

Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 15

05/90

2,50 DM

Stein-Dinse



Der Guzzi + Ducati Spezialist

Ersatzteil-Probleme?

Schon mal mit uns versucht?

direkt aus Italien:

Ersatzteile, Zubehör, Tuning

sofort lieferbar!

Guzzi + Ducati Neufahrzeuge

- **Ducati 750 Sport · 851 · 900SS**
- **Guzzi 1000S, Mille GT, Cali III, LM 1000** Probefahren bei uns nach Absprache möglich!
(Guzzi-Eigenimport – 1 Jahr Werkstattgarantie)
- **laufend Gebrauchtmaschinen**
- **Guzzi-Bleifrei-Umbau**
- **Speichenräder**, bei uns sofort ab Lager lieferbar!

33 Braunschweig · Im Alten Dorfe 3

0531-31 49 49

Impressum

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

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

Redaktion:
Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rübesean

Weitere Mitarbeiter:
Hajo Barth und alle
Insenerenten und Leser

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

Gültige
Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionschluss:
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

Dem einen oder anderen ist es vielleicht schon beim Öffnen des Briefumschlages aufgefallen, die MOTALIA ist etwas dicker geworden. Mit 36 Seiten ist es die bisher dickste Ausgabe unserer kleinen Zeitung geworden.

Zu verdanken ist dieses nicht den Händlern und Importeuren, die uns doch recht stiefmütterlich behandeln, sondern unseren Lesern, also Euch, die sich an der MOTALIA beteiligen und mit Artikeln, Leserbriefen und Tips oder Kleinanzeigen ihren Teil zum Gelingen des Heftes beitragen. Nur weiter so!

Täglich vergrößert sich die Anzahl der MOTALIA-Abonnenten, so daß wir es uns auch finanziell leisten konnten, das Heft etwas dicker zu machen.

Die Superbike-Weltmeisterschaft hält die Italo-Fans in Atem. Raymond Roche und Giancarlo Falappa fahren mit ihren Zweizylindern ganz vorne mit im Feld der japanischen Vierzylinder. Der Sound der Twins begeistert die Massen und spannende Zweikämpfe werden reichlich geboten.

Leider wird in den Medien wenig über die Superbike-WM berichtet. So gab es zum Beispiel im deutschen Fernsehen am Tag der Rennen in Hockenheim (6. Mai) nur Tennis zu sehen, aber nicht mal eine Erwähnung des Superbike-WM-Laufes. (TV = Matscheibe)
In Kürze: Roche schied im ersten Lauf mit Motorschaden aus, belegte aber im zweiten Durchgang den zweiten Platz hinter Mertens. Das erste Rennen gewann Merkel. Falappa wurde einmal dritter und das andere Mal vierter.

Im der WM-Punktetabelle führt Merkel mit 132 Punkten vor Roche mit 128 Punkten. Auf Platz drei und vier folgen Mertens (96) und Falappa (94). Da erst 8 von 28 Läufen gefahren wurden, ist es viel zu früh, um Prognosen anzustellen. Noch ist alles offen, aber Ducati hat gute Chancen auf einen WM-Titel.

Sicher waren auch einige MOTALIA-Leser in Hockenheim dabei. Vielleicht rafft sich ja einer auf, und schreibt einen Bericht - möglichst mit ein paar Bildern.

Euer MOTALIA-Team

Bella Rosso

Ducati 851 Superbike

Ducati - ein Name, der auf der Zunge zergeht. Man braucht noch nicht mal die Augen richtig zu schließen, um eine Super Sport aus Bologna im Geiste vor sich zu sehen. Eine klassische, rassige Signora aus Italien. Das Schnorcheln der offenen Ansaugtrichter und der Schlag der Contis - ein unvergleichlicher Sound, den man nicht so schnell vergißt. Doch die Zeit ist nicht stehengeblieben. Die letzte SS ist 1982 gebaut worden und 1986 wurde die Produktion der königswellengesteuerten Motoren endgültig eingestellt. Schärfere Geräuschbestimmungen und hohe Produktionskosten waren schuld am Ende dieser Legende.

Heute heißt die große Ducati 851 Superbike. Mit dem ruhreichen Zweizylinder hat sie außer dem V2-Motorenkonzept und natürlich dem desmodromischen Ventiltrieb nicht viel gemeinsam.



Hoch auf dem roten Höcker befindet sich unter einer Plastikabdeckung der Soziussitz

Die Firma Stein-Dinse aus Braunschweig war so nett, uns die neue 851 Superbike für ein Wochenende zur Verfügung zu stellen.

In italienischem Rot steht die Ducati geduckt in der Werkstatt und wartet darauf, die Straße unter ihre breiten Reifen zu nehmen. Mit dem Michelin 180/55 ZR 17 verfügt der rassige Zweizylinder über den breitesten Hinterradreifen, der momentan auf dem Markt ist. Vorne ist ein 120/70 ZR 17 montiert. Die weißen hohlgegossenen Felgen ergeben zusammen mit dem auch weiß lackierten Gitterrohrrahmen einen guten Kontrast zu der feuerroten Lackierung. Die Vorderradführung wird von einer Marzocchi M 1 R Gabel übernommen, an der Brembo-Vierkolbenbremsattel verschraubt sind, die die beiden schwimmenden Bremscheiben mit $\varnothing 320$ mm fest in die Zange nehmen. Auch die Fe-

derung des Hinterrades mit der 5,5 Zoll breiten Felge übernimmt ein Produkt aus dem Hause Marzocchi.

Zwischen den Rädern befindet sich ein Motor, der es in sich hat. Mit der 851 hat Ducati wieder den stärksten Serienzweizylinder im Programm.

Massimo Bordi brachte das Kunststück fertig, pro Kopf vier Ventile unterzubringen, die in alter Tradition desmodromisch gesteuert werden. Beim Antrieb der Nockenwellen griff man auf den bei der Pantah bewährten Zahnriemen zurück. Der wassergekühlte Motor verfügt über ein elektronisches Motormanagement mit Einspritzanlage. Die Weber-Elektronik mißt Drosselklappenstellung, Motordrehzahl, den atmosphärischen Druck im Luftfiltergehäuse, die Temperaturen von Kühlwasser und Motoröl und die Nockenwellenstellung. Aus diesen Meßgrößen berechnet der unter dem Sitz befindliche Bordcomputer Zündzeitpunkt und Einspritzmenge. Aber genug der Theorie, die Straße ruft.

Wenn man den Zündschlüssel in das kombinierte Lenk-/Zündschloß steckt und nach rechts dreht, nimmt die im Tank sitzende Benzinpumpe summend ihre Arbeit auf. Einen Benzinhahn gibt es nicht und einen Choke hat die Elektronik nicht nötig. Ein Druck auf den Starter und der Motor springt willig an. Das Gas geht extrem leicht und auch für die Kupplung wird nur wenig Handkraft benötigt. Der erste Gang rastet exakt ein und los gehts. Die weißen Instrumente - Drehzahlmesser, Tacho und Wassertemperaturanzeige - sind gut ablesbar. Der Tacho zeigt 1040 Kilometer Laufleistung

an. Zuerst geht es zur Tankstelle, um den Alutank mit bleifreiem Super Kraftstoff zu füllen. Der Tankdeckel ist leider nicht abschließbar.

Die Strecke Braunschweig-Kiel wird fifty-fifty auf Autobahn und Landstraße zurückgelegt. Die Sitzhaltung paßt gut für meine Körpergröße von 176 cm, nur die Fußrasten könnten ein kleines Stück tiefer sein. Die Verkleidung lenkt den Fahrtwind bis zur Geschwindigkeit von 160 km/h am Kopf vorbei. Darüber muß man sich klein machen oder die Nackenmuskeln strapazieren.

Nach nur 100 km fängt die Benzin-kontrolleuchte an zu flackern. Da die Ducati mit einem Verbrauch von 6 l/100 km angegeben ist, wird der 20 Liter fassende Tank wohl kaum kurz vor dem Austrocknen sein. Also wird die Lampe erstmal ignoriert, man kennt ja das Problem mit den falsch anzeigenden Benzinleuchten schon von anderen Motorrädern. Ein Hahn mit Reservestellung, wäre wohl eine

sinnvollere Lösung. Wenn die Lampe mal defekt ist, steht man plötzlich und unerwartet auf dem Trockenen.

Längsrillen, Fahrbahnmarkierungen und -absätze lassen das Motorrad kalt. Auch die bei Motorradfahrern besonders beliebten Fräs-rillen steckt es unbekümmert weg. Mutwilliges Anpendeln klingt sofort ab, auch bei Tempo 200 auf besagten Fräsarben.

Bei Lüneburg verlasse ich die Autobahn und tanke zum zweiten Mal. Nicht mal 10 Liter zeigt die Zapfsäule an. Mittlerweile ist es dunkel und für den Rest der Strecke nehmen die Michelin-Reifen Kontakt mit der Bundesstraße auf. Hervorragendes Licht erlaubt es auch in der Dunkelheit, problemlos schneller zu fahren, als es der Gesetzgeber zuläßt.

Der Vier-Ventiler dreht schnell und leichtfüßig hoch und stellt dem Fahrer in jedem Drehzahlbereich genügend Kraft zur Verfügung, ohne daß man im Sechsganggetriebe hin- und herschalten



Das Plastik ist ab, vom Motor ist trotzdem nicht viel zu sehen.
Die Batterie stammt aus Japan.

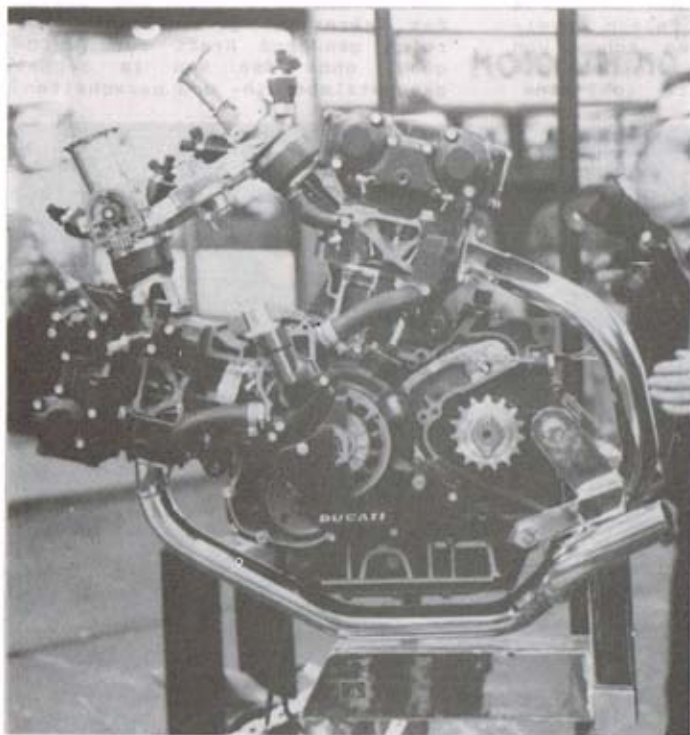
muß. Ab 2000 U/min hängt der Motor sauber am Gas und dreht bis 9500 U/min, dort setzt der Drehzahlbegrenzer ein. Im letzten Gang geht die Superbike nach Tacho 240 km/h.

Willig fällt die Ducati in Schräglage und folgt der eingeschlagenen Linie. Das Aufstellmoment beim Bremsen in Kurven ist trotz 17 Zoll Rädern nicht besonders hoch und die Bremsanlage erreicht enorme Verzögerungswerte. In Kiel stelle ich fest, das die linke Seite des Motorrades mit Kühlwasser benetzt ist. Aber wir wollen ja morgen sowieso die Plastikteile abschrauben und uns das Herz des roten Renners ansehen. Mit zwei Personen sind die Plastikteile schnell entfernt, das gut sortierte Bordwerkzeug reicht dafür locker aus.

Erst mal alle Schellen (min. 10 Stück) der Kühlschläuche nachziehen und den Ausgleichsbehälter wieder auffüllen. Danach nehmen wir den Rest in Augenschein. Man kann noch so Ducatibegeistert sein, eine Schönheit ist der neue Motor nicht. Ein Umbau auf Halbschale würde der Optik nicht dienlich sein. Auch würde das Motorrad ohne die Lärm dämmende Verschalung nicht die Geräuschvorschriften schaffen, denn der Motor ist ein lauter Geselle, der mit mechanischen Geräuschen nicht hinterm Berg hält. Zusammen mit dem Brüllen der Edeltstahlauspuffanlage kommt ein ansehnlicher Sound zusammen.

Die auffälligste Neuerung des '90er Modells ist der Soziussitz oben auf dem Höcker. Mit dem Zündschlüssel schließt man das Staufach im Bürzel auf und kann den Beifahrersitz mit Abdeckung abnehmen. Die Abdeckung kann nun abgezogen werden, die Sitzfläche wird wieder auf den Höcker gesteckt und schon kanns zu zweit losgehen.

Der erste Satz, den die beste Sozia von allen schon beim Anrollen von sich gab, war: "Ich hab' das Gefühl, als gehöre ich gar nicht dazu." Durch die hohe Sitzposition ist sie stark dem Fahrtwind ausgesetzt und kann sich auch nur schlecht festhalten. Für mehr als Kurzstrecken und Notfälle ist der zweite Sitzplatz nicht geeignet. Das Motorrad ist gebaut, um alleine auf schnellen Landstraßen den Asphalt zu fressen oder um



Der Motor als Schnittmodell. Dieses ist noch die erste Version mit zwei Einspritzdüsen pro Zylinder.

Rennstrecken zu besuchen. Für viel Geld bekommt man reichlich Fahrspaß und einen Motor, der bei jeder Öffnung der Drosselklappe begeistert.

Die 851 hat eine neue Ducati-Ära eingeläutet und zeigt, das zwei Zylinder genug sind. Es ist immer genug Leistung vorhanden und das Fahrwerk zeigt keine Schwächen im Straßenverkehr.

Daß der Schriftzug Superbike mehr als nur eine Typenbezeichnung ist, beweisen Raymond Roche und Giancarlo Falappa, die mit ihren Werks-Ducatis den japanischen Vierzylindern das Fürchten lehren.



Mit der 851 steht man immer im Mittelpunkt. Wenn ich für "einmal Draufsetzen" je zwei DM genommen hätte, hätte ich nach dem Wochenende gut Essen gehen können.

Die Ducati 851 wurde uns freundlicherweise von der Firma Stein-Dinse in Braunschweig zur Verfügung gestellt.

Rechts:

Im Staufach befindet sich die Verstellung des hinteren Federbeins, das Bordwerkzeug und die aufgeräumte Elektrik mit Sicherungen.



Technische Daten:

Motor:
 Wassergekühlter Zweizylinder
 Viertakt-V-Motor mit vier
 Ventilen pro Zylinder und
 Weber Einspritzanlage
 Bohrung x Hub: 92 x 64
 Hubraum: 851 ccm
 Verdichtung: 11:1
Nennleistung:
 105 PS (77 kw) bei 9000 U/min
Max. Drehmoment:
 87 Nm bei 8250 U/min
Kraftübertragung:
 Sechsganggetriebe

Fahrwerk:

Gitterrohrrahmen
 Telegabel und Zentralfederbein
 Federweg Vorne/Hinten 100/95 mm
Bremsen:
 Vorne: Doppelscheibenbremse Ø
 320 mm schwimmend gelagert mit
 Vierkolbenbremszangen
 Hinten: Ø 245 Scheibe mit Zwei-
 kolbenbremsattel
Bereifung: vorne 120/70 ZR 17
 hinten 180/55 ZR 17
Gewicht fahrfertig: 215 kg
 zulässiges Gesamtgewicht: 375 kg
Preis: 25 000 DM

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!

Mai

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: Armin Elser, Nikolausstr.
27, 6228 Eltville, 06123/61565

24.05.-27.05.90

Treffen des Moto Guzzi Club
Schweden in Herrfalle's Camping
Arboga
Info: Tel. 0046/589/13830

24.05.-28.05.90

Treffen der Laverda Freunde Ber-
lin
Info: Astrid 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-Freunde-
Hessen in Croix en Ternois in
Frankreich
Info: Bernd u. Elke Schmidt, Gu-
tenbergstr. 9, D-6367 Karben 6,
Tel. 06039/7298

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

25.05.-27.05.90

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

25.05.-27.05.90

12th annual big Country Rally des
MGNOC in West Virginia/USA
Info: Buck Bush, 347 Glenn Lane,
Follansbee, West Virginia 26037

26.05.-27.05.90

Mosport Rally des Ducati Owners
Club Canada
Info: Rocket Rick, Box 550, St.
Catharines, Ontario, L2R 6W8,
Kanada

26.05.-27.05.90

9. Manifestazione Internazionale
Moto "MV Agusta" in Buscate/ Ita-
lien
Info: Moto Club Europa, Via Mar-
coni 34, I-20010 Buscate (MI),
Tel. 0331/800277, Italien

26.05.-27.05.90

Italienertreffen des Ducati Club
Österreich in Krems-Egelsee
Info: Ewald Grillmayer, Am Rosen-
hügel 15, A-3500 Krems, Öster-
reich

26.05.-29.05.90

Ducati-Treffen in Valle S. Libe-
rale/Italien mit Besuch des
Ducati- und des Laverda-Werkes

27.05.1990

1. Guzzi Treffen Vicenza, Italien
Info: G&C di Possia, Via L.S.
Lazzaro 209, I-36100 Vicenza,
Tel. 0039/444/562087

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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

Juni

01.06.-03.06.90

Treffen der Gruppo Moto Guzzi
Finlandia in Särkelän Majat, SF-
98930 Kotalankylä bei Salla
Info: Tapio Sarin, Itämaenkatu
18, SF-33400 Tampere, Tel.
931/465659, Finnland

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

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

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

03.06.1990

Ducati Owners Gathering zur TT
beim Glen Helen Lodge, St. Johns
auf der Isle of Man

03.06.1990

Treffen des Guzzi Club Ravenna in
Ravenna/Italien
Info: Tel. 0039/544/34120

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

05.06.1990

Moto Guzzi Meeting des Moto Guzzi
Club England anlässlich der TT auf
der Isle of Man beim Waterfall
Hotel, Glen Maye ab 18 Uhr

07.06.1990

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

08.06.-10.06.90

3. V2-Treffen für luftgekühlte
V2-Bikes in Hauenstein
Info: Stefan Kolsch, Tel. 06392/
1549

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 Hjertas-
jöbadet bei Lönsboda in Schweden
Info: Martin Berglund, Kung
Knutsv. 19, S-29165 Kristianstad,
044/244249, Schweden

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

1. Italiener-Treffen Langemark,
West Flandern in Belgien
Info: Vercaigne Geert, Roesel-
arestraat 254, B-8820 Oost-
nieuwkerke, Tel. 0032/0/51201194

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

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

16.06.-17.06.90

4. Treffen des M.V. 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

22.06.1990

Midsommer-Treffen des Moto Guzzi Club Schweden in Vegby
Info: Sune Olander Eller, 0321/71417, Schweden

22.06.-24.06.90

5. Ducati-Einzyylinder-Treffen in Remchingen
Info: G. Ruf, Kirchstr. 4, 7537 Remchingen 1

23.06.1990

Classic Bike Treff des Motorradclub Eggenburg in Eggenburg/Österreich
Info: Emmerich Grath, Feldgasse 23, A-3730 Eggenburg, Österreich

23.06.-24.06.90

Guzzi Treffen in Aosta, Italien
Info: Boggia Luigi & Paolo, Corso Ivrea 37, I-11100 Aosta, Italien

23.06.-24.06.90

Moto Morini Treffen des Morini Stammtisch Taunus im Moto Camp Falltorhaus in Schotten
Info: Werner Wilhelmi, Bäderstr. 13, 5429 Holzhausen, 06772/8374

23.06.-24.06.90

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

29.06.-01.07.90

Treffen des Laverda Club Bergen
Info: Andreas Hlynianskyj, Königbergerstr. 44, 3100 Celle

Vorschau

Juli

Treffen des Moto Guzzi Club München in Frauenreuth

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

5. Treffen für italienische Motorräder 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 Scarborough, England

Ducati Owners Club England Cadwell Park Track Day

3. annual Washington State Guzzi Owners Deep Forrest Campout

Guzzi Treffen in Massa, Italien

8. annual European and Cafe Motorcycle Rally, Parry Sound, Ontario, Canada

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 Motoz Italiennes in Saint-Avoid in Frankreich

2. annual Washington State Guzzi Owners Pearrygin Lake Campout

Track Day der Morini Riders in Cadwell Park, England

Treffen der Gruppo Moto Guzzi Finlandia in Lomanauvo, SF-21670 Pärnäs auf der Insel Nauvo

Virginia Moto Guzzi Owners Club 8. annual Rally, USA

Treffen des Moto Guzzi Club Schweden in Eskilstuna

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

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

1. Laverda-Eifel-Treffen in Daun-Pützborn

3. int. Benelli-Treffen in Linden/Mittelfranken

Treffen des norwegischen Guzzi Clubs in Jeloya bei Moss, ca. 60 km süd-ost von Oslo

September

Hoosier Moto Guzzi Rendevous bei Jamestown, Indiana, USA

Stein-Dins 

Der Guzzi + Ducati Spezialist

sucht guten Zweirad-Mechaniker (o. Meister)

Deine Fähigkeiten:

- Feeling für italienische Motorräder
- Teamgeist + Berufserfahrung
- Selbständiges Arbeiten

Wir bieten nicht nur einen sicheren Arbeitsplatz + gute Bezahlung...

33 Braunschweig • Im Alten Dorfe 3

Ersatzteile, Zubehör, Tuning

direkt aus Italien

Clubrennen des Ducati-Club Holland in Assen

Guzzi Treffen in Senigallia, Italien

Cadwell Park Track Day des International Laverda Owners Club GB

2. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Olpe/Biggese e.V. in Elben

3. Int. Ostsee-Italo-Treffen bei Kiel

1. Rally des Moto Guzzi Club Frankreich

10-Jahresfeier des Twin Club Vienna in Wolfsegg

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

Treffen des Moto Guzzi Club Deutschland

Oktober

4. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern

MOTO GUZZI V 65 der Sprung ins kalte Wasser

Sie ist in meiner Gegend schon eine kleine wenn auch unauffällige Rarität, meine V 65. Begonnen hat die große Liebe zu der nur 180 Kilo schweren Italienerin im Sommer '88. Die 400er Suzuki war nach dem Urlaub etwas marode, Kohle war vorrätig und die Bilder von der damals neuen V 65 GT hatten mich schon beim ersten Anblick vom Hocker gerissen. Der Preis aber auch: DM 9.000,-- ohne alles.

Aber dann stand Sie beim Händler; etwas im Eckle und versteckt, aber knallig rot: Eine der letzten "normalen" V 65, und das auch noch für DM 7.500,--. Eine Probefahrt war aber nicht möglich, jeder Zeitschriftentest fiel vernichtend aus und 99 % meiner Bekanntschaft wußte: nichts schlimmeres als eine kleine Guzzi. Gefahren hatte allerdings noch niemand eine...

Nach einigen schlaflosen Nächten war es dann doch so weit. Ich dachte "jetzt erst recht" und eines abends im Juli konnte ich sie mein Eigen nennen. Es war schon ein tolles Feeling, wie sich die Maschine beim ersten Anlassen geschüttelt hat, und der Ton erst... da wars um mich geschehen. Zwar ist die erste Schraube schon nach knapp 2 Kilometern davongepurzelt, aber ich dachte eben, daß muß so sein.

wirklich nicht den Tatsachen entsprach. Die Serienbereifung Pirelli-Radiergummi wurde durch Reifen von Metzeler ersetzt und das Heck des Motorrades zierte ein Kofferhalter der Firma Givi.

In den nächsten 1½ Jahren bin ich dann sowohl zur Arbeit als auch auf große Tour mit der Kleinen gegangen, bis heute etwas über 20.000 Kilometer. Was die Zuverlässigkeit angeht, hatte ich nie einen Grund zum Jammern.



Moto Guzzi V 65: Ein klassisches Allround-Motorrad

So nach und nach kamen dann die ersten Dämpfer; die Fußdichtung rechts trielt. Sie wurde inzwischen mehrmals ausgewechselt, trielt aber bis heute unbeeindruckt. Die hinteren Stoßdämpfer wurden blitzschnell gegen Koni's getauscht, da ihre Bezeichnung

und Drehfreudigkeit sind in ihm vereint. Die fünf Gänge sind bestens abgestuft und lassen sich mit etwas Übung geräuschlos schalten. Bei 120 km/h im 5. Gang dreht die Maschine 5.000 U/min, bei etwa 7.000 ist dann Schluß. Die Höchstgeschwindigkeit ist

Der Motor ist ein nahezu perfektes Motorradtriebwerk.

Das Einstellen der Ventile geht in 10 Minuten von statten und die Unterbrecherkontakte hab ich letztes gegen eine Piranha-Zündung getauscht (die ist wirklich besser und bis jetzt problemlos). Aber zurück zu dem V-2: kräftiger Durchzug ab 2.000 U/min

dann echte 160 bis 170 km/h. Für mich ist das genug.

Den Kardan, von dem alle sagten, er würde nach den ersten 500 Kilometern den Geist aufgeben, merkt man nicht mal an den Reaktionen beim Gasgeben oder Bremsen etc. Womit wir dann beim Fahrwerk wären. Das anfängliche Gewackel ab 140 km/h ist mit den Metzeler-Reifen verschwunden. Die Telegabel ist o.k. und in Verbindung mit den hinteren Konis wage ich, von einer sportlich komfortablen Straßenlage zu sprechen. Schnelle Kurvenwechsel verlangen etwas Körperersatz, machen aber (vielleicht auch gerade dadurch) tierisch Spaß, zumal die V 65 immer dahin läuft, wo sie soll.

Als Bonbon gibts dann noch die Integralbremse, die beide Räder gleichzeitig bremst, und die nach den ersten 2.000 Kilometern nicht mehr wegzudenken ist. Nun aber genug des Lobes, denn wo Licht ist, muß wohl auch Schatten sein. Der Benzinverbrauch von 5 bis 6 Litern auf 100 Kilometern ist zwar nicht besonders viel, muß aber Super verbleit sein. Kommentar überflüssig. Der eingebaute Scheinwerfer ist eine trübe Funzel und für Nachtfahrten unzureichend.

Die Hupe gab leider nur ein mit-leiderregendes Quäken von sich, deshalb wurde sie baldigst von 2 Bosch-Hörnern ersetzt. Und derjenige, der den Seitenständer an diese Stelle konstruiert hat, hat wohl noch nie in seinem Leben ein Motorrad abgestellt. Denn entweder schmilzt der Schuh am Auspuff, oder die Maschine kippt im beladenen Zustand über den Ständer hinüber, wenn man nicht sehr gefühlvoll nach der Balance sucht.

Hinzu kommt noch eine schlechte Verarbeitung und ein Lack, der nicht immer Benzinfest ist. Freiraum für eigene Verbesserungen ist also ausreichend vorhanden. So geschehen: Die häßlichen Billigplastikklumpen, die in der Gebrauchsanweisung als Blinker

bezeichnet werden, habe ich gegen "Alu poliert" von H. Gericke ausgetauscht. Dann, wie bereits erwähnt, die Zündung, deren Einstellung mir jedesmal jugendgefährdende Flüche entlockte; zur Kosmetik hab ich dann noch Ventildeckel, Brems- und Kupplungshebel poliert, den Zündanlagen-deckel rot lackiert und die Lenkergummis gegen solche mit Chromkappen getauscht, weils so schön glänzt.

Das sind im großen Ganzen meine bisherigen Erfahrungen. Hergeben möchte ich das Ding nicht wieder, denn noch kein Motorrad hat mir bis jetzt so viel Fahrspaß geboten. Aber ein bißchen Pflege und Hingabe muß schon sein, sonst



wird aus der schönen Italienerin schnell ein rostiger, öliger Eisenhaufen.

Übrigens: Ich suche immer noch nach Leuten im Stuttgarter Raum, die auch eine kleine Guzzi bewegen. Der einzige, den ich kannte, fährt jetzt eine Ducati.

Techn. Daten:
Bohrung/Hub: 80/64 mm = 643,3 ccm
Verdichtung 10:1
2 Ventile pro Zylinder
1 untenliegenden Nockenwelle
50 PS bei 6.900 U/min
max. Drehmoment ca. 45 Nm bei 6.500 U/min

Albrecht Trölsch, Heilbronner
Str. 40, 7101 Flein

Leserbriefe

Hallo Susanne, Felix, Rube, ich habe vor kurzem die alten Ausgaben der MOTALIA bekommen, die ich bestellt hatte. Vielen Dank für die schnelle Lieferung. Hab schon alle Hefte durchgeschmökert und bin echt begeistert, daß es nun für uns ein Blatt gibt, aus dem man wesentlich mehr Infos entnehmen kann als aus Blättern, die vornehmlich über irre schnelle Joghurtbecher berichten.

Beim Lesen des einen oder anderen Artikels fiel mir auf, daß es manchmal kleinere Unzufriedenheiten bei Qualität und Fertigungstechnik der Spitzenmarke aus Mandello del Lario gibt. Aber sind wir doch mal ehrlich, liegt hierin nicht auch ein gewisser Reiz, mit meist einfachem handwerklichen Geschick der Maschine und damit der Technik zu beweisen, wer hier wen beherrscht, nämlich wir als Fahrer die Maschine und nicht umgekehrt, wie es bei vielen Bikes aus Fernost schon seit längerem an der Tagesordnung ist. Mich jedenfalls begeistert diese Tatsache immer wieder.

Vor einer Woche waren wir denn auch in Mandello und haben uns vor Ort umgeschaut. In einer Bar erfuhren wir dann auch von den ortsansässigen Händlern und der Barfix schickte uns zu Agostini, wo wir günstigste Teile einkaufen. Da ein Freund von mir nach Italien gezogen ist, bekommt man ein inniges Verhältnis zu Land und Leute, und noch so manche Tour wird uns zum Lago führen. Also denn bis bald auf einem der doch erstaunlich vielen Treffen rund um unser aller Hobby, dem italienischen Motorrad (Bella Moto)!

Viele Grüße von KNOLLE aus Braunschweig

Hallo MOTALIA Team

Das Konzept Eures (unseres) Heftchens gefällt mir sehr gut. Leider ist es ein bißchen eingeschlafen, das Leute mit guten Tips diese zu Papier bringen, eigene Erfahrungen sind doch glaub-

hafter, als der Stoß, der in der einschlägigen Motorradpresse steht. Wer will wissen, wie schlecht sich eine noch nicht mal eingefahrene Guzzi schalten läßt oder wie schnell sie vor dem ersten Ölwechsel ist? So freue ich mich immer, wenn das neue MOTALIA im Briefkasten mein Frühstück um eine Stunde verlängert.

Mit freundlichem Gruß
Frank

Hallo Susanne, Felix, Frank
Eure Artikel über die Piranha-Zündung fand ich sehr interessant, da ich über 25 tkm Erfahrung mit dieser Zündung besitze. Eins sei zwischendurch bemerkt, es gibt mittlerweile sehr viele Zündungen für die Guzzi, mit und ohne Verteiler, Kontakt oder Hallgeber gesteuert, aber die kosten ein mehrfaches der Piranha und bei Garantieansprüchen über längere Zeit kann keine der Piranha Paroli bieten. Mit meiner letzten Maschine bin ich bis an die albanische Grenze gefahren (5200 km Urlaubstour) und hatte keinen Ärger mit der Zündung. Auf der Rücktour schüttete es in Bayern aus Eimern und die verfluchten Kerzenstecker (mit Blechummantelung) gaben den Geist auf. Ich kann jedem Guzzi-Fahrer/in nur raten, Silikon-Stecker aufzubauen, da das die einzige vernünftige Dauerlösung ist.

Dies ist mittlerweile die dritte Guzzi (LM V), die ich fahre, und sie wird auch eine Piranha bekommen. An dieser Stelle möchte ich mich mal für die reibungslosen Ersatzteil- und Zubehörlieferungen der Firma Stein-Dinse bedanken.

Macht weiter so!
Mit sportlichem Gruß
Leo(LM V)

MOTALIA

erscheint monatlich zum 15.

Mal ganz ehrlich, ist das noch normal?

Eine wahre Begebenheit, zugetragen zum
Saisonbeginn in meiner Garage.

Ich bin also an einem schönen Sonntagnachmittag dabei, meinem Moped noch den letzten Schliff für die neue Saison zu geben. Noch'n bißchen putzen und polieren und so, wer kennt das nicht. Da betritt ein interessierter Spaziergänger die Szenerie.

Seine ersten fachkundigen Worte sind: "Ist das wirklich 'ne echte Guzzi?" Ich muß schlucken, so 'ne Frage hatte ich bis dato noch nicht gehört. Ich versichere ihm jedoch, daß es sich bei diesem Exemplar nicht um eine aufgenotzte "Güllepumpe" mit Guzziaufklebern handeln würde (CX 500 Fans mögen mir verzeihen).

Jetzt werde ich meinerseits langsam neugierig und frage den Besucher, was er wohl für ein Interesse an meinem Moped hat. Es stellt sich heraus, daß er selbst ein Biker ist, und eine Honda CBR 1000 im Stall hat. "Schön", sage ich, "aber ein bißchen viel Plastik, doch das ist ja Geschmacksache". Das meint er dann auch.

Dann endlich kommt die Frage, auf die ich von Anfang an gewartet habe, und die einfach kommen mußte: "Was läuft die denn so?"

Ohne zu zögern, antworte ich, daß das Modell mit 210 km/h eingetragen ist, mit etwas Rückenwind vielleicht etwas zügiger läuft, man das aber einem Zweizylinder auf Dauer nicht zumuten sollte. "Meine läuft gut 275", höre ich meinem Gesprächspartner zu. Jetzt denke ich: "Na ja, irgendeinen Vorteil muß so'n Joghurtbecher ja auch haben".

Was jetzt kommt, haut mich jedoch fast um: "Die CBR's von meinem Kumpels laufen alle 280, vielleicht liegt's daran, daß ich zu schwer bin". Nach dieser Aussage bemühe ich mich, das Gespräch zu beenden, damit nicht noch schlimmeres passiert. Ich verabschiede mich höflich und sehe ihm noch nach, wie er in seinen Mazda einsteigt und stilecht entschwindet. Seine Argumente haben mich sehr nachdenklich gemacht.

Knolle aus Braunschweig

Laverda-Spezialist

Sport-Sitzbänke, Sport-Kotflügel, Sport-Tank 24 ltr.
Sport-Felgen 5 Zoll, Sportnockenwellen, Sport-Auspuff
Sport-Verkleidungen, Sportventile, Sportkolben bis 85 #
Sport-Kurbelwellen mit 79er Hub, doppelte Ventilfedern
Doppelzündung, verstärkte Steuer- und Primer-Ketten
Nieland-Spezialzündbox für 180 Grad, Motorinstandsetzung
Motortuning, eigene Kurbelwelleninstandsetzung usw.
Laverda-Ersatzteilversand täglich, auch ins Ausland.
Laufend 20 Laverda-Motorräder auf Lager. Kommen Sie ganz
unverbindlich bei uns vorbei und lassen Sie sich beraten.

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

Tel. 08345/884, Telefax 08345/714

WIR BASTELN UNS EINE GUTE LAVERDA BREMSE!

Nach den ersten Touren mit der frisch restaurierten Laverda 750, nach Einfahrzeit und Gewöhnung an die Rechtsschaltung, mußte ich feststellen, daß die originale Laverda Bremse am Vorderrad (die Gleiche wie am Hinterrad!) einfach nicht taucht.

Ich versuchte es mit neuen Bakken, danach mit genieteten Belägen, Trommel ausdrehen, längeren Hebeln. Die Wirkung besserte sich zwar etwas, ein großes Problem

ist allerdings, trotz monströsem Kühleinlass auf der rechten Seite, die starke Überhitzung und ein Wärmestau in der Bremse. Die Kühlung ist zwar witzig gemacht, da die Kühlluft zwischen Nabe und Trommel vorbeigeführt wird und innen an der Nabe wieder austritt, ohne daß Wasser und Dreck in die Bremse gelangen, jedoch funktioniert jede popelige Japanner- oder BMW-Bremse auch ohne Kühlung wesentlich besser. Laverda hat dieses Problem wohl auch erkannt, sie statteten einige Nachfolger mit anderen Bremsen aus, so z.B. mit einer Konstruktion von Laverda mit Druckstange oder später mit einer Grimeca Bremse.

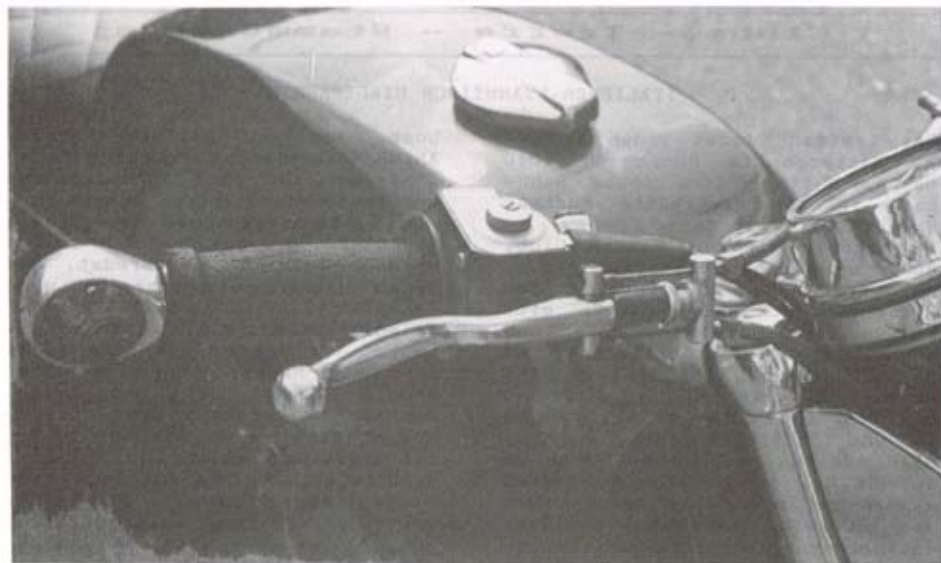
Erst bei den SF 2 wurden eine oder zwei Bremsscheiben montiert, auch die letzten SFC's durften hydraulisch bremsen.

Nun war guter Rat teuer. Scheibenbremse war nicht zu kriegen, außer mit Gußrad (Hualp!) und die Grimeca DOPPEL Duplex der MV hat mir immer schon gut gefallen, zumal Laverda diese ja schon mal - einseitig - verbaut hat.

Hansi, ein anderer Laverda Freak aus Norddeutschland, brachte mich drauf; er hatte sie drin, eingetragen und für gut befunden.



Die Doppel-Duplex-Bremse macht sich gut im Vorderrad der Laverda. Bowdenzugwiderlager und Bremsanker sind an den Schutzblechhalterungen befestigt.



Also habe ich mich auch mal drangegeben. AMEX GmbH in 3057 Neustadt (Scheeren), Rötzeberg 61; liefert die komplette Bremse mit Achse, AKRONT Felgen, Speichen und Magura Hebel.

Das hört sich jetzt noch total einfach an, der "große Schnitt" kommt erst noch. So ist die Bremse ein Nachbau und entsprechend verarbeitet. Die Hebel sind verzinkt, die Trommel ist lackiert, nacharbeiten bzw. verchromen ist nötig, aber nicht schwierig. Die Zughülle muß in Höhe der Schutzblechhalter abgefangen werden, zwei Alublöcke übernehmen dies. Die beiden Gegenhalter der Bremse wurden aus Flacheisen ausgesägt, angepasst und verchromt. Sie wurden auch mit an die Blechhalterung angeschraubt. Der größte Spaß sind die Bremszüge. Man kriegt eigentlich nirgendwo Nippel und Züge außer im Fahrradgeschäft. Angesichts von Schraubnippeln und 1,5 mm Zügen entschied ich mich dann doch für umgearbeitete Originalzüge. Nippel lassen sich auch aus Messingschrauben drehen, Silberlot (hohe Zugfestigkeit) und ein Brenner, Einstellschrauben und ein bißchen Verantwortungsgefühl, fertig ist der Zug. Wer sich das nicht zutraut, sollte sich an einen Installateur oder an einen Optiker

wenden, die sind den Umgang mit Lot und Brenner gewohnt.

In einer DUCATI sah ich die Bremse mit Hydraulik, es werden Radzylinder vom MZ Gespannrad, Stahlflexleitungen und ein Bremsgriff mit großem Zylinderdurchmesser verwendet. Es ist sicherlich die beste, aber auch die teuerste Lösung.

Zur Wirkung: Nach einiger Einfahrzeit zieht die Bremse sehr gut, aber nicht brutal. Ein Überbremsen ist nur mit voller Absicht möglich, trotzdem bringt man das Rad zum Pfeifen. Ein Dauertest über verschiedene Alpenpässe, volles Rohr, zeigte kein Fading, obwohl sie recht warm wurde. Bei Nässe ist die Ansprechzeit etwas länger, da die Brühe in die Bremse läuft. Ab und zu mal trockenbremsen oder - bei Regentouren - einfach zukleben. Leider muß jetzt der nächste Artikel "LAVERDA 750 mit Gußrädern, hydraulischer Mehrkreis ABS Bremse und Fallschirm" entfallen!

Wer sich die Bremse montieren will, kann ruhig mal anrufen, ich schicke Schnittzeichnungen der Gegenhalter und der Alublöcke zu. Briefkopien mit Eintrag sind ebenfalls zu kriegen.

Joachim Skutta, 0221/7407178
abends

Clubs - Treffs - Stammtische

ITALIENER-STAMMTISCH NIEDERRHEIN

Das Treffen findet jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat in 4040 Neuss, Further Str. (Nähe Bahnhof) in der Gaststätte Further Hof statt (ab 20 Uhr).

Es handelt sich um keinen Club, sondern um einen Stammtisch, d.h. es wird eine Anlaufstelle für Gleichgesinnte geboten. Es gibt keinen Vorstand, keine Ämter und auch keine Verantwortlichen, so daß auch keine Köpfe rollen können.

Die Treffen laufen so ab, daß ab 20 Uhr Italiener-Fahrer eintrudeln. Selten ist jemand genau um 20 Uhr da, einige kommen, andere kommen gar nicht. Es besteht weder Anwesenheits- noch Pünktlichkeitspflicht, denn in der heutigen Zeit läßt sich niemand in seiner Freizeit Vorschriften machen. Demzufolge kann es natürlich vorkommen, daß man bei schönem Wetter um 21 Uhr überhaupt keinen mehr antrifft, da die mehr oder weniger pünktlichen Leute eine Spritztour ins Grüne beschlossen haben.

In der Regel drehen sich die Stammtischgespräche um Technik, neue Modelle, Händlererfahrungen, Zubehör sowie Berichte in den Fachzeitschriften. Über Reisen, Treffen und Rennen wird gesprochen. Gemeinsame Tagesfahrten oder Wochenendtouren werden ange-regt. Tatsächlich nimmt an diesen Fahrten nur ein Bruchteil der Treffpunkt-Leute teil. Die Gründe für die Nichtteilnahme sind vielfältig: z.B. keine Zeit, keine

Lust, Familie, weitere Hobbys, Abfahrtstermin der Tour für Langschläfer zu früh, Anpassungsschwierigkeiten in der Gruppe.

Die Hilfsbereitschaft der Stammtischler ist gut, nicht selten werden Termine verabredet, an denen gemeinsam geschraubt wird (jeweils 2 - 3 Leute). Störenfriede, wie z.B. intolerante Leute, für die es nur eine Marke oder ein Modell gibt und alles andere Scheiße ist, werden gemeinsam vertrieben. Auch Lederkumpel sind wegen schlechter Erfahrungen unerwünscht.

Schwierig haben es zum Teil Neulinge, da sich niemand direkt für deren Integration verantwortlich fühlt. Hier empfehle ich zuhören, mitreden, Vorschläge machen und selbst auf die Leute zugehen, die einem sympathisch erscheinen.

Zum Stammtisch gehören auch Frauen, die über andere Themen sprechen, z.B. über Männer, da einige noch solo sind. Insgesamt gesehen machen die Treffen Spaß, wenn auch einiges besser laufen könnte, wenn der Einzelne etwas mehr Gemeinschaftsgefühl entwickeln und sein Ego zurückdrängen würde.

Wer Interesse am Stammtischleben hat, kommt am besten mal unverbindlich vorbei und bildet sich sein eigenes Urteil. Telefonische Auskünfte erteilen:

Michael Gohr: 02173/64352

und

Wilma Spelter: 02101/47925

Regelmäßige Italotreffs

Jeden Freitagabend (ab ca. 18.00 Uhr) treffen sich Italienerfahrer und andere Klassikerfreunde am Fuße der Schauinslandstrecke bei Freiburg. Treffpunkt ist der alte Fahrerlagerparkplatz beim Gasthaus "Zum Start". Info: Tel. 0761/64611, Walter

MOTALIA im Abo

12 mal pünktlich im Briefkasten für 35,- DM

Italo-Stammtisch jeden 1. Dienstag im Monat stillecht in der Pizzeria "La Barca" in 8260 Mühl-dorf, Muflinger Str., ab 19.30. Info: Josef Stark, Tel. 08631/2763

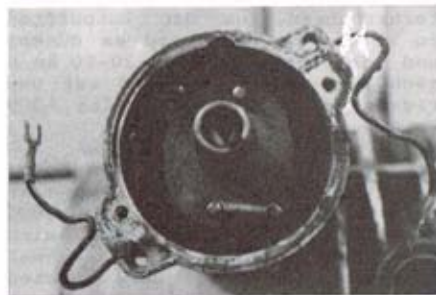
Der Ducati-Stammtisch trifft sich jeden 1. Dienstag im Monat um 20 Uhr in Dreilinden bei Werther. Info: Brigitte Willhausen, Tel. 0521/886598

Piranha-Zündung für große Guzzis

In den letzten Heften wurde über die Piranha-Zündung für Guzzi-Modelle berichtet und nach Erfahrungen anderer Piranha-Fahrer gefragt. Während unseres Urlaubs in Frankreich bekam ich Schwierigkeiten mit Zündungsklingeln. Trotz mehrfachen Einstellens der Zündung war das nicht in den Griff zu bekommen.

Um bei der California II die Verteilerschrauben zu lösen, braucht man einen Spezialschlüssel, oder man bricht sich die Finger und verbrennt sich die Unterarme an den heißen Krümmern. Um das ein für allemal zu beenden, bestellte ich mir die Piranha-Zündung für meine Cali.

Bei dieser Anlage werden die Unterbrecherkontakte durch Lichtschranken ersetzt. Die Kondensatoren sind nun überflüssig. Eine "Blackbox", so ein schwarzer Plastikkasten, wird zwischen Lichtschranken und Zündspulen geschaltet. Die Lichtschranken werden an den Befestigungsschrauben der Kontakte auf der originalen Unterbrechergrundplatte befestigt. Da ich schon mal dabei war, baute ich auch die Grundplatte ab. Darunter sitzt die Fliehkraftverstellung, welche den Zündzeitpunkt mit steigender Drehzahl in Richtung früh verstellt. Die beiden Fliehgewichte werden durch zwei Federn zurückgehalten, die unterschiedlich lang sind. Beim genauen Betrachten stellte ich fest, daß eine Feder überdehnt war. Das war also der Übeltäter!



Beim Zerlegen dieses Verteilers einer 850 T war die Überraschung groß. Eine Feder fehlte völlig!

Als ich bei meinem Händler die Federn bestellen wollte, teilte er mir mit, daß es sie nicht einzeln gäbe, sondern nur einen kompletten Verteiler. Außerdem hätte er noch nie davon gehört, daß sich die Federn dehnen würden. Zum Glück bekam ich sie bei einem anderen Händler.

Seitdem habe ich bei einigen Bekannten die Federn kontrolliert und meistens war ein Austausch nötig. Die Federn kosten glücklicherweise nur ein paar Mark.

Aber zurück zur Piranha-Zündung. Lichtschranken montiert und dann stellte sich die Frage, wohin mit der Blackbox? Die in der Montageanleitung geschilderte Stelle ist nix, wie Walter ja schon in MOTALLIA Nr. 13 geschildert hat. Zur Befestigung befindet sich an der Rückseite der Blackbox ein Klebestreifen, mit dem ich sie erst mal an der Batterie befestigte. Später fertigte ich eine Aluplatte an, auf der sie hinter dem Seitendeckel montiert wurde.

Obwohl es damals nur eine englischsprachige Bedienungsanleitung gab, machte die Montage keine Schwierigkeiten. Je nach Modell und technischem Können sollte man mit ein bis zwei Stunden rechnen.

Seit ca. 60 000 km arbeitet die Anlage wartungsfrei in meiner Guzzi. In diesem Zeitraum ging eine Zündspule kaputt. Aber Guzzi-Zündspulen haben ja sowieso nicht den besten Ruf.

Von einigen Piranha-Fahrern hört man, daß seit der Installation von Zeit zu Zeit ein Vergaser abfliegt. Dieses Problem haben anscheinend nur die Guzzis, bei denen die Vergaser in Gummimuffen stecken. Soweit ich weiß, soll das "Davonfliegen" der Vergaser (zum Glück hängen die ja noch am Gasbowdenzug) nur unter 1000 U/min passieren. Das Standgas über diese Marke einzustellen, wäre also vielleicht eine Lösung. Vielleicht äußert sich ja mal einer der Betroffenen dazu. Also Le Mans-Fahrer mit Piranha-Zündung: Den Stift in die Hand und die Erfahrungen auf's Papier.

Felix

Werners italienische Erfahrungen

Liebes MOTALIA-Team!

Ich bin zum ersten Mal im Sommer 89 auf MOTALIA gestossen (durch einen RUMI-Sammler aus Salzburg). Die Formulierung wegen des Preises war damals etwas unklar, so daß wir beide geglaubt haben, ein Heft würde 35 DM kosten. Über die Gummikuh und eine klarere Formulierung bin ich dann schließlich zu einem zufriedenen Abonnenten geworden.

Die Ersatzteilversorgung in Österreich für Italo-Bikes ist wirklich katastrophal und man muß sich als Einzelkämpfer von einer Adresse zur anderen durchschlagen. Dadurch bedingt stehen viele Bikes aus den 70er Jahren in Garagen herum. So fehlt etwa an einer 500er GTV das ehemals gesprungene Gußrad usw.

Ich habe meine italienischen Erfahrungen aufgeschrieben, die vielleicht auch andere interessieren.

Ich verbleibe mit Grüßen an alle Italo-Fans und dem Wunsch nach einer unfallfreien Saison.
Werner

Werners italienische Erfahrungen:
Teil I

Es ist 1981 und ich fahre seit Herbst 1980 mit einer Jawa 350 California in der Gegend umher. Das Motorrad geht eigentlich ganz gut, bloß zündet manchmal beim Überholen ein Zylinder nicht, so daß ich mich wieder zurückfallen lassen muß. In einem kleinen Dorf, durch das ich zufällig fahre, steht ein kleines blaues Motorrad vor einem Autohändlergeschäft (stimmt Duc. 350 Mark III).

Es ist Liebe auf den ersten Blick. Ich plündere mein Sparbuch, kratze DM 2000 zusammen, gebe die Jawa in Zahlung und die Duc. ist mein.

Es ist ein 74er Modell mit den kleinen Smith Instrumenten und mit der berühmten spanischen Motoplat-Zündung (6V), wie ich später noch bemerken sollte.

Die Heimfahrt vom Händler gestaltet sich als wunderbares Erlebnis. Der Motor arbeitet mit angenehmen Vibrationen unter mir. Ich möchte mir wirklich selbst hinterherfahren, um den Auspuffton zu hören. Langsam wird es dunkel und ich fahre mit etwa 70-80 km/h nach Hause. Das Motorrad war übrigens Erstbesitz und hatte 5000 km auf der Uhr.

In der Folge drehe ich den Motor höchstens auf 6500 U/Min (wenn er warm ist) und wechsle alle 3000 km das Öl. Trotzdem quält mich die Zündung immer mehr. Manchmal startet die Duc. beim ersten Tritt und dann wieder überhaupt nicht. Es war aber ein wunderbarer Sommer. Im Herbst habe ich dann aber trotz 3 l Verbrauch die Schnauze voll.

In der Zeitung steht plötzlich folgendes: Ducati 750 Sport, Bj. 74, guter Zustand, Preis DM 3600 (das gab es damals noch). Ich schob sofort die kleine Ducati an. Gott sei Dank springt sie nach 20 m an; ich bin aber schweißnaß.

MOTO GUZZI
APRILIA
DUCATI
GILERA **MOTO**
MAHLE
D-7981 VOGT
KÜCHEL 2
TEL. 07527/5377
FAX 07527/5399

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

Die 750er ist in einem wunderbaren Zustand, mit zwei verschiedenen Sitzbänken, oranger Lackierung und natürlich dem Rundmotor. Ich fahre den Motor langsam warm und mit jugendlichem Leichtsinn geht es sofort auf die Autobahn. Bei 160 versuche ich mit Gewalt Unruhe ins Fahrwerk zu bringen, was natürlich nicht gelingt. So ein gutes Fahrwerk habe ich seit damals nicht mehr erlebt.

Ich verchenke dann die kleine Duc. für DM 1500 und komme aber etwas zu spät, die 750er ist bereits verkauft. Seit damals sitzt der Duc.-Virus in mir.

Werners italienische Erfahrungen: Teil II

Es ist Winter 87 und ich habe vor einem Jahr meine RD 400 verkauft, die mich verlässlich zu drei Elefantentreffen auf den Salzburgring gebracht hat. Die Motorradgeschäfte stehen voll mit den Bikes, die nun keiner mehr haben will. Werner studiert inzwischen und fährt mit dem Fahrrad rum.

In einem Geschäft steht eine ganz besondere Schönheit: Eine Laverda 500/8. Zwar ist sie weiß lackiert, dafür hat sie eine Halbschale bekommen. Der Preis beträgt DM 3000, aber das ist für mich zu der Zeit eine Million. Plötzlich ist das Bike verschwunden. Im Herbst 88 lese ich plötzlich auf dem Schwarzen Brett: "Gott fuhr mit Triumph zum Himmel, denn damals gab es noch keine Laverda 500". Daneben stand dann noch eine Telefonnummer. Ich hatte "meine" Laverda wiedergefunden. Zudem hatte ich damals gerade meine restaurierte PUCH 125 SVS (Doppelvergaser) verkauft und noch etwas Geld übrig. Ich rief an und konnte die Laverda dann erwerben (wer kauft schon im Herbst ein Motorrad).

Leider hat ein Vorbesitzer das Diffusionsrohr zwischen den Krümmern entfernt und die Löcher zugeschweißt. Trotz 9 Vorbesitzern ist das Bike noch in gutem Zustand und wird demnächst original orange lackiert.

Ich möchte in diesem Zusammenhang darum bitten, daß sich Leute mit mir in Verbindung setzen, die wissen, wo ich noch Ersatzteile und Literatur für die Laverda 500/8 bekommen kann (ich habe inzwischen Geld).

Werner Steinwandter
Innstraße 85/2
6020 Innsbruck
österreich

Technische Daten: Laverda 500/8
Motor/Fgst.Nr.: 1235
2 Zyl./4-Takt Motor dohc
4 Ventile pro Zylinder
6-Gang Getriebe
2/1 Brembo-Scheibe
PS: 53 laut Brief
42 realistisch
Zündung: Lizenz Bosch (elektron.)
Licht: Bosch H4 vorne
CEV rückwärts
Starter: leider nur elektrisch
Verarbeitung: italienisch unüblich gut
Verbreitung: selten
Bj.: 1978

BenelliDUCATI

MAGGI-GUZZI



20
Jahre

Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

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

Die unendliche Geschichte

Teil III

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 Geschrauben endlich ein Ende haben. Da sich Umbauten und Zubehör beim Verkauf nicht rechnen, haben wir außer regelmäßiger Pflege und Wartung 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 unendliche Geschichte.

Eines Tages stellte ich fest, daß der Motor im Bereich des linken Zylinderfußes verölt war. Messerscharf schloß ich, daß die Fußdichtung defekt sein mußte. Also ab zum Guzzi-Händler, und die nötigen Dichtungen gekauft (Fußdichtung und Kopfdichtung, Ventildeckeldichtung hatte ich noch) und frisch ans Werk. Krümmer und Vergaser ab, Ventildeckel runter. Auch der Kipphebelbock mußte weichen. Nur noch die Zylinderschrauben gelöst und schon hatte man den Kopf in der Hand. Der Zylinder ließ sich nun auch abnehmen. Die Fußdichtung ausgetauscht und schon konnte alles wieder zusammengesteckt werden. Nach ca. 2 Stunden war ich fertig. Das nenn' ich Wartungsfreundlichkeit.

Die Werkstatt aufgeräumt und ab nach Hause.

Zu Hause noch ein Blick auf den Zylinderfuß und Schei... Wieder Öl. Bei genauer Kontrolle stellte ich fest, daß nicht die Fußdichtung für den Ölnebel verantwortlich war sondern der Öldruckschalter. Als ich am nächsten Tag bei meinem Händler einen neuen erstand, erfuhr ich, daß das Teil öfter benötigt wird, also zu den Schwachstellen einer Guzzi gehört.

Ca. 7000 km nach diesem Erlebnis leuchtete auf der Autobahn die Öldruckkontrolllampe auf. In die-

sem Falle heißt es, sofort Kupplung ziehen, Motor ausmachen und anhalten. Sonst ist mit einem kapitalen Motorschaden zu rechnen. Zuerst mal Ölstand kontrollieren, dazu braucht man bei der California wegen der Trittbretter einen Steckchlüssel oder Knarre mit Verlängerung. Öl war genug da.



Die Beifahrertrittbretter erlauben eine bequemere Sitzposition. Die Sitzbank ist 3 cm tiefer.

Also Öldruckschalter raus und feststellen, ob der Motor Druck aufbaut. Da er dieses tat, beschloß ich, die Lampe zu ignorieren.

Ein paar Tage vorher hatte ich bei einem 3er BMW den Zylinderkopf instandgesetzt und auch den Öldruckschalter erneuert. Beim Vergleichen der Schalter stellte ich fest, daß sie das gleiche Gewinde und fast den selben Druckbereich haben. Da das Teil aus Bayern ein paar Mark billiger war und höchstens besser sein konnte

als das italienische Gegenstück, fiel mir die Wahl nicht schwer. Dieser Öldruckschalter ist nun seit ca. 70000 km drin und funktioniert.

So langsam ging es daran, die Optik etwas aufzupolieren. Bei Polo kaufte ich Chromkappen für die Lenkerenden und bei Louis fand ich 'ne Chromreling für die Koffer. Auf einem Teilemarkt gab's für'n Zehner eine verchromte Tankklappe. Wesentlich teurer wurden die VA-Schrauben, die nach und nach die Originalschrauben ersetzten. Mittlerweile sind bis auf die Radachsen und die Motorhaltebolzen fast alle Schrauben aus Edelstahl.

Bei Deutschlands nördlichem Guzzi-Händler fand ich einen Lenker (Tomaselli 299) der genauso breit und hoch ist wie der Cali II Lenker, aber seine Enden sind nicht so weit nach hinten gekröpft, so daß man die Handgelenke nicht so stark abwinkeln muß. Auch ist der Lenker anders geschwungen als das Original. Als ich beim Wechsel beide Lenker in

der Hand hatte, konnte ich einen deutlichen Gewichtsunterschied feststellen. Der Guzzi-Lenker hat eine dickere Wandstärke, daher hatten also die Chromkappen, die in die Lenkerenden gesteckt werden, nicht gepaßt und mußten erst etwas geändert werden. Nun brauchte ich natürlich neue Chromkappen, da die abgeänderten nicht mehr in dem neuen Lenker faßen.

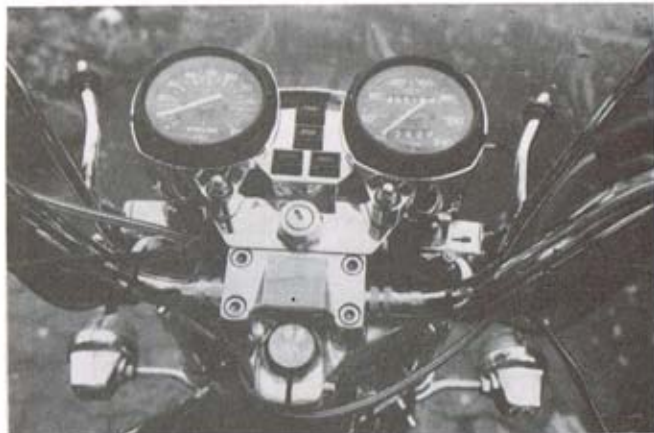
Im Winter 87/88 wurde das Motorrad bis auf den Motor komplett zerlegt und einige Änderungen vorgenommen. Die gesamte Elektrik wurde geändert. Der komplette Kabelbaum flog auf den Müll und wurde durch eine Eigenkonstruktion ersetzt. Auch die Lenkerschalter blieben in dem Karton, in den sie beim Auseinanderbau gewandert waren. Statt dessen montierte ich Schaltereinheiten von einer Yamaha XJ 650 (Puristen werden aufschreien). Diese Armaturen verfügen über ein Alugehäuse (nix Plastik), die Schalter sind schwarz und nicht bunt, die Blinkerrückstellung er



1988 auf dem Guzzi-Treffen in Gomadingen.

folgt durch drücken des Schalters und am linken Griff befindet sich ein Chokehebel, der stufenlos betätigt werden kann. Vom Choke und vom Gasgriff geht nun jeweils ein Zug zu einem Verteiler unter dem Tank, von dort führen dann je zwei Züge zu den Vergasern. Zum Auf- und Abblenden verwende ich ein Lichtrelais von VW, das über den Knopf für die Lichthupe betätigt wird. Mit dem Schalter, der ursprünglich für das Auf- und Abblenden vorgesehen ist, schalte ich die Warnblinkanlage.

Es wird wohl kaum einen geben, der das Armaturenbrett der California II schön findet. Diverse Händler bieten Aluplatten an, bei denen man aber leider die ganze Kabelage frei hängen hat. Bei 'ner Kiste mit Verkleidung sieht man das nicht, aber bei dem durchsichtigen Windschild der Cali sieht das nicht aus.



Die Guzzi-Instrumente passen mit leichten Anpassungen in das Morini-Gehäuse.

Auf der Ausstellung "Motorradwelt" in Oldenburg fiel meiner Freundin das Cockpit der Morini Excalibur auf. In das Gehäuse passen nach leichten Änderungen die Guzzi-Uhren. Das Morini-Cockpit kostete mit Kontrolleuchten ca. 100 DM. Einem Freund wurde der Lenkerhalter seiner Benelli SEI abgeschnackt und das Zwischenstück entstand aus einer VA-Platte. Beim Zündschloß griff ich in's Ersatzteilregal eines BMW-Händlers. Das Zündschloß von den

Geländegummikühen verfügt über fünf Schalterstellungen und kam damit meinen elektrischen Veränderungen sehr entgegen.

Die Alarmanlage mit Quecksilberschalter wurde gegen eine mit Körperschallmikrofon getauscht und die Paoli-Federbeine machten Koni-Stoßdämpfern Platz. Die Kupplung mußte erneuert werden und die serienmäßige Steuerkette wurde durch schrägverzahnte Ergal-Stirnräder ersetzt. Beifahrertrittbretter von HG für 79,-DM sorgen nun für mehr Komfort für den Sozios.

Die Sitzbank hatte ich zum Beziehen weggegeben. Der weiße Streifen ist doch extrem Pflegebedürftig. Jetzt ist die Sitzbank ganz schwarz. Vor dem Beziehen änderte ich das Sitzbankblech, so daß sie nun gut 3 cm niedriger ist.

Ein Ärgernis ist der undichte Tankdeckel der Guzzi. Wenn man volltankt und das Motorrad danach auf den Seitenständer stellt, läuft Benzin aus. Also immer auf dem Seitenständer tanken! Die Zierstreifen auf dem Tank lösen sich durch das Benzin mangels genügend Klarlack. Im Autozubehör fand ich Zierstreifen zum Kleben. Und wenn man schon neue Zierstreifen anbringt, kann man ja gleich das Design etwas ändern. Auch die Seitendeckel und Kotflügel bekamen neue Zierstreifen - wenn man schon mal dabei ist.

Ein paar Stahlteile hatte ich zum verchromen gegeben. Fast einen Monat verbrachte ich mit dem Polieren von Aluteilen. Gabel, Scheinwerfer, Stirndeckel Ventildeckel, Kardan und weitere Teile erstrahlten in hellem Glanz, als die Guzzi die Garage verließ. Mit Inspektionsteilen, Steuer und Versicherung hat mich die Cali bis dahin ca. 18000 DM gekostet. Bei 40000 km macht das 0,45 DM pro Kilometer, ohne Benzin.

Felix

Gilera Nettuno

Ein seltenes Nettuno-Gespann steht im Mittelpunkt des vierseitigen Artikels in Motorrad Classic Nr. 3/90. Auf sechs farbigen Bildern ist das schöne Gespann zu bewundern.

Aprilia AF 1 250 Production Racer

Eine Vorstellung der Production Rennmaschine für die 250er-Klasse befindet sich in der Mai-Ausgabe von "PS". Die drei Bilder und der Text nehmen etwas mehr als eine halbe Seite ein.

Moto Guzzi Falcone

Auf 6 Seiten ist im "motorrad, reisen & sport" Nr. 5/90 ein Bericht über die Moto Guzzi Falcone. Zu dem Artikel gehören 16 meist farbige Fotos.

Ducati Superbike

Giancarlo Falappa auf der Superbike-Ducati in Schräglage, das gibt's in der Mai-Ausgabe von "mo" als farbiges Mittelposter.

Cagiva Freccia und Aprilia Pegaso

Im Reitwagen, Folge 46 ist eine kurze Vorstellung der Cagiva 125 C12R zu finden. Neben weiteren 125ern wird auch die Aprilia Pegaso 125 vorgestellt. Zu jeder Vorstellung gehört ein Bild.

Bimota

Tuatara, YB 6 und Tesi 1d. Um diese drei Motorräder dreht es sich auf 6 Seiten in "PS" Nr. 5. 13 Fotos zeigen, wozu die Ingenieure in Rimini fähig sind. Nicht ganz vier Seiten der aktuellen "mo" sind den drei Bimotas: Bellaria, YB 8 und Tuatara gewidmet.

Ducati 900 SS

Der Aktuelle Hein Gericke Katalog enthält einen sechsseitigen Vergleich zwischen der alte und der neuen 900 SS. An der Artikel mit 14 farbigen Bildern schließt sich ein Interview mit Massimo Bordi über zwei Seiten an, das durch sechs Fotos aufgelockert wird.



M. NITZSCHE

MOTO GUZZI
DUCATI
LAVERDA

Hervester Straße 39
4270 Dorsten-Wulfen
Telefon 0 23 69 - 2 18 42

SPORT - SPORT - SPORT

Sport-Termine

19.05.	Nürburgring	Aprilia-Cup
19.05.	Nürburgring	SOS
19.05.	Hockenheim	BOT-DR, SB-DR
27.05.	Bremerhaven	BOT-DR
27.05.	Bremerhaven	SOS
27.05.	Rijeka/Y	SB-EM
02.06.	Hockenheim	SOS
02.06.	Hockenheim	Aprilia-Cup
03.06.	Most/CSSR	BOT-DM, SB-DM
03.06.	Mosport/CDN	SB-WM
03.06.	Zolder/B	SB-DR
10.06.	Albi/F	SB-EM
10.06.	Brainerd/USA	SB-WM
17.06.	Colmar-Berg/L	BOT-DM
17.06.	Colmar-Berg/L	BOT-DR

BOT = Battle of Twins
 SB = Superbike
 SOS = Sound of Singles
 WM = Weltmeisterschaft
 DM = Deutsche Meisterschaft
 DR = Deutscher Rundstreckenpokal
 EM = Europameisterschaft

BOT-Cup in Skandinavien

08.07.	Kemora	SF
22.07.	Rudskog	N
29.07.	Anderstorp	S
02.09.	Knutstorp	?
09.09.	Nordsöringen	DK

Internationale BOT-Rennen

14.04.	Le Mans/Frankreich
16.04.	Hengelo
22.04.	Mettet
03.06.	Chimay
10.06.	Croix-en-Ternois/Frankreich
22.07.	Östereichring/Österreich
12.08.	Spa-Francochamps
09.09.	Assen/Holland

Interlagos

CCR-Vice Veys und der Fahrersprecher Sito Pons haben die Rennstrecke von Interlagos in Brasilien als zu gefährlich befunden. Als Folge dieser Streckenbesichtigung hat die FIM den Superbike-WM-Lauf am 20. Mai und den Grand Prix von Brasilien am 29. September abgeragt.

Superbike-WM-Donington Park

Beim Superbike-Auftakt in Spanien hatten die Ducatis die vierzylindrige Konkurrenz in Schach gehalten. Würden sie das beim zweiten Zusammentreffen in England wieder schaffen?

Während Falappa als vierter vom Start weg kam und nach zwei Runden die Führung übernahm, hatte Raymond Roche einen schlechten Start und lag nach der ersten Runde auf dem 12. Platz. In der 12. Runde übernahm Merkel die Führung. Roche hatte sich bis dahin zur Spitzengruppe vorgearbeitet. Merkel behielt bis zum Ziel die Führung. Mit fünf Sekunden Abstand beendete Roche das Rennen als Zweiter, dicht gefolgt von Mertens.

Der zweite Lauf war beherrscht vom Dreikampf Merkel, Falappa und Roche. In den letzten fünf Runden wechselten die drei ständig die Reihenfolge. Vor der letzten Schikane vorm Ziel führte Roche, doch Falappa und Merkel klebten direkt hinter ihm. Falappa überbremste die Ducati, schaffte es aber, Roche zu überholen, und gewann mit einem Vorsprung von 3/10 Sekunden. Bimota ist genauso wie auch schon beim ersten Lauf nicht angetreten. Nach den letzten Verlautbarungen wird Bimota dieses Jahr nicht in der Superbike-WM starten. Für 1991 ist dann der Einsatz der Tezi mit Ducati-Motor und Achsschenkellenkung geplant.

1. Lauf: 1. Fred Merkel, Honda; 2. Raymond Roche, Ducati; 3. Stephane Mertens, Honda; 4. Rob Phillis, Kawasaki; 5. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 6. Carl Fogarty, Honda; 7. Giancarlo Falappa, Ducati; 8. Davide Tardozzi, Ducati.

2. Lauf: 1. Falappa, Ducati; 2. Roche, Ducati; 3. Merkel, Honda; 4. Mackenzie, Yamaha; 5. Pirovano, Yamaha; 6. Fogarty, Honda; 7. Phillis, Kawasaki; 8. Mertens, Honda.

WM-Stand: 1. Roche, 74 Punkte; 2. Merkel, 67 P.; 3. Falappa, 57 P.; 4. Mertens, 51 P.; 5. Phillis, 46 P.; 6. Pirovano, 40 P..

Superbike-WM-Ungarn

Mit einem Blitzstart setzte sich Giancarlo Falappa im ersten Lauf an die Spitze, während sein Teamgefährte Raymond Roche den Start regelrecht verschlief. Nach sechs Runden hatte sich Roche durch das Feld auf den 12. Rang vorgearbeitet. An der Spitze lag Falappa vor Fred Merkel. Der spannende Zweikampf um die Führung wurde durch einen Sturz Falappas beendet. Roche hatte nach bemerkenswerter Aufholjagd die Verfolgergruppe mit Pirovano, Campbell und Mc Elnea erreicht. Im Finish überholte er noch Pirovano und Campbell und sicherte sich den zweiten Rang. Im zweiten Lauf stürzte Gschwender und wurde bewußtlos in's Krankenhaus gebracht. Daraufhin wurde der zweite Lauf abgebrochen. Zu diesem Zeitpunkt führte Campbell vor Pirovano und Roche.

Nach dem Neustart bildete sich in der fünften Runde die Führungsgruppe Roche, Campell, Mertens und Pirovano heraus und setzte sich vom Verfolgerfeld ab. Im Ziel hatte dann Roche einen Vorsprung von 4,6 Sekunden vor Mertens gefolgt von McElna und Campell. Da aber zu dem Rennen noch der abgebrochene Lauf dazugerechnet werden muß, ergab sich eine andere Reihenfolge (siehe unten).

1. Lauf: Fred Merkel, Honda; 2. Raymond Roche, Ducati; 3. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 4. Malcom Campell, Honda; 5. Rob McElnea, Yamaha; 6. Stephane Mertens, Honda; 7. Andreas Andersson, Yamaha; 8. Terry Rymer, Yamaha; 9. Baldassare Monti, Honda; 10. Rob Phillis, Kawasaki.

2. Lauf: 1. Roche, Ducati; 2. Campell, Honda; 3. Mertens, Honda; 4. Mc Elna, Yamaha; 5. Rymer, Yamaha; 6. Merkel, Honda; 7. Falappa, Ducati; 8. Pirovano, Yamaha; 9. Tardozzi, Ducati; 10. Weibel, Kawasaki.

WM-Stand: 1. Roche, 111; 2. Merkel, 97; 3. Falappa, 66; 4. Pirovano, 63; 5. Phillis, 52; 6. McElna, 42; 7. Rymer, 37.

2. GP Laguna Seca/USA

In der 500er-Klasse fielen die Fahrer von den Motorrädern wie die Äpfel von den Bäumen. Lawson, Schwantz, Pons, Gardner und Magee gingen unfreiwillig zu Boden. Randy Mamola brach sich während des Rennens die linke Hand bei einem Slide - ohne dabei zu stürzen! Er setzte das Rennen fort und belegte den siebten Platz vor seinem brasilianischen Teamgefährten Barros.

Der dritte Cagiva-Pilot Ron Haslam schied nach 13 Runden mit defekter Zündung aus.

1. Wayne Rainey, Yamaha; 2. Michael Doohan, Honda; 3. Pier Francesco Chili, Honda; 4. Christian Sarron, Yamaha; 5. Jean-Philippe Ruggia, Yamaha; 6. Juan Garriga, Yamaha; 7. Randy Mamola, Cagiva; 8. Alexandre Barros, Cagiva.

BOT-DM in Speyer

Der Saison-Auftakt zur Deutschen Meisterschaft fand in Speyer statt. Letztes Jahr war die Domstadt gut für eine große Überraschung in der BOT-Klasse: Klaus Caspers gewann das Flugplatzrennen auf der Egli-Yamaha. Das erste Mal, daß ein japanischer Motor ein BOT-DM Rennen gewonnen hatte.

Dieses Jahr balgten sich Klaus Caspers und Hayri Winter um die Führung und setzten sich deutlich vom Verfolgerfeld ab.

Beim Zieleinlauf lag Winters Ducati knapp vor der Yamaha von Caspers. Mit einem Abstand von 15 Sekunden folgte Herbert Enzinger auf BMW.

Das erste Mal startete ein Wankel-Motorrad bei den Zweizylindern. Die Norton F1 belegte mit Zündaussetzern den 13. Platz.

Zieleinlauf: 1. Hayri Winter, Ducati; 2. Klaus Caspers, Egli-Yamaha; 3. Herbert Enzinger, BMW; 4. Friedrich Schäfer, Ducati; 5. Oliver Felske, Ducati; 6. Jens Hoffmann, HRP-Guzzi; 7. Julius Ilmberger, Ducati; 8. Bernd Walter, Guzzi.

Ne Guzzi, da biste nur am Schrauben.

Ja, diesen Spruch hörte ich nur zu oft, als ich mir vor 2 Jahren eine Mille GT kaufte. Die Erfahrung aus vielen gemeinsamen Touren sollte sie eines besseren belehren. Doch erst mal von Anfang an.

Juni 88. Das rote Ding mit Speichenrädern war da.

Erster Check - Blinker vorne rechts geht nicht. Das Kabel war im Kabelschuh nicht abisoliert. Km 236 - Batterie leer. Das Kabel der Lima zum Regler fehlt. Km 1500 - Ölleitung zur Ventilkammer ist undicht. Km 2000 - Eine Speiche des Kronrades zerpiekt mir den Schlauch. 5 weitere folgen ihr. Das waren die ersten 3 Wochen, und auch alles, was seitdem passierte. (Toi toi toi!) Ich denke mir, daß 88 einfach zu viele Milles gebaut wurden, und dabei die Verarbeitung schlechter wurde. BMW ging es mit den 1000 GS ja auch nicht anders.

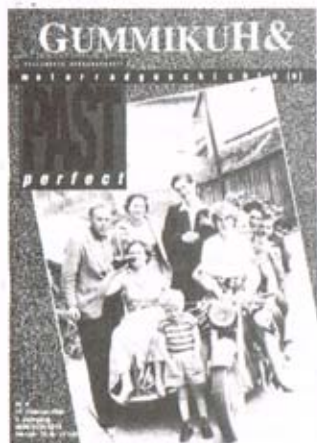
Tacho- und Drehzahlmesserwelle, sowie Gas- und Kupplungszug gehen recht gern kaputt. Sie scheuern ebenso wie die Kabelbäume am Rahmen. Es lohnt sich sie mit Kabelbindern zusätzlich zu fixieren.

Die Soziusfußrasten sind für einen Tourer echt popelig. Der von Hepco & Becker angebotene Gepäckträger ist sehr stabil. In den Koffer 35 l geht ein Integralhelm gerade noch so rein. In den Junior 40 gehts besser, sie sind aber Geschmackssache. Die originalangebotene Scheibe bringt das Fahrwerk bei 140 km/h an seine Grenzen, wenn man den Lenkungsdämpfer wegläßt. Mit Lenkungsdämpfer kann man zwar bei 180 km/h noch Zigaretten drehen, auf kurvigen Strecken wird sie dann aber schwerfällig. Ich nehme sie nur im Winter als Wetzerschutz. Die Spiegel sind zu kurz und häßlich. Verchromte aus dem Zubehörhandel kosten nicht die Welt. Ich habe eine Öltemperaturanzeige von Racimex angebaut. Die kriege ich aber nie über 110 °C. Die Anzeige von VDO ist nicht teurer, zeigt aber ca. 10 °C mehr



Ostern '89 in den Dolomiten

**Garantiert autofrei
& nur im Abo**



GUMMIKUH & PAST perfect ist der zugebenermaßen relativ ungewöhnliche Titel unseres Magazins über Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre.

Ein pralles Magazin voller Erfahrungsberichte, Technik-Serien, Ersatzteil-Tips, Reparaturratschläge, Terminen und, und, und...

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

Schick' uns drei Mark in Briefmarken, sofort erhältst Du von uns ein "Schnupper-Exemplar"!

GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h, 2800 Bremen 1

an, was mir realistischer erscheint. Zwischen den Ölwechseln habe ich noch keinen Tropfen Öl nachgefüllt. Ein Ölmeßstab zum herausziehen ist aber doch sinnvoll, da man dann schon mal eher kontrolliert.

Die Federn im Vergaser habe ich ca. 1,5 cm gekürzt. Der Kolben geht noch schnell zurück, das Gas dreht sich aber erheblich leichter. Der 50 PS Umrüstsatz spart zwar Versicherungsprämie, auch ist die Motorleistung ausreichend, aber die Laufkultur ist dahin. Die Metzeler 99A/33 sind zwar nicht die langlebigsten Reifen, fahren sich aber besser als die Pirellis. Die polierten Gleitrohre der Gabel sind leider mit Klarlack überzogen. Das Zeug hält natürlich nicht lange. Ebenso die Abdeckung der oberen Gabelbrücke.

Obwohl die Gabel recht zierlich ist, und auch nicht gerade alles schluckt, was sich da aus der Fahrbahn erhebt, zeigt sie sich von Längsrillen usw. auch mit Beladung unbeeindruckt. Jedenfalls solange man den Fuß von der Bremse läßt und die Reifen okay sind. Offene Lafranconis bringen mit 130er Düsen wirklich mehr Dampf. Mit 137er Düsen und abgebautem Ansaugrohr bringt es im letzten Gang gut 700 U/Min.

Man muß den Schwimmerstand dann auch ändern. Oder am besten gleich eine 1000 S kaufen. Die kann das sogar leise noch besser. Schließlich ist die Mille ja ein Alltagsmotorrad, aber ihr wißt ja, wie's ist. Die offenen Lafranconis rosten über dies recht schnell, und keiner will hinter dir fahren.

Zum guten Schluß noch ein Wort zur vieldiskutierten Piranha Zündung. Die Einstellung ist seit über 30 000 km exakt. Nur den Fliehkraftregler zwei mal gereinigt. Aber.....

Die Lötstellen würden auch ohne Vibration irgendwann brechen, so mußten bei meiner auch schon einige nachgebrutzelt werden. Hin und wieder fällt mir mal der linke Vergaser ab. Auch das geht wahrscheinlich auf ihr Konto. Und ist sie kaputt, geht gar nichts mehr. Eine kontaktgesteuerte Transistorzündung (MOTALIA Heft Nr. 8) ist da wohl zuverlässiger. Sollte meine Mille gestohlen werden, würde ich mir wohl doch wieder eine kaufen. Trotz all der unerheblichen Mängel.

Einen ECE und unfallfreien Sommer mit vielen schraubfreien Kilometern wünscht mit leider verbleitem Gruß
Frank

Bleifrei für Guzzi

Der deutsche Moto Guzzi Importeur gibt alle Guzzis ab Baujahr Oktober 1989 für den Betrieb mit bleifreiem Super Plus mit 98 Oktan frei.

Es wird geplant, alle Guzzis serienmäßig mit einem unregelmäßig Kat auszurüsten. Auf der IFMA im September wird man sicherlich näheres erfahren.

Neues Piaggio-Vertriebszentrum

Für 10 Millionen Mark hat die Vespa GmbH bei Augsburg ein neues Vertriebszentrum aufgebaut. Die Vespa GmbH ist zuständig für den Import von Vespa-, Puch- und Gilera-Motorrädern.

Geschäftsaufgabe

Jochen Zimmermann aus Wolpertswende hat den Handel mit Guzzi-Teilen aufgegeben. Die Firma Motorrad & Freizeit in Gerlingen ist aufgelöst worden.

Aprilia in Zahlen

Das Motorradwerk aus Noale hat seine Motorradproduktion in den letzten sieben Jahren mehr als verzehnfacht.

Jahr	produzierte Motorräder	exportierte Motorräder
1983	1500	
1984	5000	
1985	14000	800
1986	19000	1200
1987	23000	2500
1988	27000	5200
1989	30500	12000

Guzzi-Zubehör und -Tuning

Die Firma IMT, Äußere Hauptstr. 28, 8014 Neubiberg hat ihren neuen Zubehörkatalog fertiggestellt. Unter anderen vertreibt IMT in Deutschland exklusiv die Produkte des schweizer Guzzi-Tuners G+G.

Umgezogen

Die Firma Rollag Vertrieb Piaggio AG hat ihr Domizil von Spreitenbach nach Schlieren verlegt. Die neue Adresse ist: Rollag Vertrieb Piaggio AG, Rütisstr. 19, CH-8952 Schlieren, Tel. 01/7301144, Telefax: 01/7301832. Rollag ist Piaggio und Gilera Importeur für die Schweiz.

Österreichischer Motorrad-Termin-Kalender

Seit ein paar Jahren bringt Klaus Kapfer, Siglgasse 26, A-2700 Wr. Neustadt, Österreich einen jährlich erscheinenden Terminkalender heraus. Dieser enthält Daten von Treffen, Ausstellungen und Rennen. Zusätzlich sind Clubadressen, Motorradmuseen, Nachttankstellen, Motorradwerkstätten und Unterkünfte, die Motorradfahrern freundlich gesinnt sind, aufgelistet. Für die, die dieses Jahr einen Besuch in der Alpenrepublik planen, ist der ÖMTK sicher ein nützlicher Begleiter.

Seit diesem Jahr gibt es auch einen Deutschen Motorrad-Kalender von Klaus. Die Kalender kosten je 12,- DM (bar oder in Briefmarken, bitte kein Scheck).

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 !!

DIE SAUBERE LEDERHOSE

Seitdem ich mein Motorrad letztes Jahr abgemeldet hatte, stellte sich mir die Frage: "Du müßtest mal deine Ledersachen reinigen, aber wie?"

Also habe ich eine Bekannte gefragt, die sich mit Lederbekleidung beschäftigt. Sie meinte im Schonwaschgang, mit etwas Kernseife, in der Waschmaschine und nach dem Waschen nicht schleudern. Sondern so wie sie ist aufhängen und langsam Trocknen lassen und während des Trocknens ab und zu langsam durchkneten. Das war mir aber zu Arbeitsaufwendig und dann habe ich auch keinen Platz, wo die Sachen über mehrere (man sagte mir, es würde so ungefähr 5 Tage dauern, bis die Sachen trocken sind) Tage hängen lassen kann, ohne Ärger mit meinen Eltern zu bekommen.

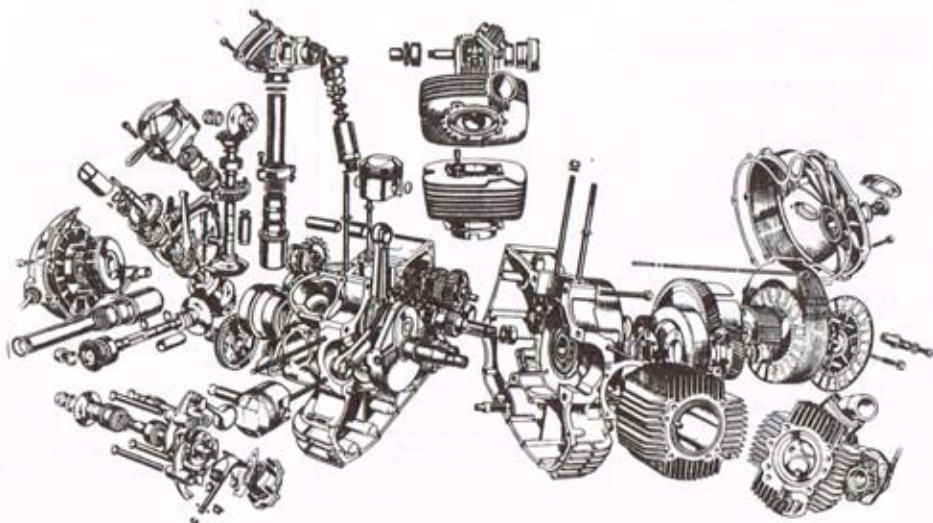
Mitte März war ich dann mit meiner Mutter in der chem. Münz-Reinigung. Dort habe ich einen Motorradfahrer getroffen, der gerade seine Lederhose aus der Maschine für die chemische Reinigung holte. Er erzählte mir, daß er seine Ledersachen schon öfters auf diese Weise gereinigt hat,

ohne das sie irgend einen Schaden genommen haben. Ich habe mir dann auch seine Hose mal angeschaut. Sie fühlte sich gut an nicht irgendwie hart, sie sah auch nicht eingelaufen aus. Sie fühlte sich nur an, wie eine Hose, die mal wieder gefettet werden muß.

Ein paar Wochen später war ich dann auch mit meiner Hose in der Reinigung. Hab die Hose in die Waschetrommel gesteckt und 12 DM in den Schlitz gesteckt und dann auf Start gedrückt. Nun mußte ich nur noch eine $\frac{1}{4}$ Stunde warten. Als ich sie dann aus der Maschine zog, war tatsächlich der Dreck der Jahre ab. Sie fühlte sich sogar sauber an. Es hatte nur einen Nachteil, denn nun sieht man die Gebrauchsspuren der letzten sechs Jahre. Genau gesagt, an den Knien und dem Hintern ist die Farbe ab. Aber egal, Hauptsache sauber.

Ich bin dann mit der Hose zu meiner Lederspezialistin gegangen und habe sie nach ihrer Meinung gefragt. Sie meinte nur: "Ist echt gut." Also falls ihr eure Sachen noch reinigen wollt eine recht empfehlenswerte Methode.

RÜBE



Call 850 T3, TÜV
3.92, 33000 km,
Speicher., sehr
gepflegter Zust.,
Preis VS Tel.
07558/642 oder
02151/799504

Suche für MG V700
Einzelsattel und
Höcker (hinten) auch
defekt mögl. gun-
stig, 0431/392711

Suche ABE o. Muster-
gutachten VVStucchi,
Tourenaufführung
(850T5), E. Waidner,
Schlosstr. 1, 6550
Bad Kreuznach, Tel.
0671/31892

Orig. Fußrastenan-
lage Le Mans III,
komplett, guter
Zustand, Abzugeben.
Preis VHS, Versand
mögl., T. 0761/64611

Seit neuestem offizieller
Vertragshändler für

**Moto Guzzi
und
Aprilia**

Sehr schneller und guter Versand von
Neu- und Gebrauchtteilen

Die HS-Kupplung hat sich seit
einem Jahr gut bewährt

Höckerschnieder GbR
Friedrich-Wilhelms-Bleiche 8a
4800 Bielefeld 14
Tel.: 0521/452445

Verkaufe Gußräder
von Call II, VHB 450
DM, 04562/7130

1 Tank MG California
850, Preis VS, Tel.
0597165223

Wer hat Erfahrungen
mit der hohen Schei-
be bei der Call 3?
(TÜV, Versicherung,
Polizei), Telefon
04522/9494

Suche Sitzbank für
Mille GT, für Clas-
sic Umbau der Fa.
Nitzsche, Dorsten-
Wulfen. Auch Nach-
bau. 05725/8513

Verk. f. "LM"
Höckersitzb. Val-
polini 1, VB 250,-
u- 300,-, Brems-
scheiben "T3" vorne
VB 80,-, Stucchi
Ausp. mit Krümmer VB
120,-, 04961/1200

Suche Kings & Queen-
Sitzbank für Call
II, Zustand nicht so
wichtig, Tel. 0431/
202224 nach 17 Uhr

Call II, EZ 9/83, 88
Moto Spezial Umbau,
95 PS, Gr. Ölwanne,
Zahnriemen, Transis-
torzündung, Fornales
Federbeine usw. VB
14000, Tel. 04131/
46257

GUZZI - ELEKTRONIK

LIMA - REGLER 12V 30A mit Micro-Chip
ZÜNDANLAGEN digital & analog mit Moofet's
SICHERUNG-AUTOMATEN 3x 8A mit Blinkgeber

DUCATI- ELEKTRONIK

LIMA - REGLER 12V 27A ab 1Ah Akku's
TROCKEN-AKKU'S 1Ah- 25Ah mit StartPower
SICHERUNG-AUTOMATEN 3x 8A mit Blinkgeber

SILENT HEKTIK Ausstatter des BoT-Meisters '88
A. Kurpas Info -> Tel. 023 03 - 140 36

Suche Moto Guzzi-
Spezial-Werkzeug,
Tel. 0431/671108

Suche Le Mans III,
auch Umbau, nur in
gutem Zustand mit
TÜV, ab 19h Tel.
040234837

Verk. f. LM I/II
Höckersitzb. Val-
polini und Moto-
Italia, Preis: VS,
Tel. 02532/7198

Suche Becker Koffer-
träger und Koffer f.
850 T, 0431/789942

Aermacchi

Suche Unterlagen, wie Werkstatthandbuch, B-Anleitung, für H.-D. Aermacchi 350 S Tel. 0234/351317 + 361117

Benelli

Suche Informationen über Benelli Coccia 49 ccm, Bj. 63, Ersatzteilquellen usw., Hendrik Martens, Tel: 05851/476

Ducati

Verk. für Pantah 500/600: Vollverklgd., off. Krümmer, off. Trichter, neue Ritzel + Kleint., 09151/95923

Verk. Ducati SD 900, 2. Hand, Bj. 81, 16000 km, TÜV 3/92, Zustand 2, Contis, VHB 6500 DM, Tele. 0481/65689 ab 18.00

Moto Guzzi
Laverda
Morini
DUCATI
KAMNA

2802 Otterstedt,
Telefon 0 42 05 / 87 07

Verk. 450 Scr 70/91, Motor kompl. NEU. Verschl.-teile, Lack, Elektrik etc. NEU! Zubehör VB:DM 4500. Tel: 02361/371628

750 F1, 86/92, 17000km, WP, Verlicchi, Doppelzündung, uvm., Preis VS, Tel. 0221/5992631

900 Darmah, 4000 km, Preisvorst. 7800, 04344/1548 abends bis 22.00 Uhr

Gilera

Verkaufe Strada 150 original 460 km 1. Hand VB Tel: 09642/1401

Laverda

SF-Vorderrad, neu eingespeicht, neue Felge 490,-, Tel. 0208/6099590

Lav 750 SF, Motor 960ccm, kpl. neu aufgebaut mit vielen schönen klassischen Extras, 7500.-, Tel. 0228/443684

Gebrauchte aus Italien

Moto Guzzi
850 GT BJ.73 36000 km 4400,-
850 T3 Speiche 50000km 4700,-
SP 1000 TÜV neu 4800,-
Lodola 175 BJ. 56 1600,-
Lodola 235 BJ. 59 1300,-
Stornello 125 BJ. 60 1400,-
Galletto Motorroller
192 ccm 4-takt Bj. 53 700,-
Guzzino 65 BJ. 50 700,-
Nouvo Falcone HF u. CF 2500,-
Atrone 250 BJ. 50 ab 2500,-
fahrbr.
Aermacchi-Harley-Davidson 250 2200,-
Ducati 350 SCR 2100,-
Gilera 300 B 1700,-
Gilera 98 600,-

Weitere Motorroller auf Anfrage

Telefon: 07522/4411 oder 07522/21111

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratzennried 112

Verkaufe Cockpit-scheibe für Laverda 750 SF, neu für 90 DM, R. Goss, Gerhardtstr. 63, 2300 Kiel, Tel. 0431/83495

Suche: Speichenräder, Zustand egal, Sitzbank und Serienauspuff, Tel 0234/380292

Laverda 750 SF2, Bj. 75, 1a Zust., diverse Neut. günstig zu verk., Tel. 04748/3623 abends

Magni

Suche für MH Einmannsitzbank bzw. Bezugsquellen o. Infos, Tel. 02242/7739

Guzzi

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

Suche Getriebe f. V7 Spez. o. V7 850, 05175/5829

Suche original Seitendeckel für MG 850 T, Tel.: 0431/789942

Verkaufe Lafranconi Chrom LM3 passen auch bei LM4 2 Sommer alt wie neu VB 250,- Tel 07731/68796

Für V65/V50 Stucchi-Verkleidung mit TÜV zu verkaufen Preis VS Tel: 02151/799504

Moto Guzzi 250 TS
Baj. 76, TÜV 3/91,
Zustand 3- neu Lack
+ 2 Maschine als
Ersatz VB 1999 DM,
Tel. 02129/59902

Morini

Morini 500 S mit
501er Motor
05341/267422

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

Moto Morini 3½ neu
aufgebaut, Ketten-
kasten, 3300,- VB,
04208/2204 oder
04208/1917

Zubehör

Verk. 1 Mannhocker,
neu mit Staufach u.
Polst. für 150 DM
Tel. 089/3205537 od.
W. Horn, Rathauspl.
15, 8046 Garching

Sonstiges

Hiermit rufe ich
alle Laverdafahrer
auf, mir Ihre Erfah-
rung in Sachen Er-
satzteilversorgung
(Postkarte genügt)
zu schildern, soweit
diese bei Laverda-
händlern und Impor-
teur beschafft wur-
den. Soweit bekannt
sollten Versorgungs-
engpässe hervorge-
hoben werden.
Anschrift: Heiner
Steinmann, Hanseter
6; 2000 Oststeinbek

Suche f. Urlaub
"90", 14.7.-12.8.
noch Leute, die mit
mir durch Europa
fahren wollen, mögl.
Selbstf., Tel.
04321/38482 Selbst
fahre LM V

6.Int. Treffen für
alle Marken in
Harsefeld am 15.,
16. u. 17. Juni Info
Tel. 04164/5609

Zum Aufbau einer
zwanglosen IG-
Fahrgemeinschaft
suchen wir noch
Leute im Raum NMS.
Alle Italiener sind
herzlich willkommen.
Tel. 04321/38482 ask
4 Leo

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	20600	73	1900
900 Darmah	27500	81	8500
CAGIVA			
350 E SXT	11800	87	6200
350 SST	9800	85	2100
MOTO GUZZI			
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	28800	85	3850
V35 I	34100	77	2950
250 Airone Sp.		49	5800
250 Airone Sp.		52	3900
160 Stornello	2300	76	1100
MOTO MORINI			
500 SKI	32600	83	3700
3½ Sport	35700	82	2200

mobil-tech oHG

Zweiräder und Zubehör. Service
7208 Spaichingen, Marktplatz 18
☎ 07242/6140

ITALMOTO

Serravallo Str. 308 Bismarckhof
Tel. 051 31 9200



Flieszlös 1 1/2l 2000000komplett... 188,-
Flieszlös 2 1/2l 2000000... 689,-
Zubehören 500-450 Pantah... Stück 24,-
Kurbelwellenlauflager Pantah/55... Stück 129,-

Verklebungsscheiben, alle Typen auch nach
Motor mit TÜV, klar oder getönt... ab 114,-



alle Typen
mit TÜV und Garantie
z.B. Ducati 500, 600 SL und 750, 900,
Guzzi LM... 798,-

Motoröl: Shell Castrol alle Papierdrehmomter
1 1/2l 290200450... 38,-
2 1/2l 500000 Pantah/2000000kgw... 39,-

DELLORTO

Großes Verzeichnis und Ersatzteile Lager z.B.
□ 41 Guzzi ohne Umlenkung, Teiler und
Beschleuniger... Paar 580,-
□ 30 Guzzi wie Mile G1, Ovale und
Beschleuniger... Paar 479,-
□ 30 Guzzi mit Ovale, Beschleuniger-
pumpe... Paar 500,-
Flusslinie □ 70 bis □ 300 Durchsch-
großen... Stück 4,10
Leertanklinie □ 35 bis □ 125 Durchsch-
großen... Stück 3,88

Schwingeachsen alle 1 + 2 1/2l... Stück 30,-
Schwingeachsen alle 1 + 2 1/2l... Stück 45,-
Aufschraubmischventil 1 und 2 1/2l... Stück 45,-
Guss-Tüten alle Modell... Paar 405,-

brembo

Großes Ersatzteilager
Bremsbeläge original Brembo... Paar 25,-
Zweischleibige Gabel BR... Stück 215,-
Nockenoberfläche Schwarz P432A
Stück... Stück 430,-

DUCATI

Motorräder alle 1 + 2 1/2l 58 + 38 000... 39,-
und 10 x 5/16 Ak... 70,-
Motorräder 1 + 2 1/2l 58 + 38 10 x 5/16... 35,-

GOODRIDGE

Wir A. unvarzierte Telex-Bremssattelstütze mit
TÜV für alle Modelle. Auch Sonderanfertigungen!
z.B. Pantah, SL, LM + Leihung... 199,-
Auch Ersatzteile wie Brems etc. erhältlich

VEGLIA - BORLETTI

Ölwanne... 99,-
Drehmomtmesser... 220,-
Tacho... 210,-
Aur- und Instrumentenkassette... 129,-

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

Ständige Auswahl
an ca. 40 Gebrauchtmotormodern -
Großes Original-Ersatzteilager -
Schnellversand!!!!

Telefon (0 51 31) 9 20 00
FAX (0 51 31) 9 56 94

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
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
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.