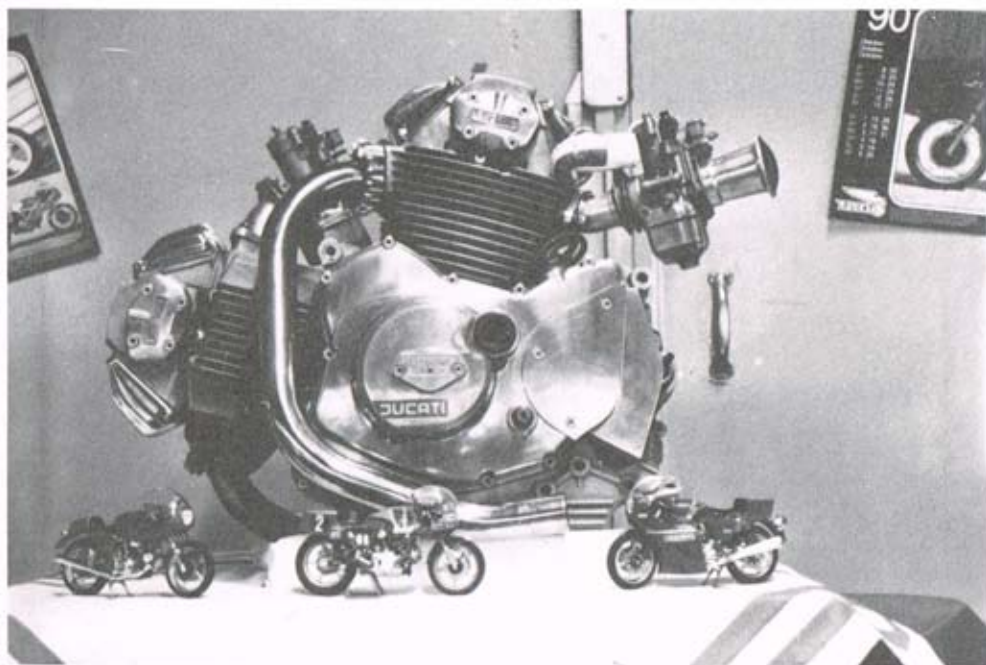


Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 14

04/90

2,50 DM

Stein-Dinst



Im alten Dorfe 3
33 Braunschweig-Rühme

Der Guzzi + Ducati Spezialist

Ducati 750 Sport, 851, 900SS

sofort lieferbar!

Probefahren bei uns nach Absprache möglich

Brembo Bremsanlagen
für Straße und Rennsport

Fußrastenanlagen für Guzzi
LM I – IV: Agostini, Stucchi, KVT, Moto Italia

Speichenräder 15 Zoll u. 18 Zoll
Akront Alu Felgen, fertig eingespeicht.
Komplett mit Flanschen u. Lagern

laufend Gebrauchtmachines

Ersatzteile, Zubehör, Tuning
direkt aus Italien

Schnellversand!

Preis-
knüller

0531-31 49 49

Impressum

MOTALIA
Verlag F. Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel
0431/671108

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

Redaktion:
Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rubesamen

Weitere Mitarbeiter:
Hajo Barth und alle
Inserenten und Leser

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

Gültige
Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionschluss:
jeweils der 1. des
Monats

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

MOTALIA erscheint je-
weils zum 15. jeden
Monats.

Namentlich gekenn-
zeichnete Artikel ge-
hen 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

In der letzten Ausgabe hatte der Walter über seine Erfahrungen mit einer Piranha-Zündanlage berichtet und nach Meinungen und Erfahrungen anderer Piranha-Fahrer gefragt. Die Piranha-Zündanlage ist eine beliebte Alternative für die Guzzi-Fahrer, entfällt doch das lästige Kontakteinstellen. Bei den "Billig-Kontakten" ist schon mancher verzweifelt, weil es einfach unmöglich ist, mit diesem Schrott die Zündung einzustellen.

Aber die Piranha-Zündung ist nicht die einzige Alternative, es fallen mir aus dem Stehgreif sechs andere Zündanlagen für Guzzi ein, die man nachrüsten kann. Auch für die anderen Marken (italienische natürlich in unserem Fall) gibt es einige Umrüstmöglichkeiten. Um mal einen ordentlichen Überblick über die ganzen Nachrüstanlagen, die es gibt, zu bekommen, bitten wir Euch, uns Eure Erfahrungen mit Zündanlagen aller Art mitzuteilen.

MOTALIA ist eine kleine Zeitung, die auf die Mitarbeit ihrer Leser angewiesen ist. Wir haben weder die Zeit noch das Geld, groß angelegte Tests durchzuführen. Auch glauben wir, das die Erfahrungen, die Ihr im Laufe von vielen - hoffentlich problemlosen - Kilometern gesammelt habt, aufschlußreicher und fundierter sind, als wenn wir etwas für ein, zwei Tage testen. Die meisten Macken zeigen sich ja erst nach einer gewissen Zeit.

Die Erfahrungen, die Ihr mit Euren Motorrädern, Zubehör und Tuningmaßnahmen gesammelt haben, können für viele eine interessante Kaufberatung sein und manchem vor einem Fehlgriff bewahren.

Macht Euch doch mal die Mühe, Euer Wissen zu Papier zu bringen. Ein Artikel für die MOTALIA zu schreiben, ist einfacher, als ihr denkt. Falls Ihr noch ein Bild habt, das zu dem Artikel paßt, schickt es doch bitte mit. Berichte mit Bildern sind viel ansprechender und Bilder helfen oft beim Verstehen des Textes.

Beim Terminkalender mußten wir wieder dazu übergehen, die noch in ferner Zukunft liegenden Termine als Vorschau ohne genauen Termin und ohne Angabe der Infodresse aufzulisten. Wenn wir bei allen Terminen Datum und Infodresse angeben würden, hätten wir für den Veranstaltungskalender über eine Seite mehr gebraucht. Leider steht uns Raum nicht in unbegrenztem Maße zur Verfügung.

Euer MOTALIA-Team

Motorrad live '90

Zum zweiten Mal fand die Ausstellung im hohen Norden der Republik in der Kieler Ostseehalle statt.

Auf den Plakaten wurde mit Idefix, dem fahrenden Hund, Pit Lengners Stellwandshow, der Original-Western-Rodeo-Show, einer Custom-Show und einer Ausstellung italienischer Motorräder geworben.

Diese Ausstellung italienischer Motorräder war von der Ostsee-Italo-Interessengemeinschaft und der MOTALIA organisiert worden. Auf über 200 Quadratmetern wurden 41 Motorräder präsentiert. Das waren natürlich nicht alles Fahrzeuge der Clubmitglieder, so viele haben wir gar nicht. Es wurden Freunde und Bekannte um Leihgaben gebeten und auch ein Händler stellte uns vier Oldies zur Verfügung. So kam eine ansehnliche Dokumentation apenninischen Motorradbaus zusammen.



Noch beim Aufbau:

Wo stellen wir welches Motorrad hin?

Das rechts war auch mal eine Hailwood Replica.

Die Schwerpunkte lagen natürlich bei den beiden Marken Ducati und Moto Guzzi: Von der 175 Sport bis zur 750 Sport (neu) und von V7 über Le Mans bis zur California waren einige Modelle aus Bologna und Mandello vertreten. Aber auch Raritäten wie Bianchi MT 61 (ein Bericht folgt demnächst) und Laverda 200 (siehe MOTALIA Nr. 1) waren zu sehen. Drei Morinis waren mit dabei: Zwei 3/4er, eine Touring und eine Sport, und eine 250 T (siehe MOTALIA Nr. 2).

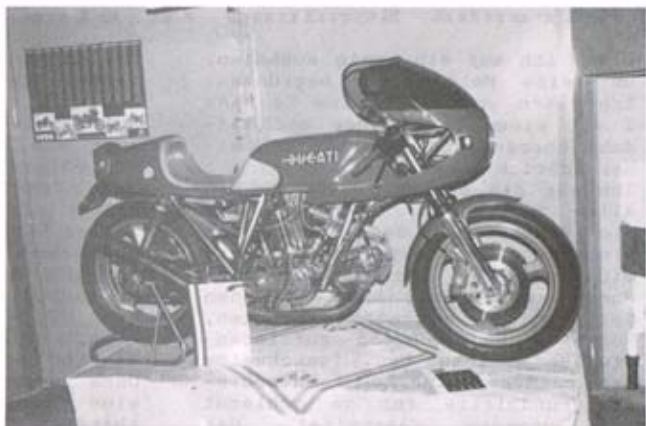
Besonders schön war eine der ersten Dreizylinder-Laverdas, noch mit Trommelbremse und ohne Ölkühler. Eine 750 SF fehlte natürlich auch nicht.

Zwei besondere Leckerbissen hatte Wolfgang Rieß aus Hannover mitgebracht: Seine Eigenbau-Ducati mit Edelstahl-Rahmen und das Motorrad, mit dem Mike Hailwood 1978 auf der Isle of Man sein Comeback feierte und die F1-TT-WM gewann, gehörten zu den Highlights unserer kleinen Italo-Show.

Die Händler italienischer Motorräder waren leider nur spärlich vertreten. Bodo's Motor-Rat-Laden, Ducati-Händler der März-Organisation, zeigte die neue 900 SS, und bot einige gebrauchte Motorräder und Teile zum Verkauf an. Auf den Import und Aufbau von alten Guzzis, hauptsächlich Nuovo Falcone und V7 ist die Firma Biker's Galerie spezialisiert, die auch mit einem Stand auf der Messe vertreten war.

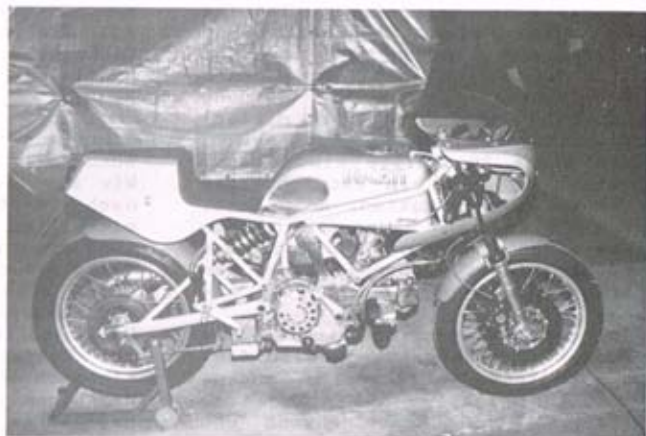
Ein gewisser Ölfuß, irgendwo hab' ich diesen Namen schon mal gehört, bot unter anderem für italienische Motorräder Zylinderkopfumbauten für Bleifrei-Betrieb und Doppelzündung an. Auf seinem Stand war auch eine wunderschöne Pantah zu bewundern. Durch ortsansässige Händler waren die vier japanischen Marken, BMW und Harley-Davidson vertreten. Natürlich gab's auch Zubehör-, Reifen- und Bekleidungsstände zum Schauen und Kaufen.

Die Eigenbau-Ducati von Wolfgang aus Hannover. In diesem herrlichen Motorrad stecken über 1000 Arbeitsstunden. Ein ausführlicher Bericht über die Rieß-Duc folgt in einem der nächsten Hefte.



Auch vor der Halle standen schöne und interessante Motorräder aller Marken (vermutlich sogar mehr als drinnen). Diese Motobi stand zum Verkauf.

Bei Ölfuß stand diese Pantah mit feinsten Zutaten. Viele Teile sind aus eigener Fertigung. In zwei Wochen soll das Fahrzeug die TÜV-Hürde nehmen.



Piranha Zündung in einer Le Mans I

Also, ich muß ein wenig ausholen, um meine Meinung zu begründen. Ich fahre seit 1988 eine Le Mans I mit einem von Leiber und Leidl überarbeiteten Motor und einer Schrick-Nocke.

Ich war die ersten 10.000 km mit allem zufrieden, nur als es an die Einstellung der ersten neu eingebauten Kontakte ging, packte mich die Wut. Selbst mit zwei Mann, viel Geduld und 4 Stunden Zeit, war es uns nicht gelungen, Kontakte und Zündung zufriedenstellend einzubauen, geschweige denn einzustellen. Die Unterbrechergrundplatte ist so schlecht und ungenau gearbeitet, daß selbst ein Nachfeilen der Langlöcher nicht die gewünschten Ergebnisse brachte. Man muß hier der Firma Moto Guzzi einmal wieder ein Armutzeugnis ausstellen, um so etwas Ungenaueres herzustellen, braucht man schon eine gehörige Portion Unfähigkeit.

Naja, nicht lange herumärgern, sondern, wie an so einigen Stellen meiner Guzzi schon geschehen, Nägel mit Köpfen machen. Ich sah mich also nach Alternativen um, aber alles, was ich so entdeckte, war mir zu teuer und zu aufwendig.

Mein persönlicher Berater in allen Lebenslagen aus dem Dorf Tremsbüttel (er heißt Stolley, aber nicht weitersagen!) wußte Rat. Er hatte nämlich in der technischen Information für's Motorenoptimieren von L und L noch einmal genau nachgelesen. Es wird der Einbau einer Piranha Zündung empfohlen, stand dort.

Also hörte ich mich einmal nach Erfahrungen mit dieser Zündung um, und auch das war niederschmetternd. Ich traf nur Fahrer, die diese Zündanlage wieder ausgebaut und ihr ein vernichtendes Urteil gegeben hatten. So'n Mist, nun hatte ich etwas in meiner Preislage gefunden und auch das taugt nichts, obwohl sich das Prinzip doch ganz vernünftig anhört.

Ich also wieder zu Stolley, um doch noch irgendeinen Weg zu finden, diese Fehlerquelle auszuschalten. Tja, meinte mein Berater, du hast keine Ahnung und

keinen Geschmack (das sagt der immer, ich weiß gar nicht, wieso der noch mit seiner Ölverschmierter Mühle rumfahren darf), du mußt die Piranha schwingungsfrei und völlig wasserdicht anbringen, dann funktioniert sie auch. Er selber eiert immer noch mit Kontakten herum, also woher weiß der das immer alles?? Naja, den seinen gibt's der

Nun mußte ich mich also entscheiden, Piranha rein oder nicht rein, war hier die Frage. Ich bestellte sie und baute sie ein. Ohne irgendein kleines Problem, eine Stunde Arbeit, mit Silikon abgedichtet, eine dicke Schicht Moosgummi drunter (mind. 4 cm stark) und dann mit Kabelbindern an den Rahmen getüddelt - natürlich da wo man es nicht sieht.

Also, seitdem ist Ruhe im Karton, Einstellung optimal, ruhigerer Motorlauf, kein einziger Aussetzer seit ca. 30.000 km, mit bestem Gewissen nur zu empfehlen. Die Kontakte etc. hab' ich immer dabei, falls doch einmal etwas schief geht, jedoch bis heute absolut top.

Beim Einbauen Vorsicht mit dem Läufer (Kunststoff), der auf die Verteilervelle gesteckt wird, er bricht dabei sehr gerne. Mein Händler gab mir beim wasserdichten Einbau eine Garantie (intern) von drei Jahren.

Bin auf die anderen Meinungen und Erfahrungen gespannt!!

Manfred Müller, Poststraße 14,
2074 Steinburg 1
Technischer Berater für alle Lebenslagen: Stolley

Anmerkung zum Test der Piranha-Zündung in Heft 03/90:

Wie mir der Importeur Peter Wüst nach Veröffentlichung des Tests mitteilte, werden in der Piranha-Zündungen seit letztem Jahr Bauteile von Siemens verwendet. Diese sind bezüglich Haltbarkeit und Robustheit führend. Damit sollen Probleme aus früheren Zeiten, insbesondere Vibrationsschäden, die öfters bei BOT-Maschinen auftraten, aus der Welt geschaffen sein. W.A.

Bimota-Ducati Tesi D 1

Bimota will mit Achsschenkellenkung und Ducati-888-Motor in das Sportgeschehen der Superbike-WM eingreifen.

Das Motorrad verfügt über keinen Rahmen im herkömmlichen Sinn: Die Schwingen der Vorder- und Hinterradaufhängung sind in zwei neben dem Motor montierten Aluplatten gelagert. Zum Rahmenheck und zur "Lenkerbefestigung" führen zwei dünne Hilfsrahmen.

Für 1991 ist mit einer Serienversion für die Straße zu rechnen.

Gilera SP 02

Gerade haben zwei engagierte Gilera-Händler angefangen in Eigenregie die Gilera SP 01 nach Deutschland zu importieren, da wird in Italien schon der Nachfolger, die SP 02 vorgestellt.

Die auffälligste Änderung betrifft die Vorderradführung. Wie schon Aprilia bei der AF-1 verwendet nun auch Gilera eine Upside-Down-Gabel. Eine neue Lackierung hilft, die SP 02 schon auf den ersten Blick vom Vorgängermodell zu unterscheiden.

Bei gleicher Endleistung wurde der Drehmomentverlauf durch Änderungen an der Auspuffanlage und am Einlaßsystem verbessert.

Laverda 1000 SFC

Der klassische Drei-Zylinder wird im Modelljahr 1990 mit der vom deutschen Importeur hergestellten DMC-Zündanlage ausgeliefert. Mit dieser Änderung soll er nun auch unverbleites Benzin vertragen.

Alle Laverdas ab Baujahr 1981 können durch den Einbau der DMC-Zündanlage auf bleifrei umgerüstet werden.

Cagiva-Einzyylinder

Zu dem Cagiva-Konzern gehören die Firmen: Ducati, Cagiva, Morini und Husqvarna.

Die Halbliter-Einzyylinder der ehemals schwedischen Firma Husqvarna haben im Geländesport bewiesen, daß sie gute Motoren sind. Auch bei dem einen oder anderen Single-Rennen mischten schwedische Motoren vorne mit.

Bei dem steigenden Interesse an Einzyylinder-Bikes griff Cagiva in's Regal, um ein neues Modell zu schaffen. Den Motor der Husqvarna 510 TE in das Fahrwerk der Cagiva Freccia eingepflanzt, und schon ist ein Prototyp fertig.

Bis zur Präsentation auf der IFMA im September wird sicher noch einiges überarbeitet und weiterentwickelt werden.

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

Die unendliche Geschichte

Die ersten Änderungen

Im August 1986 hatten wir uns eine Moto Guzzi California II gekauft. Ursprünglich hatten wir vor, das Motorrad nach einem Jahr in Zahlung zu geben und uns ein neues Bike zu kaufen. Jedes Jahr 'ne neue Kiste, damit sollte das ewige Geschraube endlich ein Ende haben. Da sich Umbauten und Zubehör beim Verkauf nicht rechnen, haben wir außer regelmäßiger Wartung und Pflege nicht viel an unserer "Pizza-Glide" gemacht. Als dann aber die California II von der Cali III abgelöst wurde, beschlossen wir, unser Moped zu behalten. Das war für mich der Startschuß, einige Umbauten vorzunehmen und der Anfang der unendlichen Geschichte.

Im ersten Jahr hatte ich als teuerste Ausgabe eine Alarmanlage der Firma Piranha installiert, man will ja nicht morgens aus dem Haus kommen und das teure Motorrad ist weg.

Für das Elefantentreffen '87 montierte ich ein paar Heizgriffe und Lenkerstulpen. Auf den knapp 2500 km, die wir zum Salzburgring hin und zurück bewältigen mußten, lag einiges an Salz auf der Straße, so daß das Motorrad am Dienstag nach dem Treffen mehr weiß als schwarz aussah. Weder normales Waschen noch der Hochdruckreiniger an der Tank-

stelle brachten den gewünschten Erfolg. Also biß ich in den sauren Apfel und zerlegte die Kiste kurzerhand, putzte alle Teile einzeln und baute sie wieder zusammen.

Beim Zusammenbau nahmen wir beide an Gewicht zu. Ich durch "wenige" Biere, die die Arbeit erleichterten, und das Motorrad durch jede Menge Unterleg-Scheiben. Wie kann man nur Schrauben ohne U-Scheiben in verchromte Teile drehen? Dabei muß ja der Chrom kaputtgehen! Auch Zahnscheiben, die direkt auf dem Chrom aufliegen, sind wunderbar rostfördernd.



Bis auf die Spiegel ist die Cali noch völlig original.

Der Rücklichthalter rostete schneller, als man ihn putzen konnte. Da ich keine Lust hatte, einen Neuen zu kaufen, überzog ich ihn mit Klarlack, um dem Rost vorzubeugen.



Auch die Jugend ist begeistert von Moto Guzzi.

Die Schalter am Lenker erinnerten mich immer an Legosteine. Wie heißt es da bei Nina Hagen: "Alles so schön bunt hier". Ein Bekannter hatte bei seiner Guzzi die Schalter einfach mit schwarzer Farbe angemalt. Das machte ich natürlich sofort nach. Sieht gleich viel besser aus, ist aber leider nicht dauerhaft, da man mit der Zeit beim Betätigen der Schalter immer wieder den Lack abnutzt. Also von Zeit zu Zeit mal nachbessern.

Nachdem wir beschlossen hatten, das Motorrad zu behalten, kauften wir kurz vor unserem Urlaub ein Hepco & Becker Topcase und eine dazugehörige Gepäckreling mit Rückenlehne für den Sozius. Die Reling mußte ich aus Hamburg holen, da sie kein Händler in Kiel vorrätig hatte und Hepco & Becker im Moment nicht liefern konnte.

Auf dem Guzzi-Treffen in Jever hatte Hendrik einen elektrischen Luftmatratzenaufpuster. Ich hatte nach dem letzten Urlaub die Schnauze davon voll, fast jeden Tag die Doppelluftmatratze aufzupusten. Wir besorgten uns also auch so einen Luftmatratzenkompressor. Die beiden Klemmen, die man an die Batterie anschließen

kann, ersetzte ich durch einen Stecker für einen Zigarettenanzünder. Einen Zigarettenanzünder kaufte ich im Autozubehörhandel, er fand seinen Platz unter dem rechten Seitendeckel.

Nicht so ganz zufrieden war ich mit der Bremsanlage der Guzzi. Nichts gegen das Integralbremsssystem, das ist echt super, aber die Bremswirkung ist bei zwei Mann mit Gepäck einfach nicht ausreichend. Besonders bei Nässe wünscht man sich bessere Bremsen.

Um die Bremsanlage etwas aufzuwerten, bestellte ich mir Edelstahlummantelte Bremsleitungen: Ehrlich, die Dinger sind mehr als ein optischer Gag, die Dosierbarkeit der

Bremse ist wesentlich besser geworden. Nach der Montage der Bremsleitungen und einer gründlichen Inspektion ging's mit sechs Personen auf drei Motorrädern in den Urlaub.

Im Gepäck hatte ich natürlich ein paar Ersatzzüge. Sollte man als Guzzi-Fahrer ruhig dabei haben. Eine Woche London, Kents Custom Bike Show und eine Woche Frankreich mit Paris.

So war der Urlaub geplant. Aber es kam anders.

Bei bestem Wetter starteten wir und auch in England herrschte eitler Sonnenschein. Es war so heiß, daß ich im Londoner Stadtverkehr die Vergaser fetter stellen mußte, da der Motor sonst immer im Stand abstarb und nur noch mit Choke ansprang. Dadurch, daß die Vergaser direkt auf den Ansaugstutzen sitzen, ist die Wärmeleitung von den Zylinderköpfen zu den Schwimmerkammern recht gut und das Benzin fängt an zu verdampfen.

Aber auch Uwe mit seiner Gummikuh hatte die gleichen Schwierigkeiten. Nur Oliver's Honda zeigte sich unbeeindruckt. Daß die Japaner immer aus der Reihe tanzen müssen! Aber dafür war er der

einzigste von uns, der ewig mit Kettenspray hantieren mußte.

In London schauten wir natürlich auch bei einem Guzzi-Händler vorbei. Dort stand eine gebrauchte Cali mit einer hydraulischen Kupplungsbetätigung. Wie wir erfuhren, stellte dieser Händler die Kupplungsbetätigung her. Da er aber keine neue vorrätig hatte, und ich unbedingt so'n Teil haben wollte, bauten wir es kurzerhand von der gebrauchten Guzzi ab. (Demnächst Näheres über die hydraulische Kupplungsbetätigung).

Am Nachmittag verließen wir London und fuhren die knapp 100 Kilometer zum Treffen nach Kent. Die letzten 50 Kilometer standen überall Motorräder am Straßenrand, vor jedem Supermarkt, an allen Tankstellen, einfach überall, man kann sich das gar nicht vorstellen.

Nachts gegen 10 Uhr meinte Uwe, wir müßten unbedingt die Kupplungshydraulik anbauen. Im Licht von zwei 12 Volt Lampen, welche wir an unsere Zusatzsteckdosen anschlossen, ging's frisch an's Werk, während unsere Frauen bloß die Köpfe schüttelten.

Nach einem Superwochenende in Kent und einem Abstecher zu einer Flugshow setzten wir mit dem Luftkissenboot über den Kanal nach Frankreich über.

Hier mußte ich überraschend früh auf Reserve schalten. Kurz danach blieb ich ohne Sprit liegen. Ich hatte vergessen, die Vergaser nach dem Londoner Stadtverkehr wieder magerer zu stellen, daher war der Verbrauch höher als normal.

Bei dem Glück, das wir hatten, war der nächste Tag der 14. Juli. Das ist der französische Nationalfeiertag. Es hatte also alles geschlossen. In ganz Le Havre bekamen wir kein Geld gewechselt und von dem, was wir in französischer Währung hatten, konnten wir gerade noch den Campingplatz bezahlen. Also packten wir unsere Sachen zusammen und fuhren nach Paris in der Hoffnung, dort auf dem Flugplatz Geld wechseln zu können. Das klappte dann auch glücklicherweise.

Die nächste Idee war, etwas außerhalb von Paris einen Campingplatz zu suchen. Das klappte nicht.

Entweder war der Platz belegt, oder nicht für Motorradfahrer, oder nur für Mitglieder des französischen Campingclubs. Es war zum Haarerufen. Mittlerweile war es gegen 10 Uhr nachts. Wir fuhren wieder nach Paris rein und gingen erstmal Essen. Danach gab's 'ne Sightseeingtour bei Nacht für die Anderen, die alle noch nie in Paris waren.



Nachts um 10 Uhr mußte natürlich noch die hydraulische Kupplungsbetätigung montiert werden. Uwe (liegend) und Felix (kniend) waren mal wieder voll in ihrem Element.

So gut wie nachts um 2 Uhr bin ich noch nie durch den Pariser Stadtverkehr gekommen. Selbst der Kreisel um den Arc de Triomphe war kein Problem. Nachdem wir alle wichtigen Dinge wie Eifelturm, Champs Elysees und Notre Dame im Eildurchgang gesehen hatten, verließen wir Paris und fuhren bis Chalons-S-Marne, wo uns gegen Mittag die Müdigkeit gut zu schaffen machte. Die Freundin von Oliver hatten wir schon mit einem Gürtel dagegen gesichert, daß sie schlafend vom Bike fällt.

Nachdem wir auf dem Campingplatz unsere Zelte aufgebaut hatten, legte sich der Rest schlafen, während meine Freundin und ich nach Reims fuhren. Wir hatten in einer französischen Motorradzeitung gelesen, daß der dortige Guzzi-Händler schon die neue Cali III hatte, die es damals merkwürdigerweise noch nicht in Deutschland zu kaufen gab. Nachdem wir das Bike in Natur gesehen hatten, war der Entschluß, unsere Zweier zu behalten, nur noch bekräftigt. In Reims besuchten wir noch ein Auto-Museum, in dem - bis auf einen - nur französische Wagen standen, und die großartige Kathedrale.



Die Kathedrale von Reims

In den letzten beiden Tagen hatte ich mehrmals Zündungsklingeln bemerkt. Trotz Einstellen der Zündung mit Prüflampe änderte sich nichts. Da die Kontakte erst vor dem Urlaub eingebaut wurden, war mir das Ganze unerklärlich. Beim Einstellen der Zündung fluchte ich wie ein Rohrspatz über das Gefummel, besonders wenn man den Verteiler lösen will, um den Zündzeitpunkt zu verstellen. Das Ende vom Genevive war, daß ich beschloß, eine kontaktlose Zündan-

lage einzubauen, wenn wir wieder zurück in Deutschland sind.

Am nächsten Tag fuhren wir alle bis auf meine Freundin einkaufen. Während wir in einem großen Einkaufszentrum waren, begann ein großes Unwetter. Es goß wie aus Eimern und in dem Einkaufszentrum fiel sogar zeitweise der Strom aus. Als der Sturm vorbei war, fuhren wir zurück zum Campingplatz und sahen auch schon die Beschercung.

Einige Zelte waren zusammengebrochen. In "unserer Ecke" standen die drei Zelte noch. Doch als ich das Gesicht meiner Freundin sah, wußte ich, daß etwas nicht stimmte.

In unserem Zelt war ein ca. 1 Meter langer Riß und im Inneren schwamm alles. Die wichtigen Sachen hatte Susi auf die Luftmatratze gelegt, aber der Rest war naß. Was nun, war die Frage. Nach langem Überlegen packten wir unsere Sachen zusammen, warfen das Zelt in die Mülltonne und fuhren nach Ludwigshafen zu Verwandten von Susi, die wir vorher angerufen hatten.

Die Anderen blieben auf dem Campingplatz, da ihre Lederklamotten, die an der Zeltwand gelegen hatten, total naß waren und deren Zelte waren ja noch heil.

Wir verabredeten einen Treffpunkt für den Rückreisetag und fuhren los. Die Fahrt nach Ludwigshafen war die schlimmste meines Lebens. Teilweise bin ich mit 30 km/h über die Autobahn gefahren.

An den nächsten Tagen war wieder bester Sonnenschein und wir hängten unsere Sachen zum Trocknen auf. Die Urlaubsfilme gaben wir in ein Schnelllabor, so daß wir unsere Reisegefährten mit den Worten: "Hallo, wollt ihr schon mal unsere Urlaubsbilder sehen?", am Treffpunkt begrüßen konnten. Die Gesichter hättet ihr mal sehen sollen!

Zurück in Kiel bestellte ich die kontaktlose Zündanlage, nachdem auch Einstellversuche mit der Zündlichtlampe nichts brachten. Zuerst kam 'ne Falsche, die für die kleinen Modelle. Nachdem ich die zurückgeschickt hatte, bekam ich die Richtige.

Felix

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!

22.04.1990

Italienerfrühstück des MC Team 74
ab 10 Uhr auf der Raststätte Bönningstedt (A7 - KI Richtung HH)

04.05.-06.05.90

2. Big Grim Rally in Seaton Ross,
England des IMOC England
Info: Bill Wilkinson, 18 Clifford
Ave, Ings Rd., Hull, N/Humber-
side, HU8 0LU, Tel. 0482/75674

29.04.1990

Saisoneroöffnungsfahrt der Moto
Italia Saar
Info: Roland Dritter, 6626 Bous,
Tel. 06834/2040

04.05.-06.05.90

1. Arizona State Moto Guzzi Rally
bei Camp Verde Arizona/USA
Info: Lou 602/567/5262

05.05.1990

Tag der offenen Tür bei der Firma
Hökenschneider in Bielefeld

11.05.-12.05.90

Clubrennen des Ducati Club Mün-
chen in Hockenheim
Info: Ducati Club, Oskar-Maria-
Graf-Str. 26, 8038 Gröbenzell

11.05.-13.05.90

Treffen des Ducati Club Dänemark
in Egense bei Svendborg
Info: Peter Bottos, Voldflojen 5
st. tv., DK-2700 Bronshøj

18.05.-20.05.90

Illinois Moto Guzzi Rally,
Oquawka, USA
Info: Jerry Cokel, Box 411,
Stronghurst, IL 61480, USA

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

24.05.-27.05.90

Treffen des Moto Guzzi Club
Schweden im Herrfallets Camping
Arboga
Info: Guzzi-Center, Dyensväg 1,
S-Arboga, Tel. 0589/13830,
Schweden

24.05.-28.05.90

Treffen der Laverda Freunde Ber-
lin
Info: Laverda Freunde Berlin, As-
trid Klein, Lüneburger Str. 1,
1000 Berlin 21

25.05.1990

Mallory Park Track Meeting des
Laverda International Owners Club
England
Info: Tim Carter, 5 French Drive,
Kettering, Northants NN15 5BT,
England

25.05.1990

Freies Training der Ducati-Freun-
de-Hessen in Croix en Ternois in
Frankreich
Info: Bernd u. Elke Schmidt, Gu-
tenbergstr. 9, D-6367 Karben 6,
Tel. 06039/7298

25.05.-27.05.90

Ein- und Zweizylindertreffen in
Mittel-Norwegen im Bjoistadt Camp
bei Molde

25.05.-27.05.90

12th annual 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, Groß-
britannien
Info: Serena Powis, 26 The Cre-
sent, The Wells, Epsom KT 18 LL,
Tel. 0044/37/2724681

VERANSTALTUNGS-KALENDER

26.05.-27.05.90

Italienertreffen des Ducati Club
Österreich in Krems-Egelsee
Info: Ewald Grillmayer, Am
Rosenhügel 15, A-3500 Krems,
Österreich

27.05.1990

Guzzi Treffen Vicenza, Italien

27.05.1990

Moto-Italia-Show (Ausstellung von
italienischen Motorrädern und Zu-
behör) in Ternat, Belgien
Info: Moto Italia, Lippensput-
weg 11, B-1742 Ternat

01.06.-03.06.90

Vårtreff des Moto Guzzi Club
Norwegen im Gjelten Camp in
Alvdal in Norwegen
Info: Tore, 064/81140, Norwegen

01.06.-03.06.90

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

01.06.-03.06.90

19th annual Kansas State Rally
bei Lindsborg
Info: Frank Wedge, R#1, Box 136,
Ellsworth, Kansas 67439, USA

01.06.-03.06.90

Treffen des Laverda Club Schweden
Info: Sören Martensson, Tel.
0221/50538, Schweden

02.06.-03.06.90

Ducati- und Guzzi-Treffen in
Bettendorf in Luxemburg
Info: Luxmoto, Rue du Pont 1,
L-9353 Bettendorf, Luxemburg

02.06.-04.06.90

Treffen des Laverda Club Holland
in Kollum
Info: Hans van der Lem, Krokus-
straat 41, NL-1541 DH Koog aan de
Zaan, Holland

04.06.1990

T.T. Club Night des Italian
Motorcycle Owners Club im Crosby
Hotel auf der Isle of Man
Info: Ginny Close, 34 Pictor Rd.,
Fairfield, Buxton, Derbys, GB

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!

VERANSTALTUNGS-KALENDER

07.06.1990

Isle of Man TT Meeting des
International Laverda Owners Club
England
Info: Tim Carter, 5 French Drive,
Kettering, Northants, NN15 5BT,
England

09.06.-10.06.90

11. int. Guzzi Treffen San Bene-
detto del Tronto (AN), Italien

15.06.-16.06.90

3. All Italian Rally in Iowa City
USA
Info: Jeff Dietz, 12780 86th Ave,
Blue Grass, IA 52726, Tel. 319/
381/1790

15.06.-17.06.90

Italiener-Treffen in Lönsboda in
Schweden
Info: Martin Berglund, 044/244249

15.06.-17.06.90

9. internationales Laverda- und
Italiener-Treffen des Laverda
Club Dänemark bei Odense
Info: Dansk Laverda Klub, Manthey
Larsen, Toftevangen 71, DK-4130
Viby Sj., Dänemark

15.06.-17.06.90

Italiener-Treffen Langemarkin
Belgien

15.06.-17.06.90

2. annual Arkansas Moto Guzzi
Rally, USA
Info: Steve & Leila Walker,
Tel: 501/273/9408

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

4. Treffen des MV Agusta-Moto
Morini Club Frankreich auf der
Rennstrecke von Charade bei
Clermont-Ferrand
Info: M. Gerard Pivert, 71 Avenue
de Clichy, F-75017 Paris, Tel.
1/43/872161, Frankreich

Vorschau

Juni

Falcone-Treffen bei Bremen

3. Ducati-Treffen des Stamm-
tischs Rudesheim im Kellenbachtal

Midsommer-Treffen des Moto Guzzi
Club Schweden in Vegby

5. Ducati-Einzyylinder-Treffen in
Remchingen

Classic Bike Treff des Motorrad-
club Eggenburg in Eggenburg in
österreich

Guzzi Treffen in Aosta, Italien

Moto Morini Treffen des Morini
Stammtisch Taunus im Moto Camp
Falltorhaus in Schotten

Midnight Sun Race Meeting des Du-
cati Club Finnland in Veteli, Au-
todromo KeMoRa, Finnland

Treffen des Laverda Club Bergen

Juli

3. italienisches Motorrad Treffen
des MC Eversdijk in Wemeldinge,
Holland

5. Treffen für italienische Mo-
torräder der Motorradfreunde
Eyfalia-Nord in Düren-Kufferath

Sommernachtsfest des Moto Italia
in Sighartstein in Österreich

Int. Guzzi Treffen in Monza mit
int. BOT-Rennen

Italian Concourse des Italian
Motorcycle Owners Club in Scar-
borough, England

Ducati Owners Club England Cad-
well Park Trak Day

Guzzi Treffen in Massa, Italien

VERANSTALTUNGS - KALENDER

Missouri Campout des Moto Guzzi National Owners Club in Bayview Campground bei Hannibal/USA

Ducati Clubrennen in Zeltweg/A

August

Internationales Aermacchi Treffen in Brunnadern in der Schweiz

Guzzi-Treffen der Firma Moto Spezial in Gomadingen

Treffen der Laverda-Freunde Silberstedt

6. Eagle Cave Guzzi Rally, USA

3. Forza Italia-Rassemblement Mondial de Motos Italiennes in Saint-Avoid in Frankreich (bei Saarbrücken)

Virginia Moto Guzzi Owners Club 8. annual Rally, USA

Treffen des Moto Guzzi Club Schweden in Eskilstuna in Schweden

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

Britisch-Italienisches Klassikertreffen für Autos und Motorräder bis Bj. 1975 in Bad König

3. int. Benelli-Treffen in Linden/Mittelfranken

Treffen des norwegischen Guzzi Clubs in Jeloya bei Moss

September

Hoosier Moto Guzzi Rendezvous bei Jamestown, Indiana, USA

Clubrennen des Ducati-Club Holland in Assen

Guzzi Treffen in Senigallia, Italien

Cadwell Park Track Day des International Laverda Owners Club England

2. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Olpe/Biggensee e.V. in Elben bei Gerlingen

3. Int. Ostsee-Italo-Treffen bei Kiel

Oldtimer Grand Prix in Misano, Italien

10-Jahresfeier des Twin Club Vienna in Wolfsegg bei Heidenreichstein in Österreich

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

Oktober

4. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern



EINLADUNG

vom

1. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Olpe/Biggensee e.V.

vom 14.09. - 16.09.90
an Elben bei Gerlingen

PROGRAMM

Freitag, 14.09.90

- Anreise
- Besichtigung

Samstag, 15.09.90

- ab 9.30 Uhr Frühstück
- Radfahrt ins Silberstedt
- Spiele
- Musikvorführung
- Musik

Sonntag, 16.09.90

- ab 8.30 Uhr Frühstück
- Gitarre




Grundzeit, Lebensmittel und Getränkepreise sind vorhanden. Für das (schöne) Wetter wird bestens gesorgt. Auch Fahrer und Passagiere anderer Motorradarten sind herzlich willkommen. Bitte teilt uns mit, nach welcher Person für das Treffen anreist. Wir freuen uns auf eine zahlreiche Freizeiter und wünschen eine angenehme Radfahrt.

Info bei: Ralf Böhm, Pflanzweg 12, 53843 Wenden-Teuflingen.
Tel.: 02742/2743 (ab 18.00 Uhr)
Sabina Lippe, Am Sonnenberg 2, 53843 Wip.
Tel.: 0274/6490

ANMELDUNG

Name:

Strasse:

Ort:

Wohne mit Person(en) am Treffen teil.

Wir weisen darauf hin, daß der MGC Olpe/Biggensee e.V. vor, während oder nach dem Treffen keine Haftung für Unfälle und Schäden jeglicher Art übernimmt.



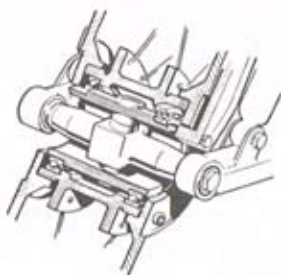
Achsschenkellenkung – ein alter Hut

Hub-Center-Steuerung von Difazio

Immer mehr Hersteller wenden sich von der herkömmlichen Telegabel ab und suchen nach alternativen Möglichkeiten. Die Upside-Down-Gabel, von Aprilia das erste Mal in einem Serienfahrzeug verwendet, wird immer häufiger verbaut. Aber das ist noch nicht das Ende der Entwicklung. Bimota arbeitet seit Jahren an der Achsschenkellenkung und wird im September auf der IFMA das erste italienische Serienmotorrad mit Achsschenkellenkung präsentieren. Auch ein japanischer Hersteller wird ein Modell mit dieser Art der Vorderradführung vorstellen.

Aber die Achsschenkellenkung ist nichts neues. 1986 sahen wir auf einem Treffen in England diese Laverda 1000.

Schon seit Mitte der siebziger Jahre baut J. Difazio in Südengland seine Hub-Center-Steerings für Motorräder fast aller Marken. Das Vorderrad wird in einer geschobenen Langschwinge geführt, die sich über zwei herkömmliche Koni-Stoßdämpfer gegen den veränderten Rahmen abstützt. Die Schwinge ist im hinteren Bereich recht breit, um dem Rad genug Raum für die Lenkbewegungen zu lassen.



Das Rad läuft in zwei groß dimensionierten Radlagern auf einer Trommel, die mitlenkt.



Difazio-Laverda mit Hub-Center-Steering. Das Styling ist mehr als gewöhnungsbedürftig.

Gesteuert wird das Vorderrad über das verchromte Gestell, an dem auch die Bremssättel befestigt sind. Die Bremse stützt sich über das Lenkgestänge gegen den Rahmen ab. Die Vorderradfederung ist daher frei von Bremsmomenten und es wird der, von vielen Herstellern vergeblich gesuchte, Anti-Dive-Effekt erzielt, das heißt, sowohl der Steuerwinkel als auch der Nachlauf bleiben beim Bremsen unverändert erhalten.



Die Radlager sind etwas kleiner als der Innendurchmesser der Bremscheiben.



Ungewöhnliche Konstruktionen verlangen ungewöhnliche Detaillösungen: Die Abnahme für den Tachoantrieb erfolgt über einen kleinen Gummiriemen.

Dort, wo sich bei einer normalen Gabel die untere Gabelbrücke befindet, sitzt ein auf dem Kopf stehendes T-Stück, an dessen beiden seitlichen Enden das Lenkgestänge mit spielfreien Gelenken befestigt ist. Durch das

Gestänge werden die Lenkbewegungen auf die über dem Schutzblech befindliche Querstrebe übertragen. Diese ist durch die Bremssattelhalterungen mit der Radinnennabe, auf der die Radlager sitzen, verbunden.

Der Lenkwinkel wird durch die Breite der Vorderradschwinge und die Größe der Radlager begrenzt.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

8880 Dillingen-Schretzheim
Telefon 09071/2837
Telefax 09071/8428

SPORT - SPORT - SPORT

Sport-Termine

22.04. Speyer	BOT-DM, SB-DM
28.04. Hockenheim	SB-DR
29.04. Hungaroring/Ungarn	SB-WM
06.05. Hockenheim	SB-WM
13.05. Salzburgring/Österr.	SB-EM
13.05. Nürburgring	BOT-DM
13.05. Nürburgring	SB-DR
13.05. Faßberg	BOT-DR
13.05. Faßberg	SOS
19.05. Nürburgring	SOS
19.05. Hockenheim	BOT-DR, SB-DR
20.05. Interlagos/Brasilien	SB-WM
27.05. Bremerhaven	BOT-DR
27.05. Bremerhaven	SOS
27.05. Rijeka/Jugoslawien	SB-EM

BOT = Battle of Twins

SB = Superbike

SOS = Sound of Singles

WM = Weltmeisterschaft

DM = Deutsche Meisterschaft

DR = Deutscher Rundstreckenpokal

EM = Europameisterschaft

Daytona

Beim Lauf der Pro-Twins-GP-1-Klasse erzielte Jamie James einen Start-Ziel-Sieg. Gegen Ende des Rennens verlor seine Ducati Kühlwasser und kurz nach der Zielpassage setzte der Motor aus. Den zweiten Platz belegte Randy Renfrow auf Honda. Die Dr. John Guzzi fiel in der dritten Runde aus.

Auch im Pro-Twins-GP-2-Rennen siegte Ducati über Honda. Fabian Cortez überquerte die Ziellinie fünf Sekunden vor Kevin Erion.

GP-1: 1. Jamie James, Ducati; 2. Randy Renfrow, Honda; 3. T. Dupliard, Ducati; 4. Dale Quaterly, Ducati; 5. Holden, BRI; 6. Alan Cathcart, Ducati; 7. Keven Erion, Honda; 8. Gary Goodfellow, BRI; 9. F. Diceccio, Ducati; 10. Pablo Real, Ducati.

GP-2: Fabian Cortez, Ducati; 2. Kevin Erion, Honda; 3. Bob Griffith, Guzzi; 4. Shockley, Ducati; 5. Kevin Stasny, Ducati; 6. Paul Kelly, Harley; 7. Mike Tiberio, Guzzi; 8. Ed Abdo, Honda; 9. Rick Paison, Ducati; 10. Blaine Paulus jr., Guzzi.

Superbike-WM-Auftakt in Spanien

Um es gleich vorneweg zu nehmen, der Saisonstart in der Superbike-WM läßt die grün-weiß-rote Flagge höher wehen.

Während Bimota in Jerez gar nicht erst an den Start ging, zeigte Raymond Roche mit seiner Ducati, wo in diesem Jahr die Meßlatte angelegt wird.

In beiden Läufen führte Roche nach durchschnittlichen Starts überlegen und hatte zeitweise einen Vorsprung von fast 10 Sekunden auf seine Verfolger. Um kein Risiko einzugehen, drosselte er von selbst das Tempo.

Sein Teamgeführte Giancarlo Falappa, der in beiden Läufen am Anfang zeitweise führte, belegte im ersten Durchgang den fünften Platz. Beim zweiten Lauf demonstrierte er mit seinem zweiten Platz die Überlegenheit der Ducatis.

1. Lauf: 1. Raymond Roche, Ducati; 2. Fred Merkel, Honda; 3. Stephane Mertens, Honda; 4. Rob Phillis, Kawasaki; 5. Giancarlo Falappa, Ducati.

2. Lauf: 1. Raymond Roche, Ducati; 2. Giancarlo Falappa, Ducati; 3. Fred Merkel, Honda; 4. Stephane Mertens, Honda; 5. Rob Phillis, Kawasaki.

Punkte-Stand: 1. Roche, 40; 2. Merkel, 32; 3. Falappa und Mertens, 28; 5. Phillis, 24.

Gilera will an der 250-WM teilnehmen

Gilera engagiert sich mehr und mehr im Rennsport, und das mit großem Erfolg. Die Saturno schlägt sich gut bei den Einzylindern und die Rallye-RC 600 hat bei der Pharo-Rallye und beim Wüstenmarathon Paris-Dakar gezeigt, was in ihr steckt. Nun plant Gilera ein Comeback in der Grand Prix-Szene.

In den sechziger Jahren errang Gilera sechs WM-Titel in der 500er-Klasse. Die Rückkehr zur Straßen-WM soll bei den 250er stattfinden.

GP in Suzuka/Japan

Bei den 500ern ist mit Cagiva nur eine italienische Marke vertreten. Das erste Rennen in dem Heimatland der japanischen Konkurrenz verlief für die Italiener alles andere als zufriedenstellend.

Ron Haslam und Alessandro Barros bildeten mehr oder weniger die Schlaglichter des Felds, bis sie beide ausschieden. Ein Kupplungsschaden zwang Haslam in der neunten Runde zur Aufgabe. In der 14. Runde mußte Barros wegen überhitztem Motor das Handtuch werfen.

Randy Mamola arbeitete sich vom 16. auf den 10. Platz vor, bis er in der viertletzten Runde mit gerissenem Tank ausschied.

Die ersten Plätze belegten:

1. Wayne Rainey, Yamaha; 2. Wayne Gardner, Honda; 3. Kevin Schwantz, Suzuki; 4. Kevin Magee, Suzuki und 5. Alfonso Pons, Honda.

Die nächsten GP's sind: 8.4. Laguna Seca/USA, 6.5. Misano/Italien und 27.5. Nürburgring/BRD.

ROT-Schweizermeisterschaft

Die ersten Läufe der Schweizermeisterschaft fanden auf dem schnellen Kurs von Monza in Italien statt.

Zum ersten Mal gingen auch Zweizylinder an den Start. Da in Monza die Leistung wichtiger ist als das fahrerische Können, erstaunt es nicht, daß auf den ersten sieben Plätzen Ducatis zu finden sind. Werner Barmettler und Jean-Pierre Imstefp lieferten sich einen spannenden Zweikampf an der Spitze des leider nur 15 Maschinen starken Feldes.

Ergebnis: 1. Werner Barmettler, Ducati; 2. Jean-Pierre Imstefp, Ducati; 3. Edgar Schnyder, Ducati; 4. Thomas Huber, Ducati; 5. Claude-Alain Jaggi, Ducati; 6. Stephan Gex-Fabry, Ducati; 7. Peter Gueretto, Ducati; 8. Klaus de Monte, BMW; 9. Hans Schüpbach, Ducati; 10. Konrad Frei, BMW; 11. Cyrill Matti, Transkontinental.

Bimota

In der Gerüchteküche wird Freddie Spencer als zweiter Fahrer neben Mike Baldwin für die 500-GP-Bimota gehandelt.

Der erste Einsatz des Zweizylinder-Zweitakters soll beim Großen Preis von Frankreich in Le Mans am 22. Juli stattfinden.

Auch in der Superbike-WM sollen Spencer, der vor vier Jahren das letzte Mal auf einem Viertakter Rennen gefahren ist, und Baldwin starten.

Gilera Saturno Piuma

Gilera bietet als erstes Werk ein komplettes Motorrad für die Einzylinderrennen an.

Die Saturno Piuma, die in Mailand der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, wird ca. 25 000 DM kosten. Der Motor soll im Aufbau der Werks-Saturno mit 560 ccm gleichen, mit der Gilera letztes Jahr zwei Battle of Singles-Rennen in Italien gewann. Leichtmetall-Rahmen, Marzocchi Upside-down-Gabel und Vollverkleidung unterscheiden die Piuma wesentlich vom Vorjahresrenner.

Interessenten müssen sich schnell an ihren Importeur wenden, da nur eine Kleinserie von 50 Exemplaren geplant ist.

Italo-Motorradhandel

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

Moto Guzzi Importe
Neuteile - Gratiskatalog

Moto Guzzi	"V7/700" ab 6000 km	Bj. '71
Moto Guzzi	"T3" ab 15000 km	Bj. '81
Moto Guzzi	"V1000 Convert" 22000 km	Bj. '74
Moto Guzzi	"V7/850 Ambassador"	Bj. '79
Moto Guzzi	"V7/750 Eldorado"	Bj. '71
Moto Guzzi	"Nuovo Falcone" ab 9000 km	ab Bj. '71

Weitere Modelle auf Anfrage !!

Moto Guzzi Mille GT

In "PS" Nr. 4/90 wird die Mille GT mit Suzukis neuem Modell VX 800 verglichen. Auf sieben Seiten befinden sich 12 Fotos, teils farbig, teils schwarz/weiß.

VV-Ducati

Der Ducati-Viertentiler mit 888 ccm in einem Fahrwerk mit Achschenkelenkung, und das auf der Rennstrecke von Ledenon, war "PS" vier Seiten in der April-Ausgabe wert. Fünf Fotos zeigen ein paar der Details.

Ducati V-Königswellen

Die Entwicklungsgeschichte der V-Ducatis mit Königswellen zum Nockenwellenantrieb schildert Wolfgang Zeyen in Heft Nr. 4 des "Motorradafahrers". Von der 750 GT über die 750 SS bis zu den letzten Mille-Modellen zieht sich der Faden über fünf Seiten mit sechs Bildern hin.

Moto Guzzi Vierzylinder 500-GP

1953 und 1954 versuchte Moto Guzzi mit einer Vierzylinder Maschine mit längs eingebautem Reihenmotor mit Kardanantrieb die Weltmeisterschaft zu erlangen. Die Geschichte dieser erfolglosen Konstruktion erzählt Christian Spahn auf drei reich bebilderten Seiten in der "Markt" Nr. 4.

Husqvarna 510 TE

Die Halbliter-Enduro wird in "PS" 4/90 mit der österreichischen KTM 600 LC 4 und der schwedischen Husaberg MC 501 verglichen. Siebeneinhalb Seiten mit 10 Bildern umfaßt dieser Bericht.

Bimota Bellaria

Ein Test der ersten als Zweisitzer konstruierten Bimota zieht sich in der April-Ausgabe von "PS" über sechs Seiten hin. Zehn Fotos gehören zu dem Bericht.

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, Ersatzteillistschlage, 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

Italo-Wandkalender

In der Motorradszene ist es wie überall anders auch so, daß einige wenige die Szene prägen. Es sind immer die Gleichen, die die Treffen organisieren, die die Clubzeitungen machen,

Aus Spaß an der Freude lasten sie sich Mühen und Kosten auf, um mit viel Schwung und Individualismus etwas für unser gemeinsames Hobby zu tun.

Zwei von ihnen sind Rolf im Brahm und Svenning Haaning. Beide geben einen vierfarbigen Wandkalender in DIN A3 heraus.

Seit 1984 versorgt Rolf die Italo-Fans mit seinem dekorativen Wandschmuck. Während er sich auf seine Lieblingsmarke Ducati konzentriert, bildet Svenning alle italienischen Marken in seinem Kalender "Moto Ital Foto" ab.

Svenning legt nicht nur Wert auf die Motorräder sondern auch auf ihre Eigentümer. Ein kleines Begleitheft, das in englischer Sprache über die Motorräder und ihre Besitzer informiert, gehört zu seinem Kalender dazu.

Bei Rolf findet man die Informationen zu den Motorrädern direkt auf den Kalenderblättern und das sogar in drei Sprachen (deutsch, englisch und französisch).

Beide Kalender werden von Einzelpersonen hergestellt, die nichts mit dem Druck- oder Verlagsgewerbe zu tun haben. Rolf als Maschinenbautechniker und Svenning, der sein Lebensunterhalt als Bademeister verdient, haben sich mit den Kalendern einiges an Arbeit und ein nicht unerhebliches finanzielles Risiko an's Bein gebunden.

Wer noch Platz in seiner Bude hat, kann sich ja mal überlegen, ob nicht einer der Kalender sein Zimmer etwas auffrischen würde.

Preise und Bezugsadressen:

Ducati-Kalender '90, 36,-DM
Rolf im Brahm, Wilhelmstr. 8,
5802 Wetter

Moto Ital Foto '90, 30,- DM
Svenning Haaning, Rengegade 36
1.th, DK-4660 St. Heddinge, Dänemark.



Die Preise verstehen sich incl. Porto und Verpackung bei Vorauszahlung.

MOTO GUZZI
APRILIA
DUCATI
GILERA

**MOTO
MAHLE**

D-7981 VOGT
KÜCHEL 2
TEL. 0 75 27/53 77
FAX 0 75 27/53 99

Ducati 600 Pantah	5000,-
Ducati 350 TL 0 km	3000,-
Ducati 500 GTL 0 km	3000,-
Bimota DB 1 mit o. ohne Motor VS	

900 SS/851 Probefahren

ECE-Norm

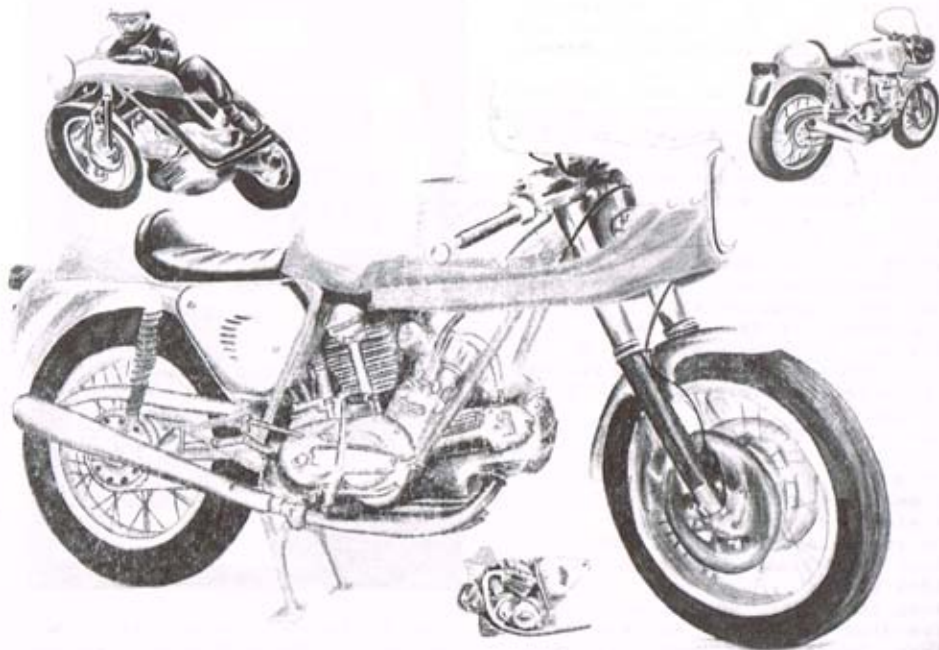
Am 1.1.1990 ist das neue Helmgesetz in Kraft getreten, nach dem alle Fahrer motorisierter Zweiräder einen Schutzhelm tragen müssen, der der ECE-Norm entspricht. Viele Motorradfahrer haben sich daraufhin einen neuen Sturzhelm gekauft und ihren alten verschenkt oder weggeworfen.

Nun gibt es plötzlich eine verlängerte Übergangsfrist, in der man weiterhin seinen alten Helm verwenden kann.

Zu recht sind jetzt die verärgert, die viel Geld für einen neuen Helm ausgegeben haben.

Nach aktuellem Stand sind alle Helme zulässig, die als Motorradhelme entwickelt worden sind. Bauarbeiterhelme und Pickelhauben sind also nicht erlaubt.

Diese Übergangsregelung wird voraussichtlich eine Gültigkeit von zwei Jahren haben.



Layout nicht detailgenau gezeichnet

Erster Layoutentwurf für das Ducati-750 SS-Poster.
Das Layout ist nicht Detailgenau gezeichnet.

Ducati - 750 SS - Poster

"Hallo Rolf, Du machst doch DUCATI Kalender, hast Du auch DUCATI Poster?" So oder ähnlich steht es regelmäßig in den Briefen zur Kalenderbestellung. "Nee, hab ich nicht!" mußte ich jedes Mal antworten und immer wieder schob ich die Idee, Poster zu drucken, als zu teuer, zu aufwendig und zuviel Arbeit beiseite. Doch das wird jetzt anders! Das heißt, (ich will den Mund mal nicht so voll nehmen) ich drucke ein Poster sobald genügend verbindliche Bestellungen dafür vorliegen. Deshalb diese Umfrage: Wer hat Interesse an einem DUCATI Poster?

Ich habe auch schon eine konkrete Vorstellung wie es aussehen muß: Eine original DUCATI 750 SS mit Rundmotor in den original Farben Türkis und Silber, handgemalt (Rendring Verfahren). Von einer Künstlerin, die Gefühl für Motorräder hat und Erfahrung im Porträtieren von Menschen, Tieren und Maschinen mitbringt. Das Poster wird die Größe 50 x 70 cm haben und zwei oder drei Detailbilder aufweisen - natürlich alles in Farbe.

Eine Kopie vom Layout lege ich bei. Bei einer Mindestauflage von 1000 Stück würde ein Poster 28,- DM kosten. Hierzu kommen die Versandkosten und das Porto, zusammen 6,- DM. Nachnahmeversand ist natürlich teurer. Nun möchte ich für die Vorbesteller gerne einen Sonderpreis als Anreiz für die frühzeitige Bestellung geben: Wer den beiliegenden Bestellschein umgehend an mich zurücksendet, bekommt das Poster für 29,80 DM incl. Versand bei Vorauszahlung. Jetzt bitte kein Geld

schicken, ich schicke ein Überweisungsformular, wenn es soweit ist. Wie oben schon gesagt, müssen genügend verbindliche Vorbestellungen eingehen, bevor ich es drucken lasse. Sollte das nicht der Fall sein, verläuft die Sache im Sande, und ich will mir nicht das Leid antun, allen Vorauszahlern dann eine Absage zu schreiben und jedem sein Geld zurückzugeben.

Also wer hat Interesse? Bestellschein ausfüllen, (bitte leserlich) unterschreiben und bis spätestens zum 01.09.90 zurückschicken. Wenn bis zum 31.12.90 kein Überweisungsformular bei Dir einget, weißt Du, daß die Sache gestorben ist, anderenfalls macht Rolf jetzt auch Poster!! Und was für welche!!

Rolf im Brahm, Wilhelmstr. 8,
D-5802 Wetter/Ruhr 1

Bitte diesen Bestellschein verwenden

Verbindliche Bestellung: Poster DUCATI 750 SS

Format: 50x70 cm, handgemalt, in Farbe.

Sonderpreis 29,80 DM incl. Versand bei Bestellung bis spätestens zum 1.9.90

Normalpreis 28,-DM plus 6,-DM Versand bei Vorkasse oder plus 11,-DM bei Nachnahmeversand für Bestellungen nach dem 1.9.90

Achtung! Das Poster wird nur gedruckt, wenn bis zum 1.9.90 genügend Bestellungen vorliegen. Geliefert wird dann spätestens zum 31.12.90

Bitte in Blockschrift ausfüllen

NAME _____

STRASSE _____

WOHNORT _____

Rechtsverb. Unterschrift _____

Hallo Italienerclubs!

Die meisten von Euch bekommen seit der ersten Ausgabe der MOTALIA je ein Heft kostenlos zugesandt.

In einem Begleitschreiben hatten wir Euch aufgefordert, uns Eure aktuelle Clubanschrift mitzuteilen. Ferner haben wir Euch gebeten, uns - im Austausch - Eure Clubzeitungen zuzuschicken, falls ihr welche habt.

Das ist nun über ein Jahr her.

Die wenigsten Clubs machten sich die Mühe, uns ihre aktuelle Adresse mitzuteilen. Mit der Zeit trafen Einladungen und Ähnliches bei uns ein, so daß wir anhand der Absender unsere Clubdatei teilweise aktualisieren konnten. Nachdem es sich herumgesprochen hatte, daß Italo-Clubs ein Heft umsonst bekommen, haben einige Einzelpersonen angerufen oder geschrieben und behauptet, sie seien ein Club und hätten auch gerne ein Heft umsonst. Nachdem wir das spitz gekriegt hatten, waren wir verständlicherweise etwas vorsichtiger mit der Vergabe der Club-Frei-Abos.

Aktuelle Clubadressen

Nun wollen wir endlich die Clubdatei auf einen aktuellen Stand bringen und unsere Kosten senken. Wir bitten alle Clubs, uns ihre aktuelle Clubanschrift mitzuteilen. Clubs, die uns im letzten Jahr geschrieben haben oder uns ihre Zeitungen zuschicken, brauchen sich natürlich nicht noch einmal extra zu melden.

Bei allen anderen Clubs, die sich nicht melden und sich auch bisher noch nie bei uns gemeldet haben, gehen wir davon aus, daß sie entweder nicht mehr existieren oder kein Interesse an der MOTALIA haben. Wir werden diesen Clubs keine weiteren Hefte zuschicken!

Über 150 Italo-Clubs weltweit

Wir verschicken an ca. 150 Italienerclubs weltweit jeden Monat

kostenlos eine Ausgabe der MOTALIA. Das entspricht einem finanziellen Aufwand von ca. 400 DM pro Monat. Diese Summe kommt durch Druckkosten, Umschläge, Adressaufkleber und Porto (Luftpost USA = 2.85 DM, Australien ist noch teurer) zustande. Wir geben diese Summe nicht aus reiner Menschenfreude gegenüber den Italo-Clubs aus, sondern wir haben uns natürlich etwas davon versprochen.

Zum Einen helfen uns die Clubzeitungen, die wir hoffentlich im Austausch erhalten, auf einem mehr oder weniger aktuellen Stand zu sein und Informationen kann man ja bekanntlich nie genug haben. Zum Anderen hatten wir gehofft, das sich mehr Clubs zu einem 5er oder 10er Abo entschließen würden. Von diesem Angebot haben leider nur wenige Clubs Gebrauch gemacht. Anscheinend ist es gar nicht so einfach, fünf Leute zu einem Abo zusammenzubekommen, oder ist das Interesse zu gering? (Ein Abo über je 5 Hefte pro Monat kostet 120 DM im Jahr. 10 Hefte pro Monat bekommt ihr für 200 DM im Jahr.)

Liste der Italo-Treffpunkte

Für die Zukunft planen wir eine in jedem Heft erscheinende Liste mit Treffpunkten, Stammtischen und so von Italienerfahrern.

Wenn ihr einen regelmäßigen Treffpunkt, Stammtisch oder ähnliches habt, den ihr in dieser Liste mit aufgenommen haben wollt, teilt uns das bitte mit Veranstaltungsort und einer Kontaktadresse mit.

MOTALIA soll unter anderem auch ein Kommunikationsmittel der Clubs untereinander sein. In MOTALIA können Clubs Kontakte knüpfen, Termine, Adressenänderungen und ähnliches veröffentlichen und sicher sein, daß sie auf diese Art und Weise die meisten anderen Italo-Clubs erreichen.

Ihr müßt nur Gebrauch von dieser Möglichkeit machen.

-sagte Ulli, ließ die Laverda RGS 1000 zu Haus in Berlin und fuhr mit seinem Tourenmotorrad nach Schweden!

Daß es sich bei diesem Tourenmotorrad auch um eine Laverda handelte und zwar um eine SF 750 mit rahmenmordenden Vibrationen, störte dabei nicht weiter. Nun ist es in einem Urlaub mit mehreren Leuten ja allgemein üblich, daß ab und an jemand einkaufen fahren muß. Da wir alle mit Mopeds in Schweden waren, ging der Kelch reihum.

Ulli aber konnte angeblich nicht einkaufen, da er noch keinen Gepäckträger an seinem Tourenmotorrad hatte.

Nach dem Rennen in Anderstorp besorgte Heidi kurzerhand eine Denfeld-Gepäckbrücke und brachte sie Ulli mit. Der freute sich zunächst wie ein Schneekönig, hatte dabei offensichtlich aber nicht bedacht, daß ab jetzt einer ausgedehnten Einkaufsfahrt nichts mehr im Wege stand.

Die Wald- und Wiesenschrauberei konnte beginnen. Unter großem "HALLO" wurde ein gefundener Alu-Besenstiel zum Halteblech umgesägt - gebohrt und gekloppt. Bei der Basterei wurde noch ein weiterer, allerdings unbedeutender, Bruch am Rahmenheck festgestellt. Geschraubt wurde bis in die Dunkelheit bei guter Laune, Ø1 II und dummen Kommentaren aus der Zuschauerschaft.



Die Jury, bestehend aus Matte (DUC blieb zu Haus, dafür kam die Hängetittenguzzi (BMW) mit), Marina (echte Guzzi), Tom und Ari (je Guzzi) und Heidi (Yamaha mit Guzzi-Lenker), verteilte Noten in gesamer Bandbreite.

Tags drauf war nun die Probe angesagt. Was muß denn heute unbedingt gekauft werden?

Bier - Bier ist immer wichtig und Eier, sonst geht das traditionelle Mitternachtsmahl baden.

Gut denn - 10 km gefahren, eingekauft, alles sorgsam auf der Gepäckbrücke des Tourenmotorrades vertäut und wieder zurück zum Haus.

Bestandsaufnahme:

Bier durchgeschüttelt, ein Ei kaputt (allen anderen Küken dürfte allerdings leicht schwindelig geworden sein).

Das Mitternachtsmahl war gerettet und das Gerstengebräu nach Stunden der Ruhe im Kühlschrank auch wieder genießbar. Feuerprobe bestanden!

Auf diese Art und Weise konnte die alte SF heute nochmal echte Tourenqualitäten beweisen!

Holgi Hämurch



Leserbriefe

Hallo Felix!

Ich habe noch Vorschläge, wie MOTALIA noch vielfältiger werden könnte, wobei hier auch die Leser angesprochen sind, die ihre Schreibfaulheit einmal überwinden müßten und sich am Inhalt der MOTALIA beteiligen könnten.

Ich vermisse Berichte über ältere Motorräder so vor 1970. Oder auch Berichte über italienische Marken, die es schon lange nicht mehr gibt. Hier in Deutschland sind doch die meisten Marken so gut wie völlig unbekannt.

Ich z. B. interessiere mich für Berneg, Rumi und Capriolo. In älteren Ausgaben von "Motorrad" findet man manchmal etwas, aber so ein Markenreport mit Geschichte der Marke und Bildern der Modelle wäre schon toll.

Na, vielleicht findet sich mal jemand, der einen Markenreport oder eine Restaurierungsgeschichte über sein Moped schreibt.

Der zweite Vorschlag wäre, eine Kaufberatung zu machen. Jedes Motorrad hat ja seine Schwachstellen und da wäre es schon interessant zu wissen, worauf man beim Kauf einer Gebrauchten besonders achten muß. Mit Deinen Kontakten zu den Markenclubs oder den Modellclubs (z. B. Benelli Tornado Club) müßte es doch möglich sein, etwas Vernünftiges zuwege zu bringen. Man kann zusätzlich noch angeben, welche Teile früher als normal kaputtgehen (z. B. der bekackte Anlasser bei der Benelli 254/304).

Als Hilfe habe ich Dir zwei Fotokopien aus der englischen Zeitung "Used Motorcycle Guide" beigelegt. In dieser Zeitung beschreiben Leser ihre Erfahrungen mit ihren Motorrädern und am Schluß gibt es eine Modellübersicht mit Kurzcharakteristik vieler Modelle.

Ich habe Dir die von den italienischen Modellen kopiert, damit Du siehst, wie man sowas machen kann. Es sollte aber ausführlicher sein.

Du kannst Dich ja einmal zu meinen Vorschlägen äußern.

Gruß Jürgen

Hallo Jürgen,

Du bist sicher nicht der Einzige, der an Berichten über alte Motorräder oder vergangene Marken aus Italien interessiert ist.

Aber wie Du Dir schon selbst gedacht hast, müssen solche Artikel von Lesern oder Markenclubs kommen.

Auch wenn wir fast alle deutschsprachigen Motorradzeitschriften seit 1950 haben, ist in unserem Archiv leider doch nur wenig über die von Dir angesprochenen Fahrzeuge zu finden. Zu wenig, um daraus einen umfangreichen Artikel zu machen. Auch an Bildmaterial und Hintergrundwissen fehlt es.

Hier sind, wie Du ja auch schon schreibst, die Markenclubs gefordert.

Das gleiche gilt für Kaufberatungen für Gebrauchsmaschinen. Wer ein Motorrad über ein paar Jahre besessen hat, viele Kilometer damit gefahren ist und mit anderen Eignern dieses Modells Erfahrungen ausgetauscht hat, kann für diesen Typ sicher eine Gebrauchtkaufberatung schreiben.

Ich selbst kann nur über mein Motorrad - die Moto Guzzi California II - schreiben, was ich ja auch seit dem letzten Heft tue.

So umfangreich muß und soll das ganze logischerweise nicht sein. Aber so ein Bericht über zwei bis vier Seiten (inclusive Bildern), mit Schwächen und Vorteilen des Motorrades, ein paar Verbesserungs- oder Änderungsvorschlägen, und Zubehörtips würde sicher manchem Kaufinteressenten oder "Typenneuling" weiterhelfen.

Also Marken- und Modellclubs, rafft Euch auf, und schreibt mal etwas über Eure Lieblinge.

Die Red.

Kontaktgesteuerte Transistorzündung

Info: D. Lilienthal
Am Erlenbach 12
3507 Baunatal 1

Benelli

304 17 PS-Brief nur 3 Mon. in 1.Hd. angem. wie ladeneu EZ 87 keine 2tkm 3400 DM 05971/400572 mo-fr 8-15.30 h

654 S, EZ 84, 16 tkm, kunststoffbesch., 1/2 Höcker, Gasdruckd., n. lackiert, sehr gepflegt, VB 3900,-, 0711/3450678

Ducati

Verk. 450 SCR Bj. 70/91 Motor kpl. NEU, Verschleißt., Lack, Elektrik, etc. Neu! Zubehör! VB: 4500,- 02361/371628

Verkaufe Ducati 750 Sport 72 TÜV 91 Conti eingetr. 56 PS breiter Rahmen zum Neuaufbauen 8500 DM, T. 04405/5447

40er Dellortos neu 500,-DM, 07363/3585

600 Pantah Topzustand viele Extras: Veglia, Contis, SS-Schale, NCR-Alutank + Höcker ... oder original Tel. 069/819765

DUCATI

Ständiges Angebot an 1-Zylinder-Ducati
Ankauf von Defekt- und Unfall-Fahrzeugen
Auch Ankauf von Teilen

Restaurierung • Verkauf • Zubehör
Ersatzteilkataloge und Werkstatthücher

Classico e Sportivo

Panoramaweg 9 7567 Bad Waldsee/
Mennisweiler Telefon 07524/1500

Verk. Motorteile von 860 GTS, Tel. 04458/351

Moto Guzzi Laverda Morini DUCATI KAMA

2802 Otterstedt,
Telefon 0 42 05 / 87 07

350 SCR Bauj. 73 Rennnum. mit allen origi. Teilen, deutscher Brief, neue Welle, km ca. 17000 Tel. 04731/37391

600 SC Pantah, original 1680 km, EZ '88, Zustand neuwertig, Inspektion neu, 9950 VHB 07844/1534 oft vers.

Verk. 450 Scrambler, 27 PS, 1-2yl-4Takt, TÜV 5/91, original, VB 4500,-DM, 02852/1292 ab 18 Uhr

Suche für Pantah NCR-Tank, Lichtmaschine, Anlasser und Fußrasten. Tel. 0511/322693

Suche: 900 SS oder HRI Rahmen mit oder ohne Brief, Unfall-Duc, def. Motor sowie neuw. SS Halbschale, M. Massin, Am Striebruch 40, 4005 Meerbusch 3

Verk. Ducati SD 900, 2. Hand, Bj. 81, 16000 km, TÜV 3/92, Zustand 2, Contis, VHB 8600 DM, Tele. 0481/65689 ab 18.00

ITALMOTO

Seewiesenstr. 21 388 Neuenbüchel
Telefon 051 21 93 08



Pleuralite 1 Zyl 250/550-Kompletz ... 398,-
Pleuralite 2 Zyl 250/550 ... 688,-
Zylinder 250 - 650 Pantah ... Stück 24,-
Kurbelwellenlager Pantah/SS ... Stück 129,-

Verkleidungsteile, alle Typen auch nach Muster mit TÜV, klar oder gelb ... ab 114,-



alle Typen mit TÜV und Garantie
z.B. Ducan 500, 600 SL und 750 900,
Guzzi LM ... 298,-

Motorölart: Benetton alle Papierdichtungen
1 Zyl 250/550/650 ... 18,-
2 Zyl 300/600/Pantah/750/900/Kingwell ... 38,-

DELLORTO

Grünes Vergaser- und Ersatzteile Lager z.B.
- 41 Guzzi ohne Umkleung, Tapfer und Beschleuniger ... Paar 580,-
- 30 Guzzi wie Mile GT, Choke und Beschleuniger ... Paar 479,-
- 32 Guzzi mit Choke, Beschleunigerpumpe ... Paar 500,-
Hauptboile - 30 bis 320 Durchmaßgrößen ... Stück 4,10
Leertankboile - 35 bis 135 Durchmaßgrößen ... Stück 3,30

Schwergewichtsmotoren alle 1 + 2 Zyl ... Stück 30,-
Schwergewichtsmotoren alle 1 + 2 Zyl ... Stück 45,-
Aufgussmetallschleuse 1 und 2 Zyl ... Stück 45,-
Conti-Tüten alle Modelle ... Paar 465,-

brembo

Grünes Ersatzlager
Bremsscheibe original Brembo ... Paar 26,-
Zweikolbenzylinder Gold 98 ... Stück 215,-
Verfahrsbremse Schwarz P433A ... Stück 400,-
Stütz ...

DUCATI

Kettensaker alle 1 + 2 Zyl 5/8 x 3/8 Stahl ... 30,-
und 1/2 x 5/16 Alu ... 70,-
Nocken alle 1 + 2 Zyl 5/8 x 3/8 1/2 x 5/16 ... 35,-

GOODRIDGE G

V4 A unverschleiß Teile-Bremssattelstütze mit TÜV für alle Modelle. Auch Sonderanfertigungen!
z.B. Pantah, SS, LM-4, Leistungsbremse ... 100,-
Auch Ersatzteile wie Stangen etc. erhältlich

VEGLIA - BORLETTI

Ölwanne ... 90,-
Drehmomtmesser ... 200,-
Lacke ... 210,-
Alu- und Instrumentenkassette ... 120,-

Ducati 851 und 900 Supersport
Direkt ab Lager
LEASING möglich!!!

Ständige Auswahl
an ca. 40 Gebrauchsmotorsiedern -
Großes Original-Ersatzteillager -

Schnellversand!!!!

Telefon (0 51 31) 9 20 00

FAX (0 51 31) 9 56 94

Suche 900 SD, GT/S, Unfall, def., ohne TÜV, suche SS-Halbschale, Seitendeckel, Armaturenbrett, Videos von Superbike Rennen Aufz., Tel. 08631/2763, Josef Stark

Suche Nockenwellen für 750 S zum fairen Kurs. Tel. 0201/271885

Gilera

Suche Tank- und Seitendeckelaufkleber für Strada sowie Auspuffanlage - Wer baut welche aus V2A? A. Fennen, Warnsweg 22, 2900 Oldenburg, 0441/204228

Saturno 27(38)PS, 7000 km, EZ 5/89, 8900,-DM, Tel. 07121/46135

Laverda

Verk. 3-1 Sportauspuff ohne ABE (sehr guter Sound). Detlef Lange Tel. 04153/53903

1000 SFC Fahrwerk rot, kunststoffb., kompl.ohne Elektrik zu verk., Preis VS, 0241/86722, Mike Andretta

Suche gutes gebr. V2A Sutzbel. hinteres für 750 SF2. K. fantasiepr., 04662/4259 Mark verl., ab 17.30 Uhr

Guzzi

Verkaufe: Moto Guzzi 850 mit Seitenwagen, Tel. 05655/8051

V 50, nicht fahrbereit, aber zu retten, kein TÜV, VB:1800,-DM, 0208/6099590

Zu verkaufen: Moto Guzzi Cali II, Bj. 86, 24000 km, weiß, Vollverkl. VB: 9000 DM, Tel: 06182/1682

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

V. Gabel m. Transk. Gabelstabi, Zündspulen, Regler, Gleichr. org. LM I Teile 07363/3585

Guzzi hinten f. LM I/II u. andere Guzzis kompl. m. Lagern abzugeben. Guter Zust. VHB 200 DM. T. 0761/64611

Sportlicher Le Mans Fahrer sucht im Raum SU, K, BN Italo-Fahrer. Die ebenfalls Wochenfreizeit haben durch Schichtdienst zu gemeinsamen Ausfahrten. 02208/74328 D. Rösger, Fasanenstr. 36, 5216 NDK.-Ranzel

Suche Tank, Stoßdämpfer hinten und Tacho für 850 T3 Tel. 0911/6589016 Norbert

Nuovo Falcone Civile, teilrestauriert, inc. Koffer, Beinschilder, 2. Gabel, etc. VB 4200,-DM, 0208/6099590

LM 3 Motor, 21tkm, in Teilen, Getriebeblock, Krümmer, und v. SPI: Schwinge, Kardanwelle/Gelenk, Verkleidung, 0211/4180220

Orig. Fußrastenanlage Le Mans III, komplett, guter Zustand, abzugeben. Preis VHS, Versand mögl. 0761/64611

Gebrauchte aus Italien

Moto Guzzi	
SP 1000 Bj.79	41000 km 4600,-
850 GT	36000 km 4800,-
500 Superalce	Bj.49 3700,-
500 Nuovo Falcone	
Polizia/Militare/Civil	
Bj. 72	VB 2500,-
175 Lodola Sport	
ONC 1956	1600,-
Morini 350 T	Bj.78
13000 km	1900,-
Gilera 300 B	Bj.53 1700,-
Moto Guzzi 850 T3	Teile:
Getriebe, Motor, Rahmen	
Moto Guzzi 250 Airone	Sport
in Teilen, nicht komplett	

Weitere Motorräder auf Anfrage

Rainer Bollgrdt
7985 Argenbühl
Ratzendorf
Tel 07522 21111

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

V 50 III Teile, LM
IV Felgen kpl., Tel.
07541/32174 ab
19.00h

Verk. f. LM I/II
Höckersitzb. Val-
polini 1 VB 250,-,
08321/82090

Morini

3 ½ S, Bj. 77, (kei-
ne Speichenräd.),
div. Umbauten u.a.
zurückvers. Fußrast-
ten, Ducati-Höcker,
TÜV neu, guter Zu-
stand, 030/3338529

3½ S Bj. 83 div. Ex-
tras, in gute Hände
zu verk. 3500,-DM,
Tel. 0471/77529
öfter versuchen

Gebrauchtmotorräder

Typ	km	Bj.	DM
APRILIA			
6.35 Wind	7500	87	5950
DUCATI			
600 SL Fantah	17500	83	7200
600 SL Fantah	23400	85	7600
250 Scrambler	20600	73	1900
900 Darmah	27500	81	8500
CAGIVA			
350 E SXT	11800	87	6200
350 SST	9800	85	2100
AERMACCHI			
350 SS	20000	76	2900
MOTO GUZZI			
1000 SP	32000	82	8000
850 LM III	17700	82	8900
V65 SP	14400	84	4700
V65	16200	83	3900
V50 Monza	6000	83	4400
V35 II	11000	83	3900
V35 TT Enduro	29800	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

Weitere interessante Marken und
Modelle auf Anfrage.

////
mobil-tech oHG

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

Moto Morini 3 ½, 32
Leistungsprüfstand
PS eingetragen,
Stummel, 2- u. 1-
Mann-Sitzbank, Re-
servezündbox, 2 Re-
servepickups, PF
3600 Tel. 030/
4524236

Suche für Morini 250
T einen rechten Sei-
tendeckel, möglichst
blau und 3-mal das
250er Schild für den
Seitendeckel in weiß
mit Chromrand, Tel.
0431/671108

Biete 3½S-Teile:
Höcker ws/rt, In-
strum., Seiten-
deckel, Vergaser,
Blinker, Rechteck-
scheinw. usw., Preis
VS, 07052/2402

Verk. 3½ S, Bj. 81,
39000 km, TÜV 6/91,
27 PS, zurückverlegte
Fußrasten, 3500
DM, 06731/6702 in
Alzey

Zubehör

Suche Kofferträger
Becker oder ähnlich,
Chrom, für Krauser
Koffer 040/7219127

Auspuffanlage Laver-
da 1000 3in1, Mar-
ving, Chrom 150 DM /
Enddaempfer 3in2,
offen, Chrom 200 DM
Tel. 09644/1795

Guzzi Gußfelgen von
Mille GT 2.15x18",
Metzler bereift, mit
Radlagern, VB 700
DM, Tel. 04101/48235

Achtung: Verkaufe
Telefix-Stummellen-
ker Ø 35 mm DM 47,50
VHB 0431/789942

Neue Reifen Bj. 82
4.00S18 + 3.25H19 DM
30,-, Batterie 12V
20 AH 60,-, Bauer
Ubierstr. 164, Bonn,
0228/364610

Verk. Borrani Sp.r.ä.
(ohne Naben) 500 DM,
Rennhöcker Stefano
(neu) 100 DM, Veglia
Drehzm. LM III
(weiß) 50 DM, alles
VHB. 0461/22654

Verk. Laverda 500
ccm div. Motoren-
teile sowie Nocken-
wellen Std. u. For-
mula neu Tel. 07529/
7398

Sonstiges

Italienerfreunde!
Läßt mal sehen, ob
die Borrani noch
glänzen, die
Del'Orto's noch
schlürfen und die
Contis noch silen-
tium klingen. Jeden
Freitagabend gemüt-
licher Treff am Fuße
des Schauinslands
bei Freiburg (Fah-
rerlagerparkplatz
beim Gasthaus "Zum
Start")

Konkurs! Werkzeug
günstig abzugeben!
Z.B.: Hammer mit ver-
stellbarer Wucht,
Amboßfett, elek-
trische Wasserwaage,
etc. fast neu, Zu-
stand Ia, Tel.
07453/1188

Italo-Stammtisch
jeden 1. Dienstag im
Monat stilgerecht in
der Pizzeria "La
Barca" in Mühldorf,
Muflinger Str.
jeweils ab 19.30

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 Beschenkten und kostet bloß 35,- DM.

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschenken an:

Name:

Straße:

Ort:

Land:

Meine Anschrift ist:

Name:

Straße:

Ort:

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 Beschenkten mit dem ersten Heft ein Brief übersandt. (Brief bitte diesem Coupon beilegen!)

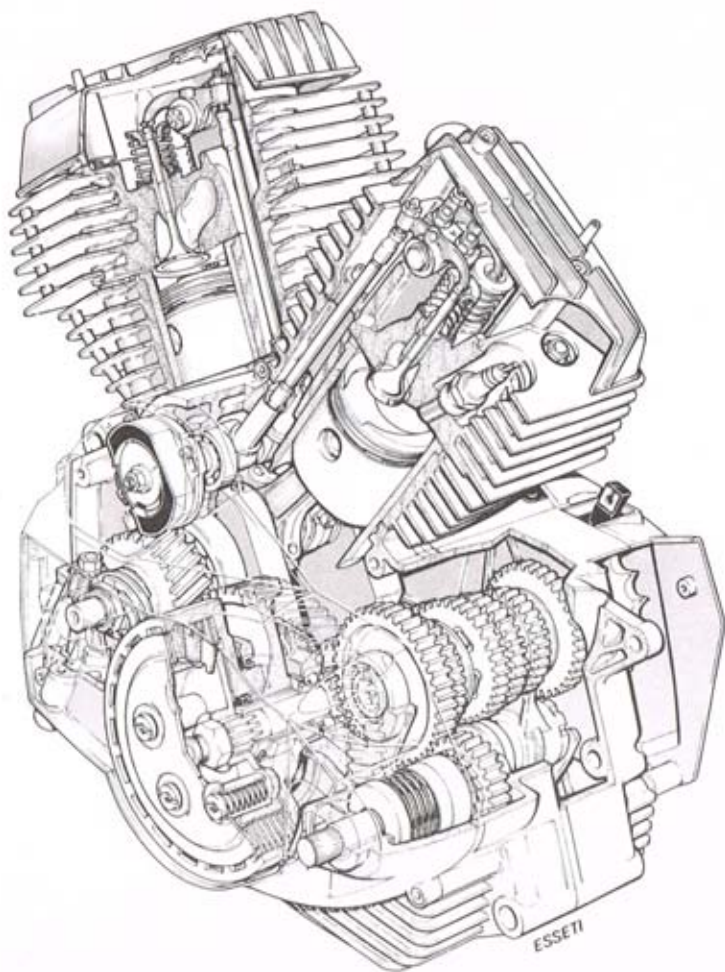
Das MOTALIA-Geschenk-ABO kann innerhalb von 7 Tagen widerrufen werden. Coupon ausschneiden, kopieren oder abschreiben und an den Verlag Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel schicken.

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
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
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 Henselhurst
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
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.



MOTO RINI