glaube, der kann doch gebraucht werden.)

Über unseren Stammtisch Bielefeld zu erzählen, hab ich jetzt leider nicht so sehr die Zeit und die Muße. Es ist auf jeden Fall so, daß wir uns mit so 10-15 Leuten einmal im Monat am ersten Dienstag um 20 Uhr in Dreilinden bei Werther treffen und daß für März/April auch eine Ausfahrt geplant ist. Da gibt's dann auf jeden Fall mehr zu erzählen.

Der Stammtisch besteht jetzt seit ungefähr einem halben Jahr und im weitesten Sinn als sich dazugehörend, haben sich bestimmt 25 Leute erklärt. Vielleicht steigt ja auch die Anzahl der Teilnehmer wieder, wenn im Sommer mehr Duc's angemeldet sind und die Motivation wieder größer ist.

Wir haben uns nicht ausschließlich auf DUCATI eingeschworen, sondern jeder, der Interesse hat für DUCATI, für Italiener, für die Gruppe, die sich gebildet hat, oder auch nur für Motorräder, ist willkommen.

Kontaktadresse, Information, Neuigkeiten gibt's über mich.

Jeder der will, kann kommen und ist herzlich willkommen!!!

Ich selbst ziehe im Februar um und wohne dann:

B. Willhausen
Am Brodhagen 43a
4800 Bielefeld 1
Tel. 0521/886598

Damit genug, mit desmodromischen Königswellenrößen
Brigitte

« **Ducati 851** »

Bestes aus
Italien

sofort lieferbar!

Probefahrt bei uns nach Absprache möglich!

Der Guzzi + Ducati Spezialist

Stein-Dinst 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 Flachschulter, 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 cc „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.

Italotreff in Bremen

Bisher trafen sich Italofans aus dem Bremer Raum jeden ersten Mittwoch im Monat im "Circus" in Ritterhude.

Der Termin ist immer noch aktuell, aber die Gaststätte hat gewechselt. Neuer Treffpunkt ist der "Schlachthof", Bürgerweide bei der Stadthalle in Bremen.

Gebrauchtkauf-Beratung für Larios

Ab Anfang März wird der Moto Guzzi Lario Club eine Gebrauchtkauf-Beratung zur Verfügung stellen, welche gegen Rückporto beim Lario Club angefordert werden kann.

Kontaktadresse ist: Lario Club, Armin Eiser, Nikolausstr. 27, 6228 Eltville

MOTO (FUTZZACK) GUZZI-FREUNDE NIEDERRHEIN

Tja, alles begann damit, daß ein damaliger Freund (V7-Fahrer) und ich (V7) meinten, daß es in der Umgebung des linken Niederrheins überhaupt keine Motorräder gab - aber es geschah 2 Jahre lang nichts, bis dann 1983 zu dem über-Guzzi-Treffen in Mandello kam.

Mein Kumpel machte gerade Guzzi-belastungstest (Urlaub) mit dem Gespann (3 Personen und vielzuviel Gepäck) in Frankreich und fuhr extra fürs Treffen zum Como See.

Ich setzte mich, trotz Krankenschein - ich hatte das rechte Bein von der Hüfte bis zum Fuß in Gips - auf meinen Betonmischer mit Seitenwagen - nachdem ich die Bremse nach links versetzt hatte - und pflügte ins Laubruscoland.

Wir trafen uns, wie wohl anders zu erwarten, auf dem "kleinen, völlig unbekanntem" Campingplatz "Continental". Mein Freund hatte schon "ganz per Zufall" einen Bekannten mit seiner Cali II und Freundin aus Oberhausen getroffen und abends lernten wir dann noch Lolo + Martine aus Duisburg im Chianti-Fieber kennen. Das alkoholisierte Gespräch kam in der lauen und Lafranconi geschwängerten Nacht am See auch auf Club und Treffen zu sprechen.

Bäck in old Germany trafen wir uns und beschlossen eine lockere Gemeinschaft zu bilden - ohne die übliche deutsche Clubhierarchie. Jeder kann - keiner muß. Wir fahren gemeinsam auf Treffen, tauschen Informationen über Technik, Treffen etc., helfen einander und organisieren seit Januar '84 unsere eigenen Treffen.

Wir sind, unseres Wissens, die Einzigen, die ein Guzzi-Winter-treffen veranstalten - und mit gutem Erfolg (Auto's - pfui deibel). Durch Martine (V50), sie ist Französin, haben wir sehr gute Kontakte zum Moto Guzzi Club de France und fahren selbst zweimal jährlich auf deren Treffen. Die französischen Kollegen sind auch jedes Jahr bei uns vertreten und einige Stammgäste aus merry old England kommen immer, wenn wir "Hof halten".

Bis ins Jahr '87 organisierten wir zweimal im Jahr ein Treffen - Sommer und Winter. Das Sommer-treffen stellten wir auf gemeinschaftlichen Beschluß hin ein - im Winter hat man halt die Echten.

Zur Zeit bestehen wir aus 8 "engeren Mitarbeitern" und machten am 12.-14. Jan. unser 7. Winter-treffen.

Theo

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 Ventildfedern
Doppelzündung, verstärkte Steuer- und Primer-Ketten
Nieland-Spezialzündbox für 180 Grad, Motorinstandsetzung
Motortuning, eigene Kurbelwelleninstandsetzung usw.
Laverda-Ersatzteilversand täglich, auch ins Ausland.
Laufend 20 Laverda-Motorräder auf Lager. Kommen Sie ganz
unverbindlich bei uns vorbei und lassen Sie sich beraten.

Fa. Nieland, Rottenbucherstr. 14, D-8951 Osterzell

Tel. 08345/884, Telefax 08345/714

Moto Guzzi 1000 S

"motorrad, reisen & sport" testet in der Februar-Ausgabe die endgültige Version der 750 S-Replica mit geänderten Spiegeln, Benzinähnen mit Reserveschaltung (wie kann man bloß andere bauen?), und weißen Instrumenten. 16 Fotos sind auf acht Seiten verteilt. Auch in dem Februar-Heft der Zeitschrift "PS" befindet sich ein Bericht über die 1000 S. Neun Bilder gehören zu diesem Test, der über fünf Seiten geht.

Moto Guzzi Daytona

Alan Cathcart war mal wieder einer der ersten, der die neue Guzzi fahren durfte. Eines der Ergebnisse dieser Begegnung ist ein zweiseitiger Fahrbericht mit vier Bildern in der österreichischen Zeitschrift "Der Reitwagen". In Deutschland wurde der Artikel im "mo" Nr. 02/90 veröffentlicht. Auf den sechs Seiten befinden sich fünf Bilder.

Aprilia 125 Pegaso

Ein Kurztest, der eine halbe Seite einnimmt, ist in "motorrad, reisen & sport" 2/90 zu finden. Zwei Fotos zeigen den 27 PS Zweitakter, der 7680 DM kosten soll.

Gilera XRT 600 + Aprilia Tuareg 600 Wind

Ein Vergleichstest von sechs Einzylinder-Enduros ist in der Februar-Ausgabe von "PS" zu finden. Die italienischen Aspiranten Aprilia Tuareg 600 Wind und Gilera XRT 600 treten gegen die Honda NX 650 Dominator, Kawasaki Tengai, Suzuki DR 650 RS und Yamaha XT 600 Z Tenere an. Bei soviel Mopeds gibt's natürlich einiges zu schreiben, und so nimmt der Test 12 Seiten mit einigen Bildern ein.

MOTALIA

erscheint monatlich zum 15.

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

DUCATI-CLUBAUSFAHRT

der Ducati-Freunde Österreich vom 21.09.89-24.09.89 zu unseren Nachbarn in die Schweiz

Pünktlich, wie bereits einige Tage zuvor angekündigt, erschien Alfred Kramer mit seiner MOKO-Eigenbau-Maschine und Ewald Grillmayer mit Frau auf Guzzi 650 Enduro bei mir zu Hause.

Das Wetter zeigte sich noch nicht von seiner besten Seite; Nebel mit Sichtweiten bis zu max. 20 m und Temperatur um 12°C waren nicht sehr einladend für eine längere Tour. Doch der Wetterbericht kündigte nach Nebelauflösung gutes Wochenendwetter an. Nach einigen Minuten mit Unklarheiten, ob mehr Werkzeug, mehr Öl zum Nachfüllen, oder gar beides besser wäre, kam dann doch noch die Einigung, so blieb zum Schluß der Schlafsack zu Hause.

Wie schon angekündigt, trafen wir auf dem Weg nach St. Pölten unseren Walter Lang mit seiner BMW R 100 RS. Inzwischen waren wir 6 Personen und 4 Motorräder, als wir auf dem angekündigten Treffpunkt ankamen. Hier wartete Hermann Stadlbauer mit seiner 750 Paso und dazugesellt hatte sich noch ein schnellentschlossenes DUC-Mitglied Hr. Johann Strobl mit seiner 900 S-BMW.

Nach kurzer Begrüßung ging's weiter über Mariazell, Seeberg nach Thörl, hier warteten unsere burgenländischen Freunde - angeführt von Werner Kautek mit seiner Bimota 1100, unser Kurt Flasch auf einer 750 Sport, und unser zweiter "Kiwarä", Gerhard Kurz ebenfalls 750 Sport, alle von Akustik Italiana.

Mit 9 Motorrädern und 11 Personen fuhren wir Richtung Kärnten. Leider hatte unser Freund Kurt in Thörl nur für sein leibliches Wohl gesorgt und versäumt sein Mo-

torrad vollzutanken und blieb in der Nähe von Pausendorf ohne Treibstoff stehen. Eine Zwangspause von ca. einer halben Stunde mußte eingelegt werden. Durch diverse Stops lagen wir nun schon etwas schlecht in der Zeit und wir fuhren daher zügiger weiter. Nach einer Pause bei Walters-Mehlspeisbruder dem "Hück" ging's weiter über Osttirol zur Grenze und weiter zu unserem Nachtquartier nach Schabs. Hier hörte der ganze Haufen die erste Ausgabe von "Südbahn-Kurtis" originellen Einlagen.

Zeitig am nächsten Morgen ertappten wir die beiden BMW-Fahrer beim emsigen Öleinfüllen. Später ging's über den Jaufenpaß in schnellen Kurven zur Paßhöhe. Da die Bremse am Hinterrad noch immer nicht richtig Biß hatte, schaute ich einmal nach, doch ein Blick genügte und die Verwunderung war perfekt, hier hing eine mitlaufende Bremsscheibe faul in der Gegend herum. Nach allgemeinem Bestaunen und Gratulation zum ersten Geburtstag wurden die restlichen Fragmente entfernt und im Koffer verstaut.



Völlig "frei schwimmend" gelagerte Bremsscheibe, leider nicht ganz ungefährlich

Nun wurde als Abhilfe ein Umweg nach Bozen ins Ersatzteillager erforderlich. Resumee: 2 Stunden Verspätung und Änderung der Strecke, um den kürzesten Weg zur Schwäg-Alp zu fahren.

Nach diversen Wehwechen erreichten wir in optimaler Schräglage unser Ziel. Hier wartete Marcello Aebi der "Vater" des Ducati Club Schweiz mit einigen seiner Club-Kollegen auf uns. Danach fuhr ein endlos langer Motorradwurm in Richtung Restaurant Achmühle. Dort erwarteten uns schon die saftigen Ducati-Steaks. Sogar unser gefräßiger Kurti wurde dabei randvoll. Übernachtet wurde auf einem Sammelmatratzenlager bei Fam. Hansruedi Kern.

Am nächsten Morgen war wieder Superwetter, doch leider fehlte uns die Kraft eine zünftige Passetour zu unternehmen. Ergo, fuhren wir in Richtung Bodensee. An diesem Tag veranstaltete Marcello auch ein Pistolenschießen für alle anwesenden Personen. Nun steht es fest, die Schweizer schießen doch selbst ihre Löcher in den Käse. Der Sieg ging ganz klar an die "Eidgenossen". Das schlechte Abschneiden der beiden "Kiwara", die noch von mir geschlagen wurden, wäre da noch zu erwähnen.

Abends saßen wir wieder gemeinsam in der Achmühle und unser "Südbahnkurti" ließ wieder gewaltig die Sau heraus. Es wurde gefachsimpelt, Witze erzählt und ge-

trunken. Als dann noch die Leute von der angrenzenden Gaststube zu uns kamen, wurde auch noch gesungen und getanzt und viel Schwizer Dütsch gesprochen. Nachtruhe war erst lang nach Mitternacht, aber durch die Rückstellung der Sommerzeit wurde uns zum Glück eine Stunde Nachtruhe mehr geschenkt.

Am Sonntagmorgen zeitig in der Früh mußten wir feststellen, daß unsere Abreise nicht ganz so rasch erfolgte, wie wir tags zuvor planten, dazu kam ein Morgennebel, der eine zügige Fahrweise kaum zuließ. Doch ab der österreichischen Grenze wurde fest Gas gegeben und so waren wir noch einigermaßen im Zeitplan. Am Arlbergpaß wurde eine kurze Fotopause eingelegt. Ab hier war das Wetter schlagartig besser und so fuhren wir im Sonnenschein und angenehmer Temperatur bis nach Hause.

Unterwegs durfte ich dann einen Teil der Strecke mit Werners Bimota fahren. Ich war von der Handlichkeit dieser Maschine überrascht, und von der Leistung ganz zu schweigen.

Alles in allem war das eine gelungene Ausfahrt, die allen Beteiligten sicher noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Gesamtlänge: 1800 km

Höchster Paß: 2383 m

Auf eine Ausfahrt im nächsten Jahr freut sich heute schon Tourenleiter Johann Stöger



Pause am Jaufenpass, 2094 m

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!

11.03.1990

Concours d'Elegance des Ducati Owners Club of West Australia in Victoria, Park Hotel, Carpark

16.03.-18.03.90

Motorrad live '90, Motorradausstellung in Kiel mit großem Italo-Stand

Info: 0431/686939

??.04.1990

Rennveranstaltung des Moto Guzzi Club Niederlande

Info: M.G.C.N., C.B. Kentiestraat 1, NL-3945 CB Cothen, Tel.03436/1435, Holland

05.05.1990

Tag der offenen Tür bei der Firma Höckenschnieder in Biefefeld-Brackwede

Info: Tel. 0521/452445

11.05.-12.05.90

Clubrennen des Ducati-Club München in Hockenheim.

Info: Ducati Club München, Oskar-Maria-Graf-Str. 26, 8038 Gröbenzell

11.05.-13.05.90

Treffen des Ducati Club Dänemark in Egense bei Svendborg

Info: Ducati Club Danmark, Peter Bottos, Voldflojen 5 st. tv., DK-2700 Bronshøj, Dänemark

18.05.-20.05.90

Guzzi Lario Treffen in der Nähe der Loreley

Info: Lario Club, Armin Eiser, Nikolausstr. 27, 6228 Eltville, Tel. 06123/61565

25.05.1990

Freies Training der Ducati-Freunde-Hessen in Croix en Ternois in Frankreich

Info: Bernd u. Elke Schmidt, Gutenbergstr. 9, D-6367 Karben 6, Tel. 06039/7298

25.05.-27.05.90

12th anual big Country Rally des MGNOC in West Virginia
Info: Buck Bush, 347 Glenn Lane, Follansbee, West Virginia 26037, Tel. 304/527/1389, USA

25.05.-28.05.90

International Moto Guzzi Rally in Lichfield, Staffordshire, Großbritannien

Info: Serena Powis, 26 The Crescent, The Wells, Epsom KT 18 LL, Tel. 0044/37/2724681

27.05.1990

Moto-Italiashow (Ausstellung von italienischen Motorrädern und Zubehör) in Ternat, Belgien

Info: Moto Italia, Lippensputweg 11, B-1742 Ternat

01.06.-03.06.90

19th Annual Kansas State Rally bei Lindsborg

Info: Frank Wedge, R#1, Box 136, Ellsworth, Kansas 67439, Tel. 913/472/4988, USA

02.06.-04.06.90

Treffen des Laverda Club Holland in Kollum

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), 0142/85236, Italien

15.06.-17.06.90

2. Arkansas Moto Guzzi Rally, USA

16.06.-17.06.90

Falcone-Treffen in der Nähe von Bremen

Info: Jens und Ulla Jakob, Grasdorf 29, 2802 Ottersberg

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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 Stammtisches Rüdeshelm/Nahe im Kellenbachtal
Info: Harald Pleines, Schäferstr. 11, 6551 Rüdeshelm

23.06.-24.06.90

Midnight Sun Race Meeting des Ducati Club Finland in Veteli, Autodromo KeMoRa, Finland
Info: Markku Saari, Mustasnevan-tie 30, SF-61340 Nopankylä

06.07.-08.07.90

3. ital.Motorrad Treffen des MC Eversdijk in Wemeldinge, Holland
Info: MC Eversdijk, Rini Kloosterman, Stekeldijk 2, NL-4493 PE Kamperland, Holland

06.07.-08.07.90

5. Treffen für italienische Motorräder der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. in Düren-Kufferath
Info: Helge van Riel, Paradiesstr. 64, 5160 Düren, Tel. 02421/41180 ab 18 Uhr

20.-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, Österreich

?? .08.1990

Internationales Aermacchi Treffen in Brunnadern in der Schweiz

03.08.-05.08.90

6. Eagle Cave Guzzi Rally, USA

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

24.08.-26.08.90

Virginia Moto Guzzi Owners Club 8. Annual Rally, USA

24.08.-26.08.90

International Vee Twin Rally des Moto Guzzi Club GB in Shaftsbury, Dorset, Großbritannien

Info: Serena Powis, 26 The Crescent, The Wells, Epsom KT 18 LL, Tel. 0044/37/2724681

26.08.1990

Britisch-Italienisches Klassikertreffen für Autos und Motorräder bis Bj. 1975 in Bad König
Info: Alexander Hahn, Klosterwaldstr. 7, 6123 Bad König

22.09.-23.09.90

54. Bol d'or mit Italiener-Treffen des Forza Italia in Paul Ricard in Frankreich

Info: Robert Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Sain-Avold, Frankreich

19.10.-21.10.90

4. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern

Info: Koni Neubauer, Kleebergerstr. 40, 8399 Ruhstorf

Walter + Jewell
Seitenwagen
Teile u. Zubehör
für Moto-Guzzi.

K. Walter
Waldseestrasse 50
7608 Hesselhurst 07852/7118



zum Beispiel

Gaszug DM 9,00

Kupplungszug " 14,00

Alu-Tanks ab "580,00

Scheibenbrems-

beläge ab " 19,80

Katalog anfordern !!

Moto Guzzi Produktion

Während Guzzi 1980 noch 14300 Motorräder weltweit verkaufte, waren es 1988 nur noch 5900. Nach dem Verkauf des auch zum De Tomaso-Konzern gehörenden Benelli-Werks in Pesaro im letzten Jahr sollen nun um die 15 Millionen DM zur Verfügung stehen, mit denen das Werk in Mandello modernisiert werden soll. Damit stehen hoffentlich auch wieder ausreichende Finanzen für Weiter- und Neuentwicklung zur Verfügung. Die in Mailand gezeigten neuen Modelle Daytona, Quota und Nevada zeigen in diese Richtung.

Gilera SP 01

Die Händler Schwarz, Speyer und Zieger, Hockenheim haben sich entschlossen, die 125 SP 01 in Eigenregie nach Deutschland zu importieren. Die Einfuhr des 125 ccm-Renners ist von Vespa Ulm abgesehen, es handelt sich also um keine "Grauimporte". Für Deutschland ist eine stufenführerscheintaugliche Version geplant. In Italien gibt das Werk 35 PS bei 10600 U/min an. Das ca. 130 kg schwere Motorrad soll damit 160 km/h laufen. Ab Ende Februar wird es für 8500 DM erhältlich sein.

Gilera Motorrad des Jahres

In Frankreich wurde die Gilera RC 600 auf dem Pariser Salon von 71 Journalisten zum Motorrad des Jahres 1989 gewählt.

Bimota-Ducati

Es wird wieder über eine reinrassig italienische Bimota gemunkelt. Motorenlieferant soll, wie schon bei der db 1, Ducati sein. Im Gespräch sind die Motoren der 900 SS oder der 851. Auch der Motor, den Cagiva zusammen mit Ferrari entwickelt, wäre eine Möglichkeit. Geplant sind eine "normale" Bimota und eine Weiterentwicklung der Tesi mit Achsenkellenkung.

SOS-Saturno

In Mailand stellte Gilera eine Saturno für den SOS-Einsatz vor. Alu-Rahmen, Vollverkleidung, Upside-down-Gabel und Vierkolbenbremse sollen dem Einzylinderrenner mit 55 PS zum Erfolg verhelfen. Der Motor hat wie die Werksmaschine vom Vorjahr 560 ccm. Zum Einsatz kommt Michelin-Bereifung in den gleichen Größen wie in der Serie (110/70-17 vorne, hinten 140/70-17). Das Gewicht der Saturno Piuma wurde mit 130 kg angegeben.

Tuningkit für Guzzi Daytona

Für BOT-Fahrer will Guzzi ein Tuningkit für die Dr. John Replica anbieten. Es wird eine Leistung von 120 PS anvisiert.

Cagiva mit japanischen Bremsen

An der Cagiva Elefant kommen Doppelkolben-Schwimmbremssättel der japanischen Marke Nissin zum Einsatz. Harte Zeiten für Brembo.

Bleifrei für Ducati

Ducati gibt ab sofort alle Modelle ab 750 ccm für den Gebrauch von bleifreiem Superbenzin mit 95 Oktan (Euro Super) frei.

Gilera RC 600

Für die Einzylinder Enduro ist in nächster Zeit ein Rally Kit im Still der Paris-Dakar Maschinen geplant.

Cagiva-England??

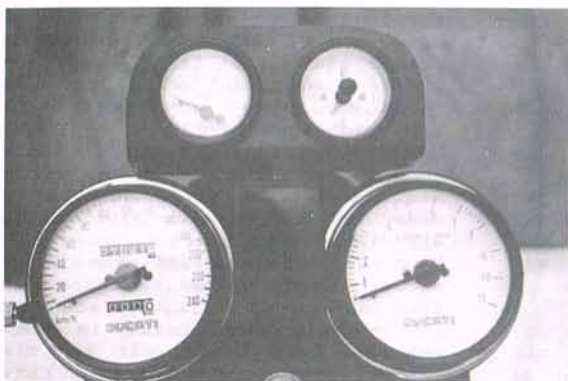
Es scheint sich doch nicht nur um Gerüchte zu handeln, daß Cagiva ein Motorradwerk in England errichten will.

Es steht noch nicht fest, ob die Markenrechte eines der ehemals großen Motorradhersteller von der Insel übernommen werden, oder ob ein neuer Name aus der Taufe gehoben werden soll.

Weisse Zifferblätter für Ducati-ND-Instrumente

An den Modellen 900 Darmah und an den beiden Mike-Hailwood-Replicas befinden sich Nippon-Denso-Instrumente. So mancher Ducatisti hat mit dem Umbau auf weiße Veglias geliebäugelt, aber ein halber Tausender - nur für die Optik - ohne spürbaren technischen Nutzen, ist 'ne Menge Geld, und den meisten Freunden wird vermutlich noch nicht mal was auffallen.

Eine Alternative ist, die ND-Instrumente auf weiße Zifferblätter umzubauen. Dieses bietet unser Leser Wolfgang Lorenz, Uhlandstr. 20, 7125 Kirchheim/Neckar für 150,- DM incl. MWSt. für beide Instrumente an. Er öffnet die Instrumente, versieht sie mit neuen, weißen Zifferblättern (Folien), baut sie wieder zusammen und überprüft und justiert sie, so daß eine Ganggenauigkeit gewährleistet sein soll. Eventuelle Reparaturen der Instrumente können auch gleich mitgemacht werden. Der Umbau der Instrumente dauert ca. 3 - 4 Wochen.



Es müssen nicht immer Veglias sein

Bei den älteren Modellen Darmah und der MHR I werden die Zeiger der Instrumente so bearbeitet, daß der original Farbton - Messing - später zu sehen ist. Die Kunststoffzeiger der MHR II werden schwarz lackiert.

Tuning für die Saturno

Ab Feb./März wird die Firma Schwarz, Johannisstr. 1, 6720 Speyer Tuningteile für die Gilera 500 Saturno anbieten. Einmal gibt es einen Satz zur Hubraumerweiterung. Zylinder und Kolben komplett

mit Kolbenbolzen, -ringen, Dichtungen usw. kosten 899 DM. Die größere Bohrung von 100 mm (original 74 mm) verhilft zu 581 ccm.

Wem das noch nicht reicht, der kann dem Einzylinder noch mit zwei Nockenwellen für 599 DM auf die Sprünge helfen.

ITALMOTO

Siemensstr 31 * 3008 Berenbostel/Han.
Tel. 05131/92009-0 * Fax 05131/95694

Kurbelwellenhauptlager SS..... Stück 129,-
Conti 750, 900, Pantah..... Paar 465,-
Zahnriemen Pantah..... Stück 24,-
Veglia P.C. Drehzahlmesser.... Stück 210,-
Veglia Tacho weiß... .. Stück 210,-
Kolben 1 + 2 Zyl. Borgo..... Stück 285,-
Koni alle Modelle mit TÜV..... Satz 298,-
Brembo

Vierkolbenzange schwarz..... Stück 430,-
Vierkolbenzange gold..... Stück 595,-
Schwimmende Scheibe # 280.... Stück 450,-
Zange 08 Oro..... Stück 215,-
Zange 05 Oro..... Stück 150,-
Beladoni Satz Zyl. + Kolben komplett;
z.B. 600 Pantah..... Satz 950,-
z.B. 900 SS..... Satz 980,-
Goodridge Bremsleitungskits Stahlflex
vormontiert für alle Modelle auch
Sonderanfertigungen in verschiedenen
Anschlußqualitäten (cadmiert, VA, Alu)
Alles mit TÜV

z.B. eine Leitung cadmiert..... 69,-
Dellorto Vergaser z.B.
41 Guzzi Tupfer Paar 585,-
40 Guzzi Choke mit Umlenkung Paar 585,-
30 Guzzi Choke wie Mille 6T. Paar 500,-
32 Ducati Choke..... Paar 500,-
Großes Dellorto Ersatzteillager
(Bitte genauen Typ angeben)

Desmo Anstecknadeln..... 15,-
Ducati Handschuhe, grün-weiß-rot..... 38,-

900 SS Probefahren !

Ersatzteilkataloge + Werkstatthandbücher
für fast alle Modelle!

DUCATI-Neumaschinen

Leasing!

Ständig ca. 40 gebrauchte italienische
Maschinen!

WENN MAN EINE REISE MACHT, DA KANN MAN WAS ERLEBEN

Meine zwei Italo-Freunde und ich besorgten uns, wie jedes Jahr, Karten zum Superbike-WM-Lauf in Hockenheim. Günter (Ducati 900 SD), Guzzi Franz (Lario V65) und ich (Le Mans I) trafen uns am Samstag bei mir Zuhause in Tirschenreuth. Trotz des regnerischen Wetters, ließen wir uns unsere gute Stimmung nicht vermiesen. Die Regenkombis wurden übergestreift und los ging's. Da uns Autobahnfahren keinen Spaß macht, hatten wir die Tour folgendermaßen geplant:

zuerst durch die Fränkische Schweiz, dann ein Stück Autobahn Richtung Würzburg und als Krönung durch den Odenwald nach Hockenheim.

Während der ganzen Fahrt durch die Fränkische Schweiz begleitete uns Regen, bis kurz vor der Autobahn Richtung Würzburg. Unser Zeitplan war sehr knapp bemessen, da wir ja noch das Training der Superbikes und das Rennen zum Aprilia-Cup sehen wollten. Um diesen Zeitplan einzuhalten, nahmen wir das Stück Autobahn Würzburg in Kauf. Zu unserem Unglück war dort der "schönste Stau". Ich fuhr mit meiner Le Mans I an der Spitze, dann kamen Günter und Guzzi Franz. Es ging nur in Schrittgeschwindigkeit voran, zeitweise standen wir sogar. Da kam mir ein guter Einfall, auf der Standspur war doch alles frei!

Blinker rechts und los ging's. Anfangs kamen wir recht flott voran, doch auf einmal war Guzzi Franz nicht mehr da. Warum????

Günter und ich waren schon am Stau vorbei, als wir es bemerkten. Wir fuhren erst einmal auf den nächsten Parkplatz, um auf ihn zu warten. Nach 10 Minuten war immer noch nichts vom Guzzi Franz zu sehen. Unser erster Gedanke war, daß die Lario unseres Freundes wieder mal defekt war.

Nach weiteren Minuten vergeblichen Wartens, kam ein Autofahrer auf den Parkplatz und blieb vor uns stehen. Er kurbelte das Fenster seines Wagens herunter, und fragte, ob wir einen Motorradfah-

rer vermissen. "Ja, schon seit 15 Minuten", antworteten wir.

Wir erfuhren, daß Guzzi Franz von der Polizei erwischt wurde. Es dauerte nicht lange, schon fuhr eine Lario an uns vorüber. Wir sprangen auf unsere Motorräder und nichts wie hinterher. Bis zur nächsten Tankstelle hatten wir ihn eingeholt und fragten ihn, was denn losgewesen sei. Fahren auf der Standspur der Autobahn ist nicht erlaubt, wurde Franz von der Polizei aufgeklärt. Damit er sein Fehlverhalten auch nicht vergißt, wurde er mit 100 DM zur Kasse gebeten. (Sprichwort: Den Letzten beißen die Hunde.)

Die Regenkombis brauchten wir auch nicht mehr, die Wolken hatten sich verzogen und die Sonne kam zum Vorschein.

Mit Sonne durch den Odenwald, daß entschädigte sogar Franz für die Geldstrafe. Bis Hockenheim gab es keine Probleme mehr. Kurz vor dem Motodrom gab es einen lauten Krach, was war denn nun schon wieder los? Guzzi Franz legte zum zweiten Mal unfreiwillig eine Pause ein. Unser erster Verdacht - Getriebeschaden????

Nach kurzer Überprüfung der Lario konnten wir nichts feststellen. Wir hatten fast keine Zeit mehr, denn das Rennen zum Aprilia-Cup stand kurz vorm Start.

Nach den Rennen lief die Guzzi wieder ganz normal. Wir kamen aber nur 1 km weit, gerade bis zur nächsten Tankstelle in Hockenheim. Dort bauten wir die Öleinfüllschraube vom Getriebe heraus, schauten nach Metallspänen, konnten aber nichts entdecken.

Daraufhin setzten wir unsere Fahrt fort. Nach kurzer Zeit jedoch, hörte Franz ein metallenes Geräusch. Wir hatten die Schnauze voll -- das hat doch alles keinen Sinn. Wir fuhren zurück zur Tankstelle, wo wir die Guzzi unterstellten. Franz wurde mein Sozius. Die Nacht brach herein und wir fanden zum Glück im Hotel Laier in Rauenberg Unterkunft.

Nach einem ausgezeichneten Abendessen, diskutierten wir noch über den möglichen Schaden der Lario.

An eine Reparatur war mit Sicherheit nicht zu denken. Da am Sonntag Günters Bruder mit dem Auto sowieso nachkommen wollte, riefen wir ihn an und baten ihn, den Motorradhänger mitzubringen.

Am Sonntag war ein Traumwetter in Hockenheim und zum Abschluß gab es auch noch einen Doppelsieg für Raimund Roche auf Ducati. Selbst Franz hatte gute Laune und vergaß seine Lario. Die Heimfahrt verlief ohne Probleme.

Nach einer Woche bestellten Franz und ich an seiner Guzzi und entdeckten die defekte Stelle.

Die Kardanwelle war kaputt. Jetzt konnten wir uns auch das metallische Geräusch erklären, denn die Kardanwelle zerstörte den hinteren Getriebedeckel, der zusammengeschliffen war und ein Loch hatte.

Als wir die Guzzi weiter zerlegten kamen noch folgende Defekte zum Vorschein: Fünftes Gang Zahnrad Pitting, Endantriebszahnrad Pitting.

Die Motorradsaison war gelaufen und Guzzi Franz war moralisch und finanziell am Ende.

Wir suchen zur Zeit noch folgende Teile: Fünftes-Gang Zahnradpaar und Endantriebszahnrad. Gebraucht oder ein gutes Angebot von einem Händler: An HÄRTL FRANZ, NETZSTAHL, 8595 WALDSASSEN TEL. 09632/1203.

Schließlich wollen wir '90 im Mai wieder zusammen nach Hockenheim zum Superbike-WM-Lauf fahren.

Vielen Dank schon im voraus an alle, die meinem Freund Franz mit Ersatzteilen weiterhelfen.

Euer Le Mans I Fahrer

Alois Schedl

Buchvorstellung

Rad ab !

Vor einiger Zeit bekamen wir das Buch "Rad ab! Geschichten auf zwei und drei Rädern" von Hans Hohmann. Ich habe mich dann gleich rangemacht, es zu lesen. Es beinhaltet Geschichten über (von) Motorradfahrern und ihren Maschinen, zerquetschten Daumen, vermurksten Gewinden und witzigen Gegebenheiten bei Ausfahrten. Geschichten also, die rundherum etwas mit unserem Hobby zu tun haben und die man sich oft auf Treffen an Lagerfeuern erzählt. Diesmal hat sich nur jemand die Mühe gemacht, einige davon aufzuschreiben. Bei vielen Geschichten mußte ich während des Lesens laut auflachen und manchmal machten sie mich etwas nachdenklich.

Ich kann das Buch nur weiter empfehlen, für alle, die noch ein kleines Geschenk brauchen oder für sich selbst.

Das Buch ist im Bernhard Götz Verlag, G.F. Handel-Str. 10, 6944 Hemsbach/Bergstr. unter der ISBN 3-9802242-0-1 erschienen. Es kostet 14.80 DM und hat 219 Seiten. Rube



SCHÖN WAR'S TROTZDEM!

WAS EINEM UNTERWEGS ALLES PASSIEREN KANN.

Samstag, 16.09.89. Schon ein halbes Jahr fieberten wir diesem Tag entgegen, an dem wir 2 Tage nach Hockenheim zum Superbike-WM-Lauf fahren wollten. Die Karten hatten wir schon. Und dann: natürlich Regen. Also in den Regenkombi gehüpft, Deckel drauf und los (Abfahrtsort: Tirschenreuth, nördliche Oberpfalz in Bayern). Nach 2 Stunden dachten wir uns, daß wir bei dem Wetter gleich auf die Autobahn fahren könnten, um ein paar Meter zu schaffen. Doch kaum auf der Autobahn, kam was kommen mußte: schau, schau - ein Stau. Eine Weile machten wir das schon mit, dann wurde der Alois frech, fuhr auf die Standspur und gab seiner Le Mans I Feuer. Günther mit der 900er Darmah schaute nicht lange und tat dasselbe. Ich wartete noch ein Weilchen, steuerte meine Lario dann ebenfalls nach rechts und machte Gas. Doch es heißt immer, "den Letzten beißen die Hunde", was in meinem Fall ein plötzliches Hupkonzert bedeutete. Ich dachte noch, wer

wird mich denn da überholen wollen, drehte mich um und - ohgott-ohgott - die Weißmützenmänner! Eine gute halbe Stunde später und eine knappe Million ärmer, durfte ich weiterfahren (der Stau hatte sich mittlerweile aufgelöst). Das anschließend schöne Wetter und die Kurven im Odenwald ließen den Autobahnzwischenfall vergessen, bis direkt vor dem Motodrom in Hockenheim der große Knall kam - in meinem Fall ein fürchterliches Quietschen und Rucken von unten. Beim späteren Zerlegen stellte sich heraus, daß sich das Kardangelenk zerlegt und den Getriebeausgangstunnel rundherum durchgeschliffen hatte. Fazit: viel Geld draufgegangen, Moped kaputt, aber der Rennsonntag mit dem Ducati-Doppelsieg machte alles vergessen und am Ende muß ich eingestehen - schön war's trotzdem (und heuer fahr ich wieder - wär ja gelacht). Gruß ans MOTALIA-Team und alle Italienerfahrer - Guzzi-Franz

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!

Nachbestellung Ist die Sammlung vollständig ?

Noch sind alle Ausgaben der MOTALIA lieferbar. Da von einigen Nummern nur noch wenige Hefte vorrätig sind, heißt es, jetzt zugreifen, falls man sich eine komplette Sammlung sichern will. Der Preis beträgt 2,50 DM pro Heft. Dazu kommt eine einmalige Gebühr von 1,50 DM für Porto und Verpackung.

Die Bestellung kann bezahlt werden in Form von Briefmarken, Eurocheque oder Überweisung auf das Konto 742171 bei der Kieler Sparkasse und Leihkasse (BLZ 210 501 70).

Schickt eure Bestellung an:
Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel

MOTALIA Nr. 1

Ducati's Comeback: 750 Sport + Clubvorstellung: Moto Guzzi National Owners Club + Laverda 200 Bicilindria + Umbau Cali II zur Policia + Limited Edition: Vogel Ducati +

MOTALIA Nr. 2

Morini 250 T + Sprachlos - TÜV-Erfahrungen + Buchvorstellung: Ducati Exklusiv + Dreister Diebstahl + Clubvorstellung: Guzzianer Touring Freunde + Motorrad '89 live + HS-Kupplung für Moto Guzzi + Italia '89 Neuseeland + Lesererfahrung: Moto Guzzi V 65 TT +

MOTALIA Nr. 3

Bewährtes Bolzgerät: Cagiva 500 T4E + Clubvorstellung: Moto Guzzi Club Olpe-Biggesee + Buchvorstellung: Italienische Motorräder + Aprilia AFI-Cup + Guzzi Schrauber Seminar + Gebrauchtpreisspiegel + Ducati Clubrennen Hockenheim +

MOTALIA Nr. 4

Sechs richtige? - Benelli Sei + Clubvorstellung: Akustik Italiana Austria + Italienertreffen in Österreich + Umbau: Speiche für Le Mans + 10. Guzzi-Treffen Friesland + Italiener-Frühstück + Moto Guzzi-Modifikationen: Steuerkettenspanner und Kupplung + In eigener Sache +

MOTALIA Nr. 5

Moto Guzzi 250 TS + 3. Motorrad Teilemarkt Bielefeld + Isle of Man TT Meeting des Moto Guzzi Club Great Britain + Guzzi Ersatzteile + Buchbesprechung: Motorrad-Kataloge + Der Trick mit der Seife: Lagerausbau + 9. Moto Morini Treffen + Rätätää Rätätää Rätätää die Japaner hab'n Schädwäh! - Superbike-Rennen Zeltweg + Die Geschichte der Guzzi-Patches mit den geheimnisvollen Zahlen +

MOTALIA Nr. 6

Moto Totale FI + Gumnikuh - Neue Fachzeitschrift für Oldtimer-Freunde + Benedetto - eh klar, Urlaubstour + Die Gasfabrik, Teil I + Wochenend-Tour oder Schrauber-Tour + 4. Int. Motorradtreffen für italienische Motorräder des MF Efyalia-Nord e.V. + Laverda 750 SF + Mittsommernachtstreffen des Moto Guzzi Clubs Schweden +

MOTALIA Nr. 7

Laverda 1000 3 CL + Alle Jahre wieder, Italo-Treff + SFC 750 Register + Die Gasfabrik, Teil 2 + Außenliegende Ölfilter für Moto Guzzi + 2. Stuttgarter "Flat Single"-Treffen + Guzzi Invasion in Thal + Hilfsbereitschaft unter Italienerfahrern? +

MOTALIA Nr. 8

Bol d'or zum Xten mal oder mehr? + Clubvorstellung: Moto MUGUDULA + Kontaktgesteuerte Transistorzündung + Die Gasfabrik, Teil 3 + Lesererfahrungen: Moto Guzzi 850 Le Mans II + Das Italo-Treffen in Kiel-Friedrichsort + BOT und SOS-Rennen in Most + Saison Finale in Assen - BOT und SOS + 1. Guzzi-Treffen Olpe + 3. Brackweder Teilemarkt + Werksbesuch in Mandello + Vier gegen die Autobahn +

MOTALIA Nr. 9

Mille GT: Zweimal anders - Classic und Fernreisegespann + Tiefschlag + 13. internationale V-Twin Rally + Entlüften des Integral-Bremsystems der Guzzi einmal anders? + Integral-Bremsystem - was ist das + Urlaubsbegegnung mit der Policia Stradale in Italien +

MOTALIA Nr. 10

51. Esposizione Internazionale Ciclo e Motociclo + Hydraulische Bremse entlüften + Clubvorstellung: Falcone Club + Ducati - Laguna Seca + Reisebericht: Ägypten + Mühlbacher Stamtisch in Aktion: Hektik in Hockenheim - Zeltweg + Die brennende Bremsleitung + 3. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern +

MOTALIA Nr. 11

Motor Show Essen + Büchervorstellung: Moto Guzzi Twins, Großer Denzel Alpenstraßenführer, Jupiters Fahrt + Anti-Tuning für Guzzi 850 + Gilera engagiert sich wieder im Motorsport + Polieren leicht gemacht! + Die Probleme eines Moto Guzzi Fahrers in der Apenrepublik + Guzzi-Umbau auf 160er Hinterreifen + Zwei Graftis auf Italien-Tour und ihre unglaublichen Erlebnisse +



Änderungen bei der Superbike-WM

Auf einer außergewöhnlichen Sitzung der FIM wurden einige Termine und Austragungsorte für den Motorradsport über den Haufen geschmissen.

Bei der Superbike WM hat dies drei Änderungen zur Folge: Der brasilianische Lauf am 20. Mai wird nun in Interlagos und nicht in Rio gestartet. Am 7. Oktober steht Monza statt Misano als Austragungsort auf dem Programm und in Australien wird am 11. November Philip Island der Vorzug gegenüber Oran Park gegeben.

Der für den 16. April vorgesehene Lauf in Donington Park wurde nachträglich auf den 30. September verlegt.

Rallye Paris-Dakar

Der gefürchtete Wüstenmarathon ist zu einem Triumphzug für die italienische Motorradindustrie geworden.

Nicht nur, daß sich Edi Orioli auf Cagiva den Gesamtsieg erkämpfte, nein, auch der dritte Platz auf dem Siegerpodest wurde von einem Cagiva-Piloten eingenommen. Mit einem Rückstand von gut 2 ½ Stunden auf den Sieger und 1 ½ Stunden auf den spanischen Yamaha-Fahrer Carlos Mas sicherte sich Alessandro de Petri seinen Platz auf dem Ehrentreppchen.

Danach folgten: 4. Thierry Magnaldi, Yamaha; 5. Franco Picco, Yamaha; 6. Gilles Picard, Yamaha; 7. Jordi Arcarons, Cagiva; 8. Luigi Medardo, Gilera; 9. Gaston Rahier, Suzuki; 10. Gil Moreno, Yamaha; 11. Roberto Mandelli, Gilera.

Medardo und Mandelli sind mit ihren modifizierten RC 600 Gileras in der seriennahen Klasse "Silhouette Marathon" gestartet und belegten dort die ersten beiden Plätze. Daß sie im Gesamtklassement so weit vorne zu finden sind, ist eine erstaunliche Leistung. Sie schafften es sogar, eine der Tagesetappen mit einem Doppelsieg zu beenden!

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

BOT-Daytona-Speedweek

Beim Battle of the Twins Rennen in Daytona siegte 1989 Dale Quarterly auf Ducati mit einer Radlänge vor der Honda von Paul Lewis. Auch dieses Jahr ist mit einem spannenden Zweikampf zwischen den beiden zu rechnen.

Kurioserweise gehen beide mit fast gleichem Material an den Start. Jeder verfügt über eine der beiden '89er Ducati-Werksmaschinen von Raymond Roche.

Mittlerweile spricht man davon, daß diese durch eine geänderte Kurbelwelle mit vier Millimetern mehr Hub nicht 888 ccm sondern 943 Kubikzentimeter haben sollen.

Ducati-Superbike-Fahrer

Giancarlo Falappa wechselt von Bimota zu Ducati und wird die dritte Ducati neben Raymond Roche und Davide Tardozzi fahren. Falappa wurde letztes Jahr 6. in der Gesamtwertung während Roche sich den dritten Platz sichern konnte.

Entgegen den Gerüchten, daß Marco Lucchinelli die Leitung des 500er Cagiva-GP-Teams übernehmen soll, bleibt er Teamchef für die Superbike-Ducs.

Virginio Ferrari wird die Leitung bei den 500er Cagiva-Zweitaktern übernehmen. Sein Vorgänger Carlo Pernet wechselte zu Aprilia.

Schlägt Guzzi den richtigen Weg ein?

Als begeisterter Italo-Fan und Guzzifahrer bin ich sehr positiv überrascht über die Modellentwicklung der Italiener für 1990. Besonders die neuen Modelle von Moto Guzzi finde ich super. Weniger gefallen mir die kleinen Modelle wie die Nevada 750 und die 750 SP. Ich finde Chopper und Tourer dieser Hubraumklasse bauen die Japaner besser (vor allem Chopper). Ich würde mich eher auf den Bau von großen Guzzi mit 850 ccm und mehr beschränken.

Als positiv finde ich ebenfalls, daß jetzt auch neben der "modernen" Le Mans nun auch die klassische 1000 S herauskommt.

Da die Zukunft von Guzzi bekanntlich in der Vergangenheit liegt, würde ich jedoch zusätzlich zur 1000 S noch eine klassische Le Mans bringen wie z. B. einen Originalnachbau der Le Mans I oder II.

Viele Menschen geben für eine gebrauchte Le Mans I/II viel Geld aus und würden sich bestimmt freuen, wenn sie für ein paar Mark mehr eine neue Le Mans als Originalnachbau bekämen.

Zum Thema Daytona kann ich nur bravo sagen. Es wurde höchste Zeit, daß die modernen Sportmaschinen von Guzzi an Leistung und Technik gewannen.

Für den nächsten 4-Ventiler würde ich mir allerdings einen vernünftigen Preis wünschen, denn fast 25 000 Mark sind zuviel für eine 100 PS-Maschine. Es wäre sehr schön, wenn auch die kommenden Le Mans Modelle mit 4-Ventilen gebaut würden und das zu einem Preis, der die 17 000 Markgrenze nicht überschreitet.

Auch im Endurobau hat Guzzi den richtigen Weg eingeschlagen. Die 1000 Quota gefällt mir durch den starken 71 PS Motor und den modernen Vierkantrahmen. Das Design ist Super und auf dem heutigen Stand. In der Enduroklasse würde ich jedoch noch einen echten Crosser für die Straße bauen. Wenn wir ehrlich sind, dann gibt es außer der TT und XT 600 und

einigen Exoten wie KTM oder Husqvi (die viel zu teuer sind) nicht viel auf dem Markt.

Die meisten Enduros sind fast ausschließlich für den Reisebetrieb gebaut und für das Gelände vollkommen ungeeignet.

Ein Guzzi V2 Triebwerk mit 50 PS und 750 ccm in einem anständigen Endurofahrwerk mit mind. 250 mm Federweg vorne und hinten, sowie ein Gewicht, das unter 170 kg liegt, wäre so ein Crosser. Ich finde, diese momentane Marktlücke



Reiseenduro Quota

sollte geschlossen werden, so lange es noch geht.

Es müßte doch möglich sein, eine solche Maschine für einen Verkaufspreis von 10 000 - 11 000 DM auf den Markt zu bringen.

Die großen Tourer sind nach wie vor Spitze. Die 1000 SP III ist eine ideale Ergänzung zu der bewährten California und der Mille GT. Unter 850 ccm sollte man in dieser Klasse nicht gehen, vor allem wenn noch eine große Verkleidung und große Koffer dran hängen.

Ich glaube in der Motorradbranche sollte man beweglich bleiben, das Altbewährte liebhalten und trotzdem nach Neuem Forschen und auch bauen.

Ich persönlich habe nichts gegen moderne Maschinen, wenn sie zuverlässig und langlebig sind. Aber das waren ja Guzzis schon immer!

Roland Binder

ÖLIGE SACHEN

Verbesserungen am Ölkreislauf der Moto Guzzi Einzylinder

Es kommt zwar nicht sehr häufig vor, aber hin und wieder sieht man ja doch eine FALCONE im öffentlichen Straßenverkehr.

Noch seltener ergibt sich die Möglichkeit, dann auch mit dem Fahrer zu sprechen (fast ausgeschlossen ist es, mit der Fahrerin zu sprechen, es sei denn man trifft Beate, Elke oder Marlen). Was aber recht häufig vorkommt, wenn der seltene Fall eingetreten ist, die Falconisti berichten fast alle vom gleichen Problem, wenn man danach fragt: Wenn sie versuchen, mittels Fühlerblattlehre das Ventilspiel einzustellen, was häufig nicht so richtig gelingen will, und die Lehre aus dem Kipphebelgehäuse ziehen, dann finden sie auf der Lehre rotbraune, leicht schmierige Spuren.

A L A R M:

Es fehlt an Öl zwischen Einlaßventilschaft und Kipphebel. Wenn nicht schnellstmöglich für Abhilfe gesorgt wird, kann man Ventil und Kipphebel bald vergessen, es sei denn, es ist ohnehin zu spät. Das ist dann der Fall, wenn der Kipphebel so stark eingelaufen ist, daß die Härteschicht schon fehlt, und der Kipphebel sozusagen auf dem Zahnfleisch geht. Meistens sieht das Ende des Ventilschaftes auch schon ziemlich behämmert aus.

Mancher Maschinenbau- oder Motoreninstandsetzungsbetrieb kann den Kipphebel durch Auftrags-schweißung, Hartverchromung und ähnliches vielleicht noch retten, aber das ist auch eine Preisfrage. Das Ventil ist meistens "noch gut" und gehört in die Schrottkiste.

Was also ist zu tun? Eine Lösung ist eine zusätzliche Ölleitung. Wer sich die inklusive entsprechender Spritzdüse selber machen kann, der weiß wohl auch wie, und deshalb brauche ich das hier nicht zu erläutern. (Man kann die Ölleitung auch kaufen: Jürgen Lamprecht, 8701 Winterhausen.)

Aber es gibt auch einen anderen Weg, so daß man fast mit Hausmit-

teln auskommt. Die Kipphebellager werden ja über die Ölleitung, wenn der Schmierkreislauf ansonsten in Ordnung ist, mit reichlich Öl unter satten 4,2 bar Druck versorgt. Das muß man ausnutzen.

Und zwar wie folgt: Kipphebelgehäuse abbauen; Einlaßkipphebel ausbauen (dabei darauf achten, daß Anlaufscheiben und Feder so weggelegt werden, daß man sie später wieder richtig einbaut) und erst einmal beiseite legen. Dafür betrachten wir uns jetzt einmal den perno per bilanceri, wie der Italiener ihn nennt, den Kipphebelbolzen.

Er hat zwei kleine Bohrungen, eine, durch die das Öl in den Bolzen gedrückt wird, und eine, durch die es wieder austritt, um die Kipphebellager mit demselben zu versorgen. Diese beiden Bohrungen haben einen Durchmesser von 1,5 mm. Dadurch wird die Ölmenge, die hier fließen kann, begrenzt, und der von der Ölpumpe erzeugte Druck bleibt erhalten.

Da ja aber mehr Öl gebraucht wird, müssen diese beiden Bohrungen vergrößert werden, und zwar auf 2,0 mm. Der Kipphebelbolzen ist gehärtet, aber mit einem sauber angeschliffenen Bohrer und Schmierkühlung (am besten Schneidöl) geht es. Wenn das geschafft ist, betrachten wir uns nun den Kipphebel einmal genauer. Der Kipphebel ist ein Rohrkörper, der zwei Arme hat. An dem einen Arm greift die Stößelstange an, der andere Arm drückt auf den Ventilschaft. Im Kipphebel befinden sich zwei Lagerbuchsen, zwischen denen das Öl aus dem Kipphebelbolzen austritt. Und nun muß man "nur" noch erreichen, daß das Öl nicht nur den Kipphebel schmiert, sondern auch an die kritische Stelle gelangt, nämlich an das Ende des "Ventilarms". Nun habe ich schon viele Kipphebel gesehen, fast alle sahen verschieden aus, aber eines hatten die Einlaßkipphebel gemeinsam: Auf der "Ventilarmseite" hat der Rohrkörper fast immer einen Einschnitt, der auf das Ende des

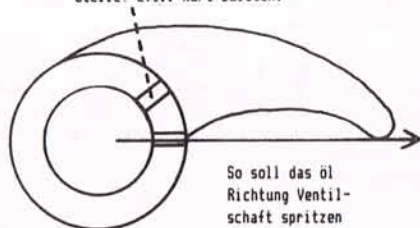
"Ventilarms" zeigt. (Tut er das nicht, hilft nur eine außenliegende Ölleitung. Oder man lötet den Einschnitt mit Hartlot zu, das aber einen niedrigen Schmelzpunkt haben muß; mit Messinglot geht das nicht, dann wird der Kipphebel zu warm. Und dann wird an der richtigen Stelle ein neuer Einschnitt angebracht.)

Und dieser Einschnitt dient nicht etwa der Gewichtsersparnis, sondern er soll eine Funktion erfüllen. Doch dazu später.

Wir schreiten jetzt erst einmal wieder zu einer Tat. Mit einem Metallsägeblatt sägen wir in die Lagerbuchse auf der "Ventilarmseite" (und nur in diese) eine Nut, die einen Kanal für das Öl bilden soll. Über den Daumen 0,5 mm tief, die Breite ergibt sich durch das Sägeblatt. Das ist ein mühseliges Geschäft, das Lagermaterial ist recht zäh.

Wenn die Nut in der Buchse und der äußere Einschnitt in etwa in einer Linie liegen, ist das gut. Wozu nun das Ganze? Ganz einfach, der Kipphebel liegt unter Feder- spannung gegen eine Anlaufscheibe, die den Kipphebel seitlich abdichtet. Der stärkere Ölstrom aus den größeren Bohrungen fließt durch die Nut in der Buchse und spritzt durch den Einschnitt Richtung Ventilschaft, und da soll er ja auch hin.

Diese Nut sitzt an der falschen Stelle! Evtl. hart zulöten.



So soll das Öl Richtung Ventilschaft spritzen

Um den Öldruck braucht man sich keine Sorgen zu machen, wenn er denn vor dieser Maßnahme so zwischen 3,8 und 4,2 bar lag. Bei betriebswarmen Motor und ca. 3000 U/Min.

Das sollte man vorher überprüfen. Ein Manometer kostet nicht die Welt, und den Anschlußschlauch baut einem ein Hydraulikspezzi für ein paar Märker. Öldruckschalter

raus, Manometer anhängen, und wenn dann der Öldruck stimmt, ist das ein sehr beruhigendes Wissen. Wenn nicht, 0 40 / 7 22 36 06.

Dann ist da noch ein Punkt, an dem fast jeder FALCONE-Motor nicht so besonders gut aussieht, wenn er mehrere Tausend Kilometer auf dem Buckel hat.

Und das ist die Ölpumpe. Da im Ölkreislauf kein Feinstfilter eingebaut ist, wird alles an Abrieb immer wieder durch die Pumpe befördert, und das bekommt ihr nicht gut. (Allen anderen Teilen im Übrigen auch nicht.)

Ein nachträglicher Ölfilter hilft

Wenn man sich einmal überlegt, daß jeder Automotor über einen Feinstfilter verfügt, durch den nur das Motoröl fließt, der FALCONE-Motor ohne Filter aber auch mit dem Getriebe und der Kupplung zu tun hat, dann ist es kein Wunder, daß an den Stellen, an denen der Ölstrom kräftig fließt, zum Teil starker Verschleiß auftritt. Der Ölstrom hat zusammen mit den in ihm enthaltenen Abriebteilchen die gleiche Wirkung wie der Luft-/Sandstrom aus der Sandstrahlpistole.

Aus diesem Grund habe ich meinem Motor einen Hauptstromölfilter verpaßt, der Verschleiß an der Ölpumpe ist jetzt gleich null (nach ca. 50 000 km mit Filter).

Was man aber in jedem Falle machen sollte: Für fast alle japanischen Motorräder (igitt) gibt es Magnet-ölablaßschrauben. So eine baut man in die Ölablaßschraube des Motors ein.

Wer Interesse am Einbau eines Ölfilters hat, der kann mich ja mal anrufen oder mir schreiben.

Wenn sich ausreichend Interessenten finden, kann man die Anschlußteile vielleicht in einer Kleinserie fertigen (lassen), so daß ein akzeptabler Preis dabei herauskommt. Sollten sich nicht genügend Interessenten finden, kann ich den Selbermachern eine Anleitung zur Verfügung stellen. In begrenztem Umfang könnte ich die Teile auch herstellen. Mal abwarten.

Harald Stränz

Quelle: FALCONE-POST

Polieren noch leichter gemacht

Vor zwei Jahren restaurierte ich meine Laverda 750 SF und versuchte mich auch an Polierarbeiten. Vor allem die Gabelstandrohre sollten glänzen! Ich habe es ziemlich genau so gemacht wie Hajo es beschrieben hat. Nach etlichen Tagen, völlig zerstörten Fingernägeln und leichten Konditionsproblemen (man braucht Umengen Kölsch) glänzten zwar die Rohre, aber irgendwie war es zuviel Arbeit.

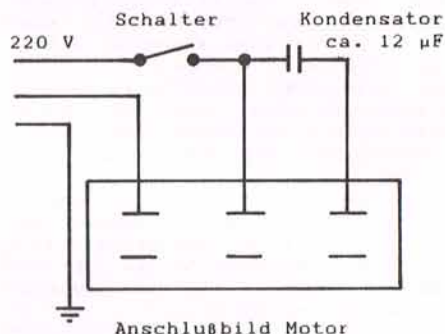
Ein paar Tage später schlenderte ich mit Olaf, einem R75/5 Fahrer, durch eine Mopedausstellung in der Köln-Mülheimer Stadthalle, ziemlich öde, doch dort lernten wir Michael Bellit kennen, der dort munter Aluteile polierte. Die Firma Bellit, Carl-Leverkus-Str. 10, 4018 Langenfeld, Tel. 02173/72709 liefert wohl an Solinger Edelstahlwerke alles, was sie zum Polieren brauchen. Nun, dieser Michael zeigte uns, daß es auch einfacher geht. Er stellt Sisal-Vorpolierscheiben her, die, da sie relativ grob sind, sämtliche Schleifarbeiten mit Papier ersetzen. Zum Nacharbeiten gibt es harte und weiche Schwabbel-scheiben und, wie üblich, grobes bis feines Wachs. Gekauft, probiert, erstklassig!

Nur die Leistung einer Bohrmaschine reicht nicht. Nun kam Olaf's große Stunde! Ein ausrangierter Waschmaschinenmotor, eine Handvoll Kondensatoren, Schalter, Gehäuse, Geduld und eine Kiste Kölsch, schon ist ein perfekter Motor fertig. (Flansch, Halterung usw. überlassen wir Eurem Basteltrieb, die Schaltung wird aufgemalt) Dieser Motor hat den Vorteil, das man höhere Geschwindigkeiten erreicht und vor allem größere Scheiben montieren kann. Bellit macht die Scheiben auf Wunsch, wie man sie braucht!

Die Motoren bekommt man in jedem besseren An + Verkauf für Waschmaschinenteile. Dort gibt es auch die Kondensatoren. Man braucht sie übrigens nur, damit der Motor von selber anläuft.

Jetzt macht das Polieren wieder Spaß, ein großer, aufgeschnittener Kanister rund um die Scheibe

hält den Dreck in Grenzen, aber ein Vollbad ist trotzdem nötig. Eine glänzende Laverda und ein glänzender BMW Boxer sind bisher dabei raus gekommen, demnächst kommt noch ein Fiat 500 Motor dabei raus, hochglänzend natürlich!



Die ganze Aktion mit dem Kondensator bewirkt nur die Festlegung der Drehrichtung und, vor allem, daß der Motor von selbst anläuft. Ohne Kondensator muß er mit der Hand angeworfen werden, die Gefahr des Durchschmorens ist wohl recht hoch.

Ansonsten kann ich mich Hajo über Handhabung, Hitzeentwicklung usw. nur anschließen.

Wer Hajo's Betonmischer kennt, kann nur erahnen, was an Arbeit drinsteckt.

Man muß wohl erstmal selber völlig eingesaut mit stierem Blick an der Polierscheibe gestanden haben, und sich nachts um 3 über Hochglanz gefreut haben, um sowas zu würdigen!

Achim + Olaf

MOTALIA

die Zeitschrift mit dem größten
Terminkalender für Italiener-
Veranstaltungen

Ducati

Suche: Scheinwerfer
SS, SD, HR, GT. 900
Motor defekt oder
Zerlegt oder Unfall-
masch. kompl. ohne
TÜV, Tel. 08631/2763

Suche Sitzbank für
Ducati 750 GT. Tele-
fon 040/6915720 ab
18 Uhr

Verkaufe Ducati Dar-
mah Teile aus Umbau:
Anlasser 50,-DM,
Rahmen mit Zolppap.
400,-DM, Schwinge
kompl. 150,-DM, Tank
250,-DM, Sitzbank
mit Heckklappe 150,
Seiteldeckel a 25,-
DM, Batterie 30,-,
Seitenständer 30,-.
Tel. 08631/2763

Verkaufe von Duc
Replica ladenneue
Tank Originallack
kompl. 200,- unter
Listenpreis, Unf.-
Tank HR I 100,-DM
(reparierbar), HR-
Sitzbank 100,-DM,
Tel. 08631/2763

900 SS-Neuling sucht
Info's u. Tips zur
Motoroptimierung
uvm., B. Knobloch,
Nikolaush. 7, 8708
Gerbrunn

Vento 350, fabrik-
neu, 220 km, 27 PS,
Alutank, Farbe rot,
Preis 5700,-, Tel.
04222/8630

450 Scrambler; 1
Zyl-4Takt, 27 PS; 25
tkm.; TÜV 5/91;
techn. ok.; All-
tagsmot.; VB 4500,-
DM; Tel. 02852/1292
ab 18 Uhr

Motorradimport

ROLF
HADELER

040/7909615

Ducati	900 SS	Bj. 76	MOTO MORINI	
Ducati	900 NCR	Bj. 83		
Ducati	750 SS	Bj. 76		
Ducati	500 SL	Bj. 81		
Ducati	600 SL	Bj. 82		
Ducati	250 SCR	Bj. 74		
Ducati	500 GTL	Bj. 82		
Ducati	125 Regularitta			
2xLaverda	1000 3CL	Bj. 76		LAVERDA
Laverda	750 SF3	Bj. 76		
2xLaverda	750 SF	Bj. 71	DUCATI	
Laverda	750 GT	Bj. 70		
Moto Guzzi	LM 1	Bj. 75	DUCATI	
Moto Guzzi	LM 1	Bj. 76		
4xMoto Guzzi	LM 2	Bj. 78-81	MOTO GUZZI	
Moto Guzzi	1000 SP	Bj. 80		
Moto Guzzi	850 Calif.	Bj. 80		
Moto Guzzi	1000 LM IV	Bj. 84		
Moto Morini	3½ Sport	Bj. 76		
Moto Morini	3½ Sport	Bj. 78		
Moto Morini	3½ Touring	Bj. 78		
Moto Morini	3½ Touring	Bj. 74		

RICAMBI ORIGINALI

Pantah-Teile: Krüm-
mer, Sitzb., Elek-
trik, Kleinteile;
neu: Bremsbeläge,
Ritzel, Einstell-
plättchen, Dich-
tungssatz, Tel.:
09151/95923

Ducati 750 Santa
Monica, Bj. 88,
10600 km, 14500DM,
09071/2837

Suche fahrbereite
Pantah, Georg (WG),
Tel. 0251/531764,
wochentags

Verk. Marzocchi
Mono-Federbein für
750 S, evt. F1, VB
170,-, 07472/3261

Vk. Duc 350 Scr
Rennumb., Slicks,
Motor getunt, gut,
m. allen Original-
teilen, deutscher
Brief, Bauj. 74
gegen Gebot,
04731/37391

Gilera

Suche Werkstatt-
handb. u. ET-Katalog
für Saturno, Kurt
Oertel, Haidecker
Str. 28, 8679 Ober-
kotzan

Laverda

Laverda 750 SF2, top
restauriert,
09195/1639

Verk. SFC A-Krümmer (40mm), Zwischenstück u. A-Topf rechts 150DM, org. Smith Drehzahlm. 200DM, 09127/7964

Suche für Laverda 1000 3 CL original Seitendeckel und Jota-Verkleidung. Tel: 05324/5190

Suche Händeringend Informationen (Prospekte u. ä.) über RGS 1000, ich erstatte Auslagen. Jörg, 040/4205820

Lav SF2, EZ 74, TÜV 3.91, ca. 25000 km, DM VB 4400,-, Lav 3CL Kopf u. Kopfteile, Zündung, Tel. 04101/25289 ab 20.00

Verkaufe SFC Halbschale incl. Halter, Spiegel, Scheibe, Blinker, 300DM, 1+2 Höcker, 150DM, zus. 400DM, 09127/7964

Guzzi

Cali 850 T3, Speichenräder, techn.-optisch 1a, teilweise Verschleiß. neu, VB 8200,-DM, Tel. 02151/799504

Suche Moto-Guzzi-Gespann, Seitenwagen mit 1 Platz, Tel. CH/061/6818091

Vk. Veglia Drehzm. LM III (weiß) u. Rennhöcker Stefano (neu) zus. 200 DM, Tel. 0461/22654

Transkonti-Kupplung, günstig, 05964/314 ab 20.00

GUZZI-ELEKTRONIK

LIMA-REGLER

12V 30A → für mehr Strom

ZÜNDUNGEN

digital & analog → für mehr Leistung

SILENT HEKTIK A.Kurpas Unna

Motorsport-Elektronik Tel. 023 03 - 140 36

V65 Teile: kompl. Kardan mit Bremscheibe, Vorderradgabel mit Rad + Bremssch., Anlasser, Vergaser, Ventildeck., 02761/64599

Suche für Le Mans III passendes Getriebe (komplett), Tel. 07153/38433 (auch Raum "BO" mögl.)

Verkaufe 1 Satz Gußfelgen für LM, Tel.: 07541/32174, 19-21 h

Verkaufe Motor 850 T3 California, Getriebe, Gabel, u. Teile, 07541/298506, 075329251

Agostini V 1000 LM II, EZ 4/84, viele Extras wie z.B. Laffranconi, P+W Höcker u. Halbschale, 1100 ccm, Tel. 0561/828629 ab 18.00

Verk. vergrößerten Luftfilterkasten zum 1/2 Neupreis VB. Tel. 06021/76356 ab 16 h

V 35, Bj. 79, sehr guter Zustand, 19000 km, VHB 2900,-DM, 0521/109007

Cal. II, Bj. 4/87, 18000 km, 1. Hd., Borranis, Flachlenker, Fußrastenanlage mit TÜV, FP 9999,-, 02101/47925

Moto Guzzi V 500 C, 48 PS, 22000 km, EZ 9.83, guter Zustand, 2400,- nur am Wochenende 04208/2204 o. 04208/1917

Für V65 und V 65 Lario div. Ersatz- und Zubehörteile zu verkaufen, z.B. 2 in 1, Motor, Schwinge, Felge usw. 18 - 19 Uhr 06123/61565

Wer weiß Rat beim Eintragen von offenen Vergasern und Lafras für V50/65 ? Tel. 0461/64612

Moto Guzzi Mille GT, Bj. 88, 1. Hand, 10000 km, viele Extras, VB 9400, 04193/91559

850 T3, 32000 km, gepfl. allgem. Zustand, 5800 DM, 04193/91559

Suche günstige Guzzi, muß laufen, braucht nicht schön sein, 0431/93126

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Verkaufe Stucchi-Verkleidung und Lenker VB 500,-DM, Tel. 02151/799504 mit TÜV-Gutachten für V65

Verk. Mille GT, EZ 7/88, 6000 km, schwarz, Speiche, Preis VB, Tel. 02761/2577 ab 19 h

Suche 16" Zoll Hinterrad von 850 T5 oder zwei 15" Ge-spannräder, 02689/3071 o. 7541

Verkaufe 850 T3, guter Originalzustand, Bj. 75, km 41000, Pr. 5200, Tel. 0431/565443

Suche Moto Guzzi V7 Sport, sollte original sein und in gutem Zustand, Tel. 09132/6643

Verk. 750S, Bj. 75, § neu, 60000 km-MOT. div. Neut. Lafr. usw eingetragen, guter Zustand + Zubehör, VB 6200,-, 09924/388

Suche Guzzi V 65, fahrbereiter Zustand, TÜV bzw. Fahrzeugpapiere uninteressant, oder Motor V 65, Barzahlung, Selbstabholung. Ewald Grillmayer, Am Rosenhügel 15, A-3500 Krems, Tel: 0043/2732/3738

Verk. f. LM 3 DMB-Vollverkl., 2-teilig, neuw., VB 600,-DM; Suche außenliegende Ölfilteranl., Tel.: 0561/776469

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
250 Scrambler			2900
250 Scrambler	20500	73	1900
CAGIVA			
350 E SXT	11800	87	6200
350 SST	9800	85	2100
AERMACCHI			
350 SS	20000	76	2900
MOTO GUZZI			
850 LM III	7500	82	8800
850 LM I	38000	76	4500
850 T3	19500	80	6800
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
V35 I	34100	77	2950
250 Aironc Sp.			49 5800
250 Aironc Sp.			52 3900
160 Stornello	2300	76	1100
MOTO MORINI			
500 SEI	32500	83	3700
501 Enduro	6300	85	5900
3 1/2 Sport	35700	82	2600
LAVERDA			
1000 RGS	37000	85	7700

Weitere interessante Marken und Modelle auf Anfrage.

mobil-tech oHG

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

Verk. MG Falconege-spann ww. m. Jupiter-SW, Bj. 72, TÜV 8/91, 19000 km, VHB 6500 DM, Tel: 0451/4882447 od. 495521

Verk. v. Le Mans III orig. Tank, rot, DM 250,-, desw. orig. Fußr. DM 50,- und hinteres Gußrad m. Bremsscheibe DM 100,-, 02208/74328

Morini

Morini 3 1/2, 1a Zustand, 09195/1639

Verkaufe Sitzbank, Seitendeckel, Heck, Rücklicht, Brems-scheiben, orig. Fuß-rasten, Blinker, etc. für 500 S, Robert, Tel. 05422/2605

3 1/2 VS, Bj. 77, neu aufgebaut, Höcker, Rasten, Lafranc., Kettenk., 2. Br. Scheibe, mech. D.-zahim., VB 2850, Tel. 0209/359139

Zubehör

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

Verk. Orig. verpackt Kabelbaum für Guzzi Le Mans Modelle kompl. mit Schaltern, FP 400,-, 09924-388

Tausche PVM 3 Speichenräder, vorne 2,5"x18, hinten 3,5"x18, gegen 5 Speichenräder Campagnolo gleiche Maße, Tel. 0431/565443

Sonstiges

Lieber LAVERDA-Freund Helmut, zum Geburtstag alles Gute. Ab jetzt geht es stark auf die 40 zu. Stoni

Suche Roller für Führerscheinklasse 3, Tel. 04351/83352

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 Beschenken 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 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	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Fa. Polo	Sophienblatt 64	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	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 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.

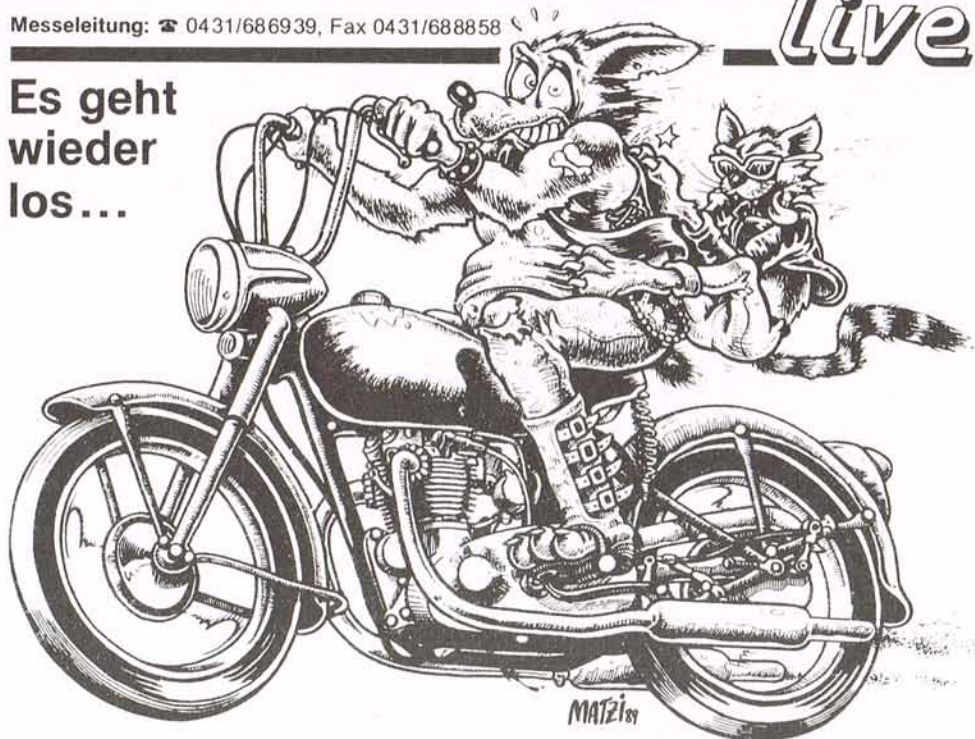
DICON präsentiert:
NORDDEUTSCHLAND'S GROSSE VERKAUFS-AUSSTELLUNG

MOTORRAD '90

Messeleitung: ☎ 0431/686939, Fax 0431/688858

live

Es geht
wieder
los...



...wir präsentieren erneut alles rund um's Motorrad: Alle neuen Modelle - Rennfahrzeuge - Chopper - Oldtimer. Zusätzlich finden eine groß angelegte Sonderausstellung italienischer Motorräder und eine Custom Bike Show statt. Im aufwendigen Rahmenprogramm: IDEFIX - der schnellste Hund der Welt (auf eigenem Motorrad) - Die Pit Lengner-Show (Steilwand- und Drahtseilattraktionen) - Die Original-Western-Rodeo-Show u.v.m.

Täglich von 10.00 - 19.00 Uhr. Kinderhort vor Ort. Kinder bis zu 10 Jahren haben freien Eintritt.
Für DDR-Bürger über 50% Preisermäßigung bei Vorlage des Ausweises.

16.-18.3.'90
KIELER OSTSEEHALLE

CAMEL

photo dose

CALIFORNIA
FITNESS-CENTER

REISEBÜRO
FÜR JEDERMANN