

En riktig motorcykel!

Läska dig själv med en ny tillverkad klassiker. Hojar med "back to basic" känslan. Underbara tidlösa pärlor från Moto Guzzi. Nu till lägre pris än någonsin.

Några exempel på höjdpunkterna:

Guzzi 1000S replika på 750S3 som var grunden till LeMans. Trådekerhjul och massor andra läckerheter.

77.900.-

650 GT 52.700.- 750 NTX 58.300.- Mille GT 67.900.- Strada 75.300.- California 78.300.-
1000SP III 86.900.- Quota 1000 injekt 85.200.

Daytona 1000 Pärlan bland pärlor. En av de finaste hojar som byggts i modern tid och då menar jag inte på Japanskt Mercedes vis där det viktigaste i livet är om hojen toppar 245 eller 265 eller om den har "up side downgaffel" mm, utan jag tänker på körupplevelsen känslan och ägarglädjen. Då är Daytonan en av de bästa hojar som någonsin tillverkats.

106.700.- Med dubbelsadel 109.700.-

Biscaya Racing

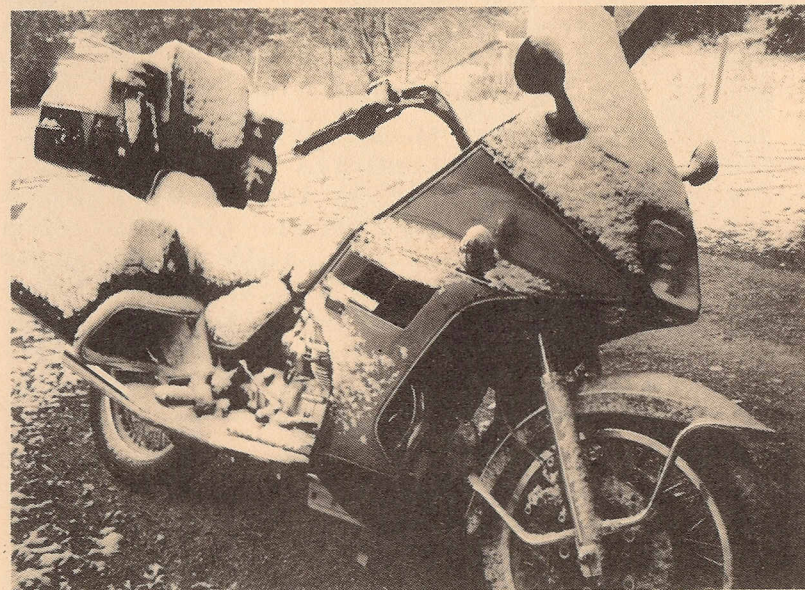
Tel 0322-30124, 30129, 30159. Hol Alingsås. Tis-Fre 13-17 Lör 10-13



MOTO GUZZI

Giornale

Medlemstidning för Svenska Moto Guzziklubben



MOTO GUZZI
CLUB OF SWEDEN

Nr 1 1993



RAPPORT FRÅN ÖRNNÄSTET!

Nu har vi vår i luften (var har Ni er, flickor) var det någon som sa. Ja, nu börjar det snart spira i buskarna och vi har avverkat ännu en vinter. Hojarna har väl fått sin översyn hoppas jag, för att klara ännu en säsong.

I januari var vi ca 40 st från klubben som invaderade Nordic Motors nya lokaler i Kil där Kjell och Mats bjöd på fika med tillbehör. Ja, bjöd och bjöd, det kostade 100 spänn/näsa men då ingick smörgåstårta, välkomstdrink och kaffe i skidstugan där vi tillbringade kvällen under trevliga former. Det var kul att träffa alla gamla och en del nya medlemmar. Mer av den varan lär det bli den här säsongen vad gäller träffar. Läs mer längre fram i bladet.

Jag hoppas att Ni ställer upp nu när det har ordnats meetingar trots lågkonjunktur och orimligt höga bensinpriser. Apropå bensinkostnader. Jag undrar vad motororganisationerna gör åt det. Det verkar som om dom bara tiger och samtycker. Vore det inte dax att protestera mot världens högsta bensinpris. Nog om detta.

Hör Ni, vi ses på nästa träff.

Tjaba
Curre

Moto Guzzi Club of Sweden
Lönnvägen 7
141 41 HUDDINGE
Tel. 08-774 75 21
Fax 08-656 05 49
Pg. 92 11 67-3

PRESENTTIPS FRÅN GLASRIKET



Medlem 1137

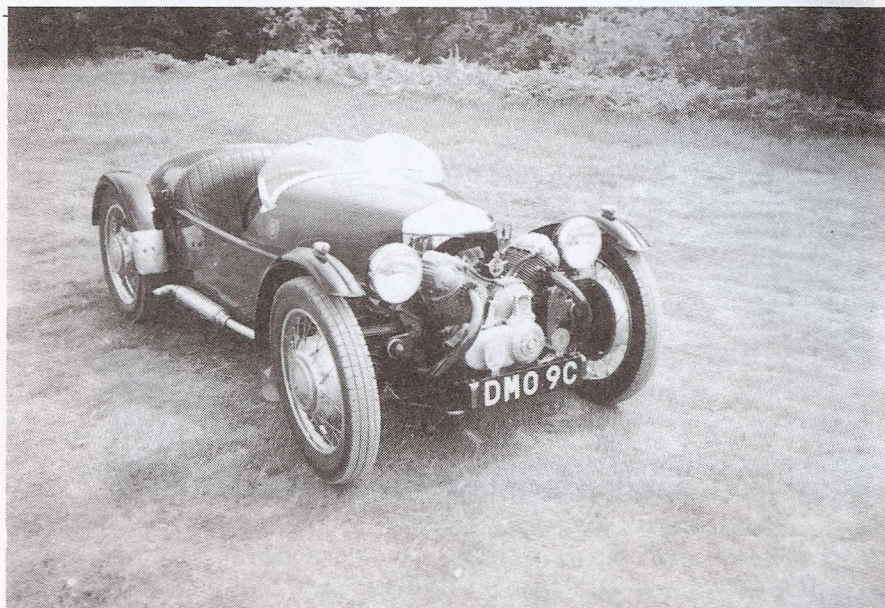
Hej märkeskolleger!

Sänder här en kommentar till bilden av Triking på sid. 16 i Giornale 3 1992.

Triking kan anses som en modern efterföljare till Morgans berömda 3-wheelers från 20- och 30-talen. Dessa var mycket snabba och drevs av 1000 cc V-twin-motorer av fabrikat Matchless och JAP resp. Bifogar en bild av en annan sportbil med Moto Guzzis motor. Bilden tagen i England sommaren -92. Tyvärr träffade jag inte ägaren varför jag inte vet någonting om vehikeln. Förmodligen hembygge men en genuin sportbil i dess rätta bemärkelse. För övrigt kan tilläggas att när man deltar i klubb rally med AJS & Matchless Owners Club, där jag också är medlem, anses det vara helt OK att komma med Moto Guzzi eftersom Guzzi räknas som en anständig Motorcykel.

Ciao

Bertil Henriksson
Västerås (Monza 500)



MOTO GUZZI

1993

CIRKAPRISER

| <u>Modell</u> | <u>Cirkapris inkl. moms</u> | |
|---------------------------------------|-----------------------------|------------|
| Sessantacinque GT | 53 900 :- | |
| V65 Florida | 58 500 :- | |
| 750 NTX | 59 500 :- | |
| Mille GT (ekerhjul + 3000 :-) | 69 500 :- | |
| Strada (ekerhjul + 3000 :-) | 76 900 :- | NYHET 1993 |
| California III (ekerhjul + 3000 :-) | 79 900 :- | |
| 1000 S (ekerhjul standard) | 79 500 :- | |
| Quota 1000 Injection | 86 900 :- | |
| 1000 SP III | 88 900 :- | |
| Daytona 1000 Injection | 109 000 :- | |
| Daytona 1000 Injection 2 - sits | 112 000 :- | NYHET 1993 |

Vi förbehåller oss rätten att ändra priserna utan föregående avisering.

Nordic Motor AB 0554 - 404 90

RIS & ROS

Hej Curt!

Översänder bidrag till Moto-Guzzi Giornale.

Jag tycker att klubbens medlemstidning är på tok för dålig om vi jämför med andra klubbar, t.ex. Ducati-klubben som har en kanonbra tidning som är något att ta efter. Har vi något utbyte med andra klubbar i Sverige eller i Europa?

Jag förstår att en person inte kan göra allt, men borde vi inte kunna fördela bördan på flera medlemmar?

Om detta är något som intresserar så hör av Er, alt. skriv något i tidningen.

Medlem 1137

Svar till medlem 1137.

Giornale är ett informationsblad för Guzzi-freaks (hoj-tidningar finns i kiosken) och vi sammanställer bara det material som medlemmarna bidrar med som t.ex. träffar, köp- och säljannonser, ev. mekartips etc. och vi jämför oss aldrig med andra, varken när det gäller tidningen eller det märke vi kör.

Kritisera går himla lätt, men komma med konstruktiva lösningar vore trevligare. Du får gärna ta över utförandet av bladet, vi överlämnar det med varm hand. Ett annat sätt är att köpa en Ducati så slipper Du läsa Giornale.

Vad gäller kontakter med utländska klubbar är svaret ja.

Curre

HEL

Heja Thomas Öhman Vädersta. Jag tycker att du träffade huvudet på spiken i din ris och ros artikel i förra nummret av Guzzi-bladet. "

Guzziträffar i all ära men vi Guzziåkare är kanske inte totalt sätt så många. Kanske att dom flesta av oss normalt åker ihop med kompisar som åker andra hojar, då blir det inte att man åker själv på Guzziträff tror jag (komma dragande med ett par jappshojar till en Guzziträff, då kommer man väl aldrig in i Kärnjänget). Så det blir att man åker till någon neutral träff i stället, där tycker jag faktiskt att det är lättare att få kontakt med en och annan Guzziåkare. Varje års neutrala träffhöjdpunkt är för mig personligen Classic race på Svistabanen i Linköping, det är en riktig höjdare för dom som gillar gammel racing. Det körs TT cross speedway och Trail i ett par dagar det rekommenderas varmt. Och i somras var fixarna av Britania rallyt smarta nog att lägga sina årliga träffar i direkt anslutning till tävlandet, vilket gjorde att stämningen var hög både på och kring banan. För att återgå till Guzzifolk, skulle man kunna göra något regionalt åt Guzzifolket som att t.ex. varannan lördag kväll eller eftermiddag under sommaren ha en träffpunkt, som t.ex. Östens smultronställe i Vadstena dit man kunde ta med frun och ta en fika, juga åka hem och vänta på nästa gång, och då skulle man naturligtvis ta med kompisarna på sina BMW,HD eller till och med Hondan,(dä du Östen det vore nått).En snabb titt i medlemsförteckningen säger att det t.ex. i Östergötland finns ett 20-tal Guzziåkare som är medlemmar, sen finns det säkert ett antal som inte är med i klubben som kan bli intresserande, hoppas på en positiv utveckling.(Varför Östergötland jo Vadstena ligger där). Nog om träffar, har funderat på om det inte gick att ordna någon fototävling t.ex. årets garagebild, sånt ger kanske lite inspiration till dom som inte har fått fart på sina maskiner att komma igång, hoppas Örnästet kan svara på om det är genomförbart, om det t.ex. bara går att använda svartvita kort eller om det går bra med diabilder också. Jag tror att det finns en hel del bra bilder från olika renoveringar, eller bara en trevlig garagebild. Generalagenten kanske kan bidra med ett litet pris till vinnaren?????. Här slutar tankeverksamheten för den här gången men det finns många tankar kvar i skallen på gubben, men det är ju ett litet Hel.....!!!! att få ner dom på ett papper, det är väl också en bidragande orsak till att så få skriver något i bladet. Men kan jag, då kan alla. Vi får hoppas på att Örnästet fixar till stavfel och sätter ?!, på rätt ställe annars blir det här nog oläsligt. Man skall väl i alla fall sluta med en punkt tror jag.

Tjaba från nr. 927

NÄSTA PRESSTOP!

10maj-93

NUMMER 2

Hej!

Jag heter Per-Erik Fajersson och är medlem i Guzziklubben sedan 1 år tillbas. I den senaste Giornale ville Hannu Pouru ha lite olika synpunkter på olika hojar kontra Guzzi. Här kommer några sådana.

Jag har i cirka elva års tid kört TRIUMPH! Den i mitt tycke enda riktiga rock´roll-hojen som finns! En TRIUMPH är snygg, har bra vrid, tål att varvas (med mätta) och är pålitlig om man pysslar om den lite då och då. Jag har aldrig blivit tvungen att lämna den efter vägen. Jag har alltid kommit hem, men det är klart att det har hänt några intermezzon och fadäser, men hem har jag kommit. Min rappa TRIUMPH säljer jag aldrig!

Min Guzzi är en härlig hoj men på ett annat sätt. Så här ligger det till. 1974 läste jag en test i MC-Nytt där David Dixon gjorde en test med Guzzi 850 och en BMW. Tysken fick stryk med hästlängder i allt! Då tänkte jag att en Guzzi ska jag ha en gång i tiden.

Tiden gick och det blev familj och med det tankar på en sidovagn. Men då måste man ha en hoj som verkligen har vrid och en lugn motor. Javisst, allt detta har H.D. men den är även en riktig juppi-hoj som det vimlar av. 50.000:- för en hög med sönderskruvat skrot, aldrig! Det finns tre ord att säga om dom, STORA, TUNGA, MOTORVAGA, punkt och slut.

BMW då? Det är en vanlig sidovagnsdragare, just det, alldeles för vanlig och i mitt tycke otroligt tråkig och fruktansvärt ful! Ursäkta mig BMW-åkare men det är inte er jag menar. Dom japanska hojarna? Vägrar jag att diskutera. Något mera utstuderat kliniskt sterilt kan jag inte tänka mig. Totalt intetsägande.

Då höjer sig Guzzi över dessa hojar som Eifeltornet gör över den så vanliga hundskiten på gatorna i Paris. Den har vrid som ett av SJ:s diesellok, vibrationerna är inte alls lika trumpeten. Guzzin mera ruskar på sig när den blir ansträngd och sedan bär det iväg. När man sedan kommer över 110 km/timme så slutar den att vibrera. En ren fröjd att köra. Den går tydligen bättre ju fortare jag kör. Trumpeten börjar vibrera markant vid just 110-120 km/tim. Den är liksom trumpeten ganska lättmekad har jag fått erfara då jag har åkt på att byta hela kopplingen med allt vad det innebär med att lyfta av vagnen och så. Det mesta verkar vara grovt och rejält byggt på den. En verklig långfärdshoj. TRIUMPH och MOTO GUZZI är två riktiga entusiasthojar som är lika på en del punkter men även mycket olika på en del. Två hojar helt i min smak.

Hej o Hå från
1508 Pära i Getinge

Medlemmar som betalt efter matrikelns tryckning:

Moto Guzzi Club of Sweden

1993-02-20

1=Hedersmedlem 2=Veteran Guzzi 3=Pensionärer 4=Medlem 5=Familjemedlem
6=Juniorer

| | | | | |
|-----|------|--|-------------------------------------|------------|
| <4> | 0937 | Johansson Magnus V850 13 California | Skattegård 310 70 Torup | 0345/20812 |
| <4> | 0972 | Jonsson Dan V750 S -74 | Grottvägen 20 771 41 LUDVIKA | |
| <4> | 1483 | Borg Jonny S3 75 -75 | Sundtorp PL 717 542 92 MARIESTAD | 0501-17243 |
| <4> | 1545 | Rasila Mika V750 S3 -76 | Järnvägsgatan 3 293 39 OLOFSTRÖM | 0454-91428 |
| <4> | 1565 | Karlsson Håkan NIX 750 -89 | Lillevälevägen 40 430 90 ÖCKERÖ | |

VIKINGEN

Somliga gör spå av de kläder jag bär
Mitt läder, mitt skägg och mitt hår
Mitt hår är rent, välkammat och
uppbundet

Mitt läder skyddar mig om jag skulle
gå omkull när jag kör min Guzzi
Mitt skägg skyddar mitt ansikte mot
vind och sol

Och ärr som tiden givit
Sven-Tveskägg hade skägg
Blot-Sven hade långt hår
Men det var inte anledningen till att
folk stanna och stirra
Det var våra förfäder och dom skulle
synas

Dom gjorde saker annorlunda precis
som jag
Och den här Guzzin är mitt liv, och ger
mig mycket stolthet
Precis som pastorn känner djupt där
inne

Jag kan ärligt säga att det våra
förfäder gjorde, gjorde de för Sverige
Så titta på mig nu och skaka era
sorgsna huvud

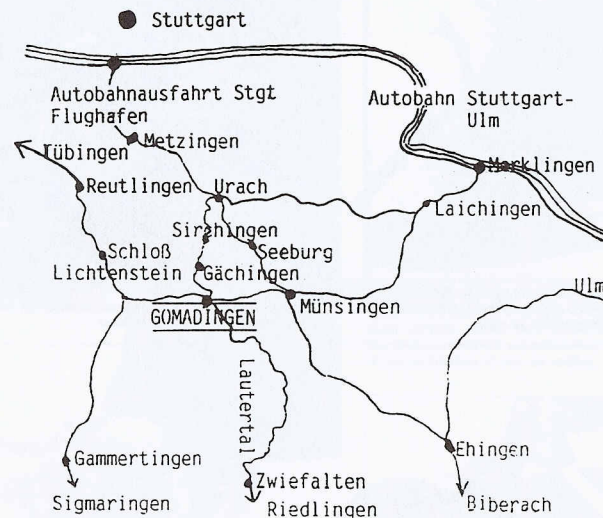
Jag kanske blir den som försvarar ert
Sverige i morron

Thomas Gattfild

NR 927



Moto-Spezial GmbH
Uracherstraße 23
7423 Gomadingen

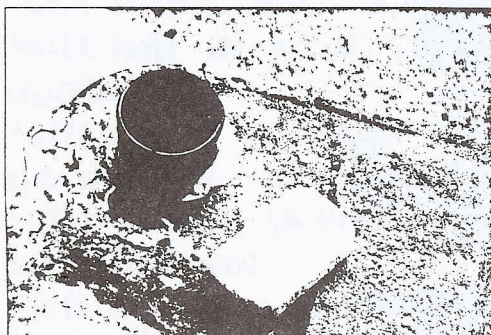


Specialbutik i Syd-Tyskland för Guzzifrälsta.
Vi rekommenderar ett besök om Ni ändå åker
åt det hållet.

Fax: 07385/1516
Tel: 07385/1678

TRICKS OCH TIPS FÖR GARAGE-PULARE

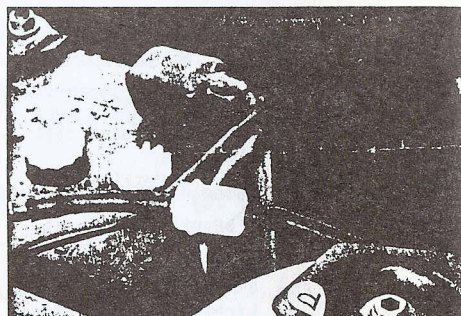
AV BO ANDERSSON



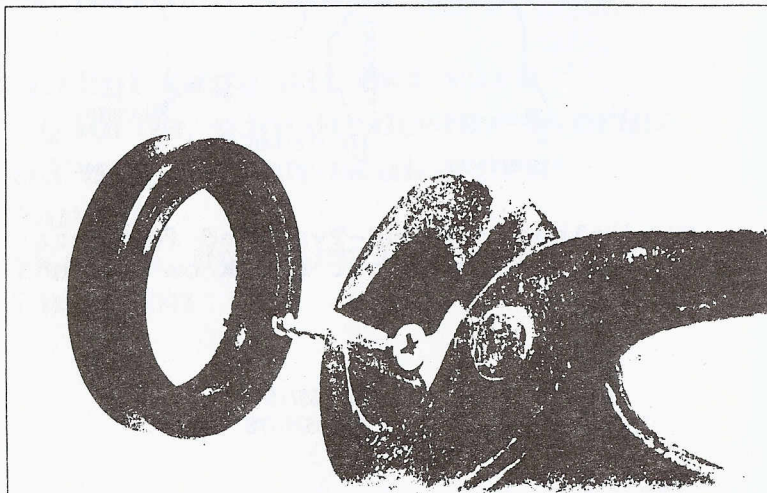
Mindre hål i bensintankar kan repareras tillfälligt med en vanlig tvål. Metoden ska tvålen ha använts ett tag så den har blivit lagom uppblött och mjuk. Doppa ned tvålen i varmt vatten och knåda den ett tag tills den blir formbar. Sedan kan reparationen börja.



Fingrarna räcker inte alltid till när en skruv ska på plats. Med hjälp av ett litet rör och en ståltråd kan dock de flesta skruvar hållas i position medan man med andra handen vrider på skruven så den tar gänga.

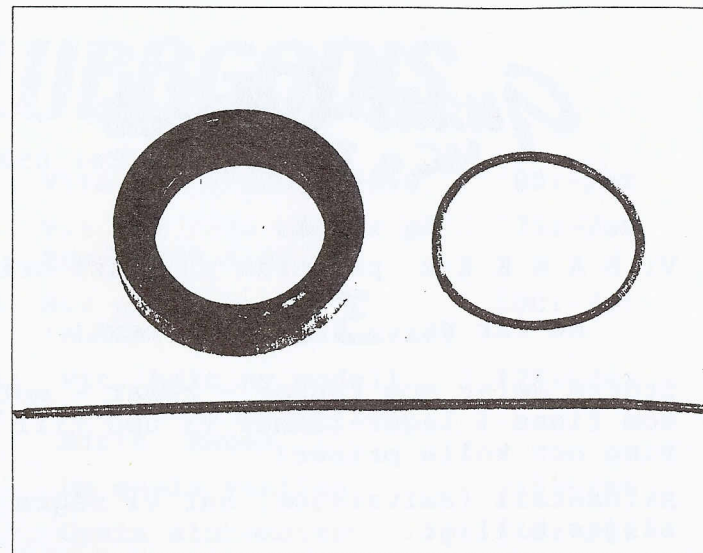


Ett bensinfilter på spolarslangen är en effektiv försäkring mot täppta spolarmunstycken. Filter för riktigt smala slangar finns hos firmor som sysslar med motorsågar och andra småmotorer.

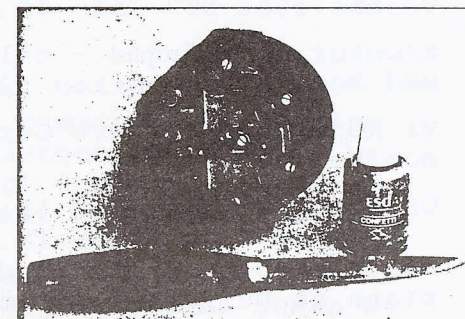


Till höger: Packboxar kan ibland vara svåra att få bort. Ett sätt är att skruva i några plåtskruvar. P-boxen dras då ut med en hovtång. Om p-boxen sitter illa till kan man skruva fast en liten kedja med plåtskruvarna.

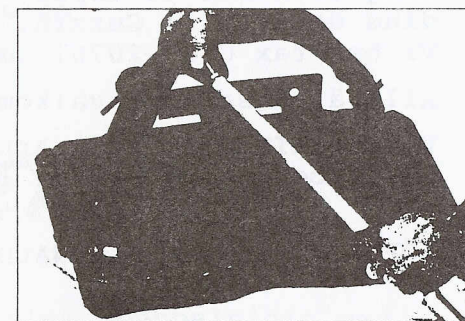
Till höger: Även nya packboxar läcker ibland. Det kan bero på att axeln är repig eller att ventilationen (av växelådan, motorn eller var axeln nu sitter) inte fungerar. Om allt är OK och packboxen ändå vill läcka så återstår det bara att sträcka fjädern. Det gör man så här: Var försiktig när du piliar bort och dit fjädern så inte p-boxens gummläpp skadas. Fjädern har en skarv som kan öppnas genom att man vrider de bägge ändarna åt var sitt håll - precis som när man tar bort en skruv från en mutter. Titta först efter om fjädern är "höger- eller vänstergängad". Klipp nu bort några millimeter av fjäderns raka ände. Vrid fjäderns bägge ändrar något åt var sitt håll. Håll sedan de bägge ändarna mot varandra och låt fjäderns egen kraft gånga ihop dem. Den enda nackdelen med detta trick är att p-boxens livslängd förkortas något - men vad ska man göra om inget annat hjälper?



Små hål i kylsystemet kan repareras tillfälligt med kylar cement, mald vitpeppar eller mald ingefära. Många gamla bilmekaniker håller ingefäran som det effektivaste tätningsmedlet. En burk eller påse ingefära brukar vara lagom. Låt motorn gå på tomgång under tiden om ingefäran hålla i kylaren och tills det slutar läcka. En av ingefäras och vitpeppars stora fördelar är att de inte täpper igen kylarsystemet. Alla sorters kylar cement och kryddor är endast tillfälliga reparationsmetoder.



Små stenskött i strålkastare kan repareras med epoxi eller nagellack. Nagellacken passar också utmärkt för tillfälliga reparationer av sprickor eller svarta kolränder i fördelarlock. Skrapa först bort sotet med en spetsig kniv eller liknande så att det svarta försvinner. Måla, låt torka och montera sedan ett nytt fördelarlock så fort som möjligt.



En läckande kylare måste lödas. Efter detta kan man testa kylaren genom att montera en gammal avklippt cykel-innerslang på slanganslutningarna. Med kylaren nedsänkt i vatten pumpar man tryck i slang och kylare. Kommer det inga bubblor från kylaren så är den tät.

Guzzi-Center

MC o. Tillbehör

Tel 0589-20244

Vi S Ä N K E R priserna på Guzzi originaldelar!

Nu får Ni **30** procent!

Större delar som tankar - ramar - motorblock mm som finns i lager lämnar vi upp till 50 %. Ring och kolla priser!

Skinnställ (Halvarsson) har vi några som vi säljer billigt.

Vi har 1 st NTX 750 -89 kvar till bra pris!

Klockor - Örhängen - nålar - plånböcker - halsdukar med Moto Guzzi märken på.

Vi köper gärna äldre Guzzi i hur dåligt skick som helst.

ÖPPETTIDER: Vardagar 16,00 - 18.00

Lördagar fr.o.m. 1 mars 10.00 - 13.00

För säkerhets skull ring och kolla att vi är på plats så Du inte åker förgäves. Vi har annat jobb.

Vecka 15 - 12/4 - 18/4 har vi stängt för då är vi ute och åker.

Ring 0589-202 44 eller 0589-20696 för att beställa dina delar till Guzzin.

Vi har fax 0589-20761 om Du har tillgång till det.

Alla är hjärtligt välkomna till oss i Fellingsbro.

VÄGBESKRIVNING: Från Arboga - åk lv 249 mot Lindesberg - och efter 13 km är Du i Fellingsbro.

KÖP MOTO GUZZI ORIGINALDELAR HOS OSS!

V Ä L K O M M E N

KLUBBGODIS

| | | |
|---------------|--|----------|
| HANDDUKAR: | Vita med tryck, 130x60 | 80:-/st |
| SPORTTRÖJA: | Vit med röda bårder på ärmar och sida | 75:-/st |
| COLLEGETRÖJA: | Röd eller marin (endast ett fåtal kvar) | 100:-/st |
| COLLEGETRÖJA: | Vit, helt ny modell (Finns även i svart nu) med stort guldtryck, märke Hanes | 175:-/st |
| TYGMÄRKEN: | De gamla vanliga | 15:-/st |
| DEKALER: | Ovala klubbmärket | 5:-/st |
| STRIPES:x) | Till bilen | 20:-/st |

När Du beställer, sätt in pengarna på postgiro 92 11 67-3 och ange på talongen vad Du vill ha. Glöm ej storlek och färg på tröjorna. (Frakt tillkommer om Du inte hämtar på Örnästet.)

För säkerhets skull kan Du ringa och höra om vi har just Din storlek på tröjorna hemma innan Du beställer. De andra prylarna finns.

x) Har texten "Tillfälligt bilburen, Moto Guzzi för nöjesturen".

NYHET!!!

Vit klubbflagga i A4-storlek. Dubbelsidig med två-färgstryck.....75:-

Utvecklingen av världens mest avancerade stånka skedde i skuggan av de fyrcylindriga racer-motorerna.

Text FRANK SCHWARZ*
Illustration JOHN EYRE

EFTER TRÄNINGEN FÖR Italiens GP 1950 ägde ett viktigt möte rum i depån på Monza. Giulio Carcano, legendarisk ingenjör hos Moto Guzzi, var sammankallande. Närvarande var Ugo Toderò och förarna Dickie Dale, Ken Kavanagh och Bill Lomas. Temat var vad man skulle göra åt den oväntat snabba fyrcylindriga Gilera 350 som i händerna på Libero Liberati ståtade med pole position, hela tre sekunder snabbare än någon annan. Gilera skulle inte ha debuterat förrän året därpå, men nu stod den där i sitt hemlands GP, lika viktig som någon världsmästartitel. Guzzis mannar hade inte behövt vara särskilt oroliga kan det tyckas, eftersom de efter fyra segrar på raken redan var klara mästare i 350-klassen. Men den springande punkten var att årets sista GP ägde rum på just Monza och att INTE vinna där skulle svida hårt i skinnet.

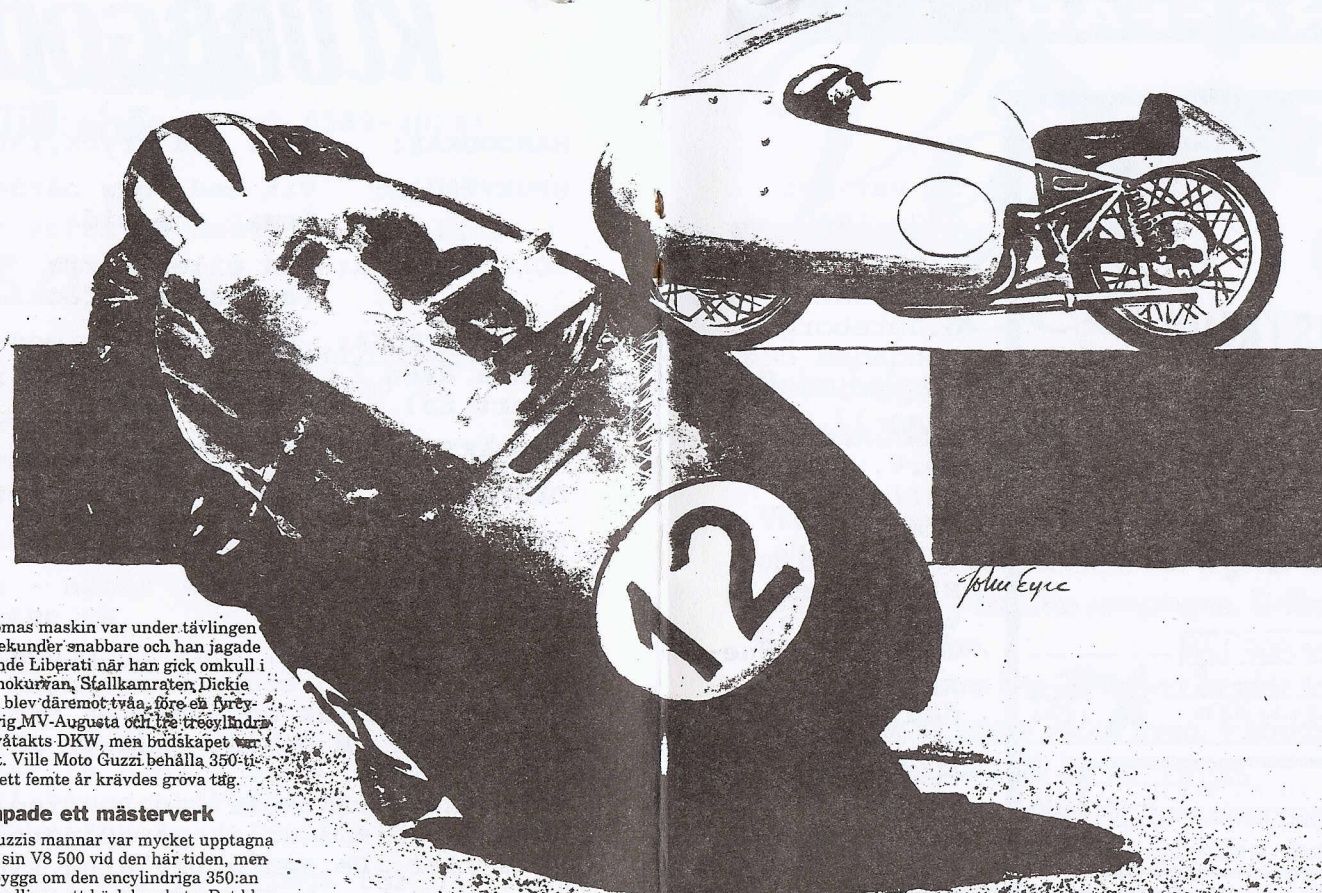
Den lilla Guzzins fördelar låg i den låga vikten, den låga tyngdpunkten och en vettig fördelning av de kilen och den motoreffekt som fanns. Men på den hypersnabba Monzabanan räckte dess 35 hästar ändå inte till för den sju hästar, om än tyngre, starkare Gileran.

Carcano hade en lösning minns Bill Lomas:

— Han sa att det var möjligt att det gick att krama ur en häst till ur motorn utan att inkräkta på hållbarheten. Jag sa ja eftersom jag redan var klar världsmästare, men jag föreslog att vi skulle försöka banta maskinen också. Och vi plöckade bort varenda skruv som inte behövdes.

Sadeln kastades på tippen och ersattes av en aluminiumplatta med ett tunt lager skumgummi. Ett extra batteri, som garanti när de första rasade (inte ovanligt) togs bort och till sist var det en hel del kilen som hade försvunnit.

Historiens värsta stånka:



Lomas maskin var under tävlingen tre sekunder snabbare och han jagade ledande Liberati när han gick omkull i Lesmokurvan. Stallkamraten Dickie Dale blev däremot tvåa, före en fyrcylindrig MV-Augusta och tre tre-cylindriga tvåtakts-DKW, men budskapet var klart. Vilde Moto Guzzi behålla 350-titeln ett femte år krävdes grova tåg

Skapade ett mästerverk

Guzzis mannar var mycket upptagna med sin V8 500 vid den här tiden, men att bygga om den encylindriga 350:an var tydligen ett kärleksarbete. Det blev en hektisk vinter i Mandello del Lario, men till sist hade Carcano och Toderò skapat ett mästerverk.

Målet var att höja motoreffekten och minska vikten. Ramen, med centrumrör som tjänade som oljetank, tillverkades av tunnväggigt stål. Tack vare ännu bättre bränsleekonomi kom man undan med bara en bensintank, istället för tidigare två. Den låga vikten tillät fram-bromsen fram att krympa från 220 mm till 200 mm. Däck, bak och fram, krymptes till minimala 2,50-19...

Bill Lomas minns att den låga vikten inte var någon nackdel:

— Vi testade i regn på Imola och då

åkte jag lika snabbt med de smala däck som jag tidigare gjort i torr... De smala värmdes upp snabbare förstas. Och alla detaljer på höjen: ekerniplarna var i aluminiumlegering (dural) och ekrarna var av stål, men istället bara hälften så tjocka som de gamla. Carcano var ett geni som såg lösningar där ingen hade vetat att det fanns problem.

Men Toderò hade lagt ner mycket energi på motorn. Batteritändningen togs bort och ersattes av en magnet av äldre typ (den lättaste Lucas kunde leverera). De dubbla tändstiften ersattes

av ett ensamt 10 mm stort. Nya ventil-fjädrar kunde användas enkla, utan extra innefjädrar. Vevhuset bearbetades och blev tunnare och försägs istället med förstärkningsflansar.

Motorn blev långslagig

En intressant modifiering var att motorn blev långslagig. Till dess hade man använt mätten 80 x 69,5 mm för ett vettigt kort slag och lagom med plats för ett trevligt förbränningsrum. Men tävlingsledningen på Moto Guzzi hade en lång tradition bakom sig att inte bygga

ny teknik för teknikens egen skull, utan bygga den maskin som gav de lägsta värvtiderna. Teoretiskt toppfart kom i andra hand. Låg vikt var en väg. Ett brett duktigt vridmoment var en annan. Om det fanns effekt tillgänglig vid nästan vilket varvtal som helst så kunde föraren vinna några meter ut ur varje kurva och därmed hålla en högre fart under en längre tidsperiod. Vikt påverkar accelerationen enligt en mycket enkel formel, men det gör också ett långt slag i förhållande till cylinderdiametern.

En ny vevaxel levererade ett slag på 79 mm vilket gav 75 mm i borrning för att få 350 kubik, rakt i strid mot rådande teorier då som nu. Ventilerna minskade också i diameter, troligen för att få en högre genomströmningshastighet, också något som befrämjar accelerationen (33 resp. 39 mm). Maxeffekten höjdes totalt till 38 hästkrafter.

Den nya slankare helkåpan gav ännu bättre aerodynamik och förarna kunde i vindtunneln själva se vilka förändringar en annan körställning gjorde på en stor måtartafla där lampor tändes i förhållande till luftmotståndet. De små Guzzina var så suveräna på att klyva luften att konkurrenterna rapporterade att det var svårt att hänga med dem i suget. Det fanns nästan inget!

Vägdde bara 97 kg

Den gröna färgen på Guzzis maskiner kom från ett yttskikt av bikromatisk pottaska som användes för att förhindra korrosion. Kåpan var nämligen av magnesium och färg hade betydligt högre vikt. De skruvar och muttrar som inte var av aluminium borrades ur eller slipades av.

Hela motorcykeln med en encylindrig fyrtaktsmotor med dubbla överliggande kamaxlar och helkåpa monterad vägdde sensationellt låga 97 kg.

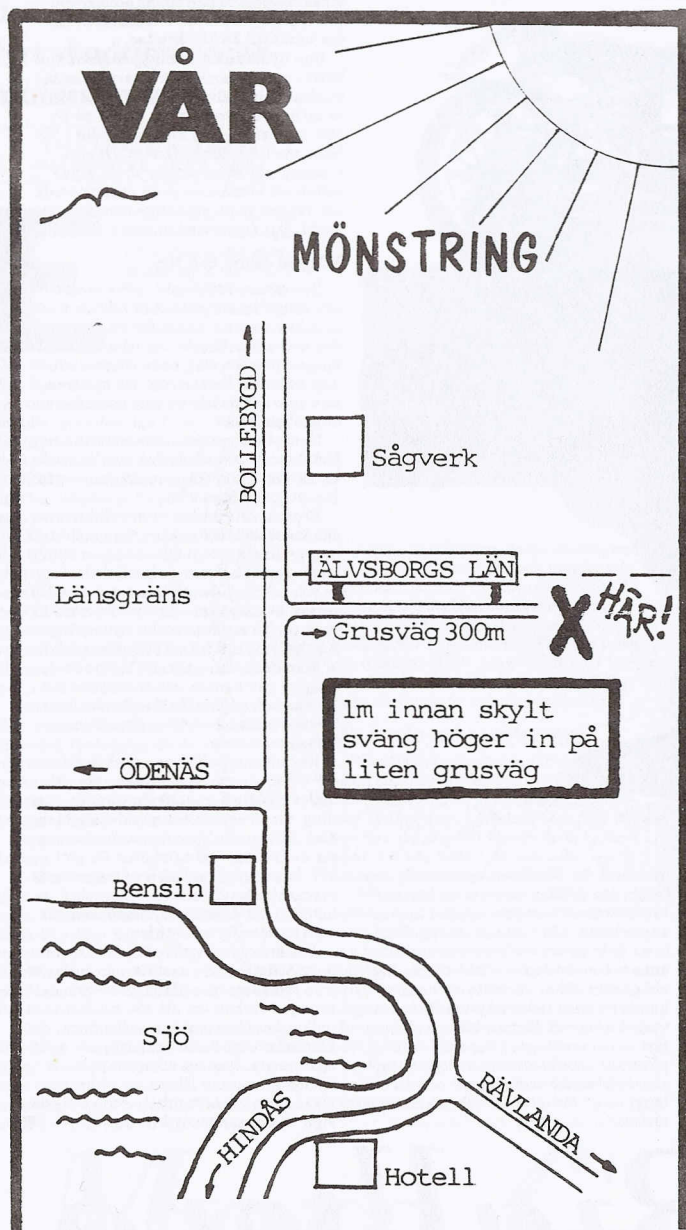
Regerande världsmästare Bill Lomas skadades vid en stor internationell tävling på Imola innan GP-säsongen 1957 hade startat och när sedan Bob McIntyre och Libero Liberati vann varsitt GP i början av säsongen såg det inte särskilt ljus ut. En andraplats för nykomlingen Keith Campbell från Australien på Isle of Man och sedan segrar i Holland och Belgien gav honom, och Guzzi, ändå kronan och titeln. Det var Australiens första världsmästerskap i rodracing. Och Guzzis sista.

Keith Campbell vann också Sveriges GP i Hedemora det året (som inte räknades i VM) efter en hejdundrande körning, men i september meddelade Mondial, Gilera och Moto Guzzi att de drog sig ur tävlingsverksamheten för gott. MV Augusta var också med i den första överenskommen men bestämde i hemlighet att fortsätta, något som gav dem en oändlig serie titlar.

Det är möjligt att Guzzis V8 är den mest sofistikerade maskin som rullat ut från fabriksporten i Mandello, men det är ingen tvekan om att 350 Bialbero (vilket betyder dubbla överliggande kamaxlar) var den trevligaste och mest spännande. Med ett effektunderskott till konkurrenten Gilera på 10 hästar visade den att hårt arbete och vettig design fortfarande betydde något. ■

Moto Guzzi 350 Bialbero

TRÄFFAR



Hej!

Så var det dags igen.

VÄRMÖNSTRING i Hindås (3 mil ö.Göteborg) söndagen den 18 april. Samling 13.00.

Korv, dricka, kaffe mm. finns!

Ni är även välkomna att köra på Kinnekulle sönd. den 13 juni. Tältmöjlighet.

Kostnad 200:-/pers. för att åka på banan hela dagen. Närmare info Thomas Hilse tel.0301-11553

VÄLKOMNA

MOTO GUZZI CLUB OF SWEDEN

Vårträff 1993

Boka helgen 20-23 maj för årets "Low Budget"-träff i natursköna Dalarna vid Sifferbo Camping.

Vi träffas under enkla former utan speciella arrangemang, förutom ett besök in i framtiden. Mat och logi får ni ta hand om själva. Affär finns ca 2 km från campingen. Grillmöjligheter kommer att finnas till kvällen.

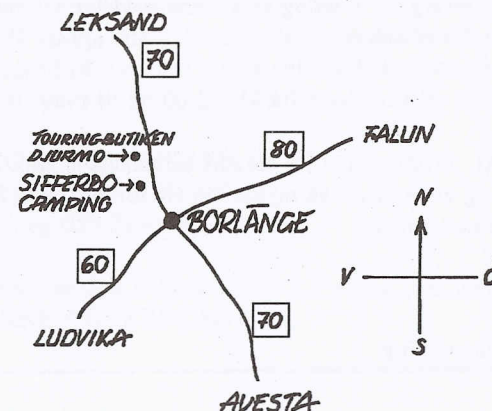
För er som inte vill ligga i ett blött tält, finns det stugor att hyra. 2-bädds kostar 165:-/dygn, 4-bädds kostar 285:-/dygn. Optimisterna bor i tält för 85:-/dygn.

Ingen föranmälan förutom stugorna, som måste bokas före 15 maj, på tel. 0243-140 46, Kerstin & Bosse.

Funderar ni över något, kan ni ringa Kerstin & Bosse på tel. 0243-140 46, eller Maggan & Dan på tel. 0243-806 23.

Vi finns på campingen från klockan 12.00, torsdag den 20 maj. Välkomna!

Sifferbo Camping ligger 15 km norr om Borlänge, utefter Rv70 mot Leksand.





JUBILEUMS- VÅRTREFF 28.-30.5.93

Rokken Guzzi Lag har den glede, til på nytt å invitere til vårtreff i Olden, Nordfjord. Treffstaden vil også denne gangen vere i landlege omgjevnader ved Oldevatnets strand.

Det vil vere høve til å leige hytter/campingvagnar. Det er sengeplass til ca. 40 i hyttene, fordelt på ei hytte med 10 plassar og resten i hytter med ca. 4 plassar i kvar. Blir pågangen etter tak over hovudet stor, vil vi kunne stille med campingvagnar i tillegg.

Pris for små hytter/campingvogn: kr. 200,- pr. døgn
stor hytte kr. 350,- pr. døgn.

HUGS AT DE DENNE GONGEN, SOM I 1989, TIDLEG MÅ TA KONTAKT
MED VERGUDANE. DET VAR TIL GOD HJELP SIST.

Her er nokre køyreavstandar som kan vere med å plassere treffstaden i geografien:

- frå Oslo til treffstaden er det ca. 50 mil
- frå Bergen ca. 25 mil
- frå Trondheim ca. 45 mil
- frå Lillehammer ca. 33 mil
- frå Ålesund ca. 20 mil

FREDAG 28. MAI 1993

Treffområdet åpner kl. 10.00 og representant frå "Rokken" vil vere til stade. Registrering og utdeling av stemmeseddelar vil vere mogeleg frå kl. 10.00 og så lenge det er behov.

Kiosken vil vere åpen frå kl. 12.00 og til svært seint.

Frå kl. 17.00 vil det bli servert heimelaga suppe. Det vil vere samme kokk som i '89, og ein kan ete så mykje ein vil for kr. 10,-. Suppa vil bli servert til ut i dei seine nattetimar.

Bålbrenning, + + + +.

Premieutdeling.

LØRDAG 29. MAI 1993

Frukost blir servert frå kl. 09.00 til kl. 12.00

Kiosken vil vere åpen fra kl. 09.00 og til ingen lenger vil handle.

Fellestur startar kl. 13.00. Lengde ca. 30 km kvar veg. Det vil bli lagt inn stopp for framvising av sykkelane i Olden sentrum.

Fellesmiddag blir ca. kl. 15.30. Pris kr. 70,- for vaksne og kr. 30,- for barn mellom 10 og 16 år. Barn under 10 år et gratis.

Ei lita "handplukka" gruppe vil få i oppdrag å stå for vurderinga av sykkelane. Denne vurderinga, saman med resultatet av stemmeseddelane, vil danne grunnlag for premieringa.

Årsmøtet vil bli avvikla under fellesturen eller ved fellesmiddagen, avhengig av veret.

På kvelden vil det bli servering av spesiell drykk fra Nordfjord-traktene og bålbrenning med grilling. Grillmat vert å få kjøpt. Det vil bli fisking med not med påfølgjande steiking av fisken.

SØNDAG 30. MAI 1993

Frukost frå kl. 08.00 -----

Treffplassen er åpen for overnatting til 31/5 for dei som ynskjer det. Dei som ynskjer hytte, må betale ekstra for dette.

Treffavgift kr. 70,-. Dette inkluderar kaffe heile treffet, frukost laurdag og søndag samt bomavgift for fellesturen.

NB! "Servicevogn" vil vere tilgjengeleg.

Rokken Guzzi Lag vil med dette få ynskje alle italiener-entusiaster hjarteleg velkomne til vårtreffet. Vi ser fram til på nytt å få ein så entusiastisk gjeng på vitjing i vårt lokalmiljø.

PÅMELDING INNAN FREDAG 21. MAI 1993 TIL:

Anton (270), tlf. 057 73362 (priv) og 057 77755 (jobb)

Roger (268), tlf. 057 79504 (priv) og 057 79500 (jobb)

Med vennleg helsing
ROKKEN GUZZI LAG



Bildet over er eit bilde med oversikt over nordre del av bygda Olden.

Kartet under viser kvar Olden er plassert i ein litt større samanheng.



ROAD RIDERS MC

PROUDLY PRESENT

ROADRIDERS MC

AMERIKANSKA & EUROPEISKA MC

15:15 MAJ 1993

RUN: 10 MIL

START: 11-12:30

PLATS: BRMCC

19:00-

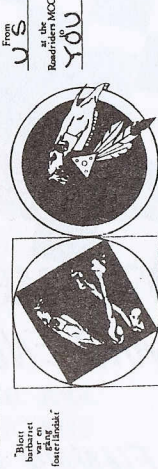
PARTY

VISA NATIONELL STOLTHET

VEM SAMLAR FLEST MEDLEMMAR

HARLEY-DAVIDSON CLUB SWEDEN

HARLEY-DAVIDSON CLUB DENMARK



ROADRIDERS•MCC
SJ Godsterminalen • Faktoriestaten • 961 35 LANDSKRONA

FÖR LÅNGVÅGA BIKERS ÄR DET OK
ATT KOMMA FREDAG

14/5 1993

CAMPINGMÖJLIGHETER FINNES

INVITATION

TO

THE ITALIAN BIKE RIDERS PARTY

IN

ESKILSTUNA SWEDEN

JUNE 04-06 TO 06-06 1993

THE PARTY STARTS FRIDAY 13:00 HR
AND ENDS AT THE SWEDICH NATIONAL DAY.

FUNNY GAMES FOR ITALIAN RIDERS.
FOOD, BEER AND LIVE-MUSIC.

YOU FIND IT FROM HIGHWAY E20
EAST OF ESKILSTUNA. JUST FOLLOW
THE ITALIAN FLAGS AND ARROWS.

INFO BOM:MC (46) 016/ 140232

ITALIEN-TRÄFF "SVERIGE"

4-6 JUNI 1993

PLATS:

BOM:MC s KLUBBSTUGA
VÄLSKYLTAT FRÅN E20 ÖSTER
ESKILSTUNA

PROGRAM:

TRÄFFEN ÖPPNAR FREDAG 13.00
DISCO & LIVE MUSIK KVÄLLAR
OCH NÄTTER.
MAT & DRYCK ALLA SORTER
SEDVANLIGA LEKAR FÖR ITALIEN-
FRÄLSTA "TRADITIONEN FORT-
SÄTTER"

ANMÄLAN:

60 KR PÅ PG. 644 69 87-7
BOM MC FÖRE 21 MAJ

MILITÄRTÄLT FÖR ER MED SMÅ
PACKNINGSMÖJLIGHETER FINNS
UPPSTÄLLT PÅ PLATSEN.

ORGANISATION:

BENNETH NILSSON TEL. 016-140232
MAGNUS DE LA GARDIE 016-115242
SÖREN MÅRTENSSON 0221-50538

.....

S I S T A M I N U T E N - I N F O

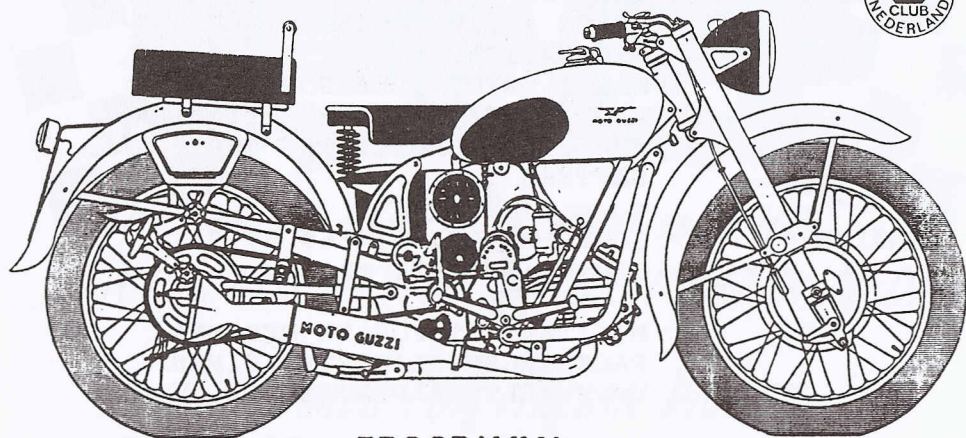
-Höstträff i Ljungsarp. 13-15 aug. Mer info.
i senare nummer.

-Norsk höstträff i Moss. 3-5 sep. Mer info.
i senare nummer.

INTERNATIONAAL

MOTO GUZZI TREFFEN

18-19-20 JUNI 1993



PROGRAMMA:

- VRIJDAGAVOND** : BARBEQUE EN LIVE ROCK 'N ROLL
ZATERDAG : ONTBIJT VERKRIJGBAAR
: 14.00 UUR TOERRIT DOOR DE OMGEVING
: 16.00-18.00 UUR VERKIEZING MOTO GUZZI VAN HET JAAR
: 20.00 UUR FEESTAVOND MET LIVE MUZIEK EN PRIJSUITREIKING
ZONDAG : ONTBIJT VERKRIJGBAAR VANAF 07.00 UUR

BOXMEER

BIJ CAFE SPOORZICHT, VORTUM-MULLUM

MOTO GUZZI TREFFEN

Apeldoorn, January 1993

Dear Guzzifriends,

there's no need to tell anyone who's been to our international Moto Guzzi Treffen when it will take place again. They'll have planned to come again in the third weekend in June. That's 18, 19 and 20th of June. For those of you who haven't been there: last year was the busiest ever, with over 800 visitors from almost all European countries. This years program will be along the same succesful lines:

Friday: registering from around noon, but the terrain is open before that. In the evening we'll have the Barbeque smoking again, you only need to bring your appetite. Live music in the Tent.

Saturday: Breakfast will be available from 08.00 at reasonable prices. Around 14.00 there's the start of a short tour in the area. After the tour some special Guzzi's (old, modern, sport, tour, as long as they are special) will be lined up for the election of the Guzzi of the year. From about 20.00 we start partving again, with live music and the traditional prizes.

Sunday: Breakfast available, coffee for free... And then time to say "see you next year!"

Location: Same as last year, only without the roadworks hopefully. The village is called Vortum-Mullum and is located about 2 km south of Boxmeer. We will signpost the way to the terrain of course.

See you in Boxmeer!

P.K.
1993

Moto Guzzi Club Nederland
Treffen p.r.
Peter T. Knol
van Houtenstraat 32
7331 SX Apeldoorn

BOXMEER

Moto Guzzi - Träffen i Norberg

9-10-11 Juli - 93

Träffen äger rum på Camp Norberg (campingplats) i norra Västmanland.

Här erbjuds tältplats för specialpriset 25 kr/tält och dygn. Camp Norberg är vackert belägen intill sjön Noren och Rv 68. Skyltat fr o m fredag. Inom området finns kiosk/mindre servering och bad.

Program

- Fredag Träffplatsen öppen från kl. 15.00.
- Lördag 11.00-12.00 Uppställning av samtliga MC-ekipage på torget i Norberg.
12.00-14.00 MC-rally i Norbergs kulturhistoriska miljöer. Start från torget.
14.00-16.00 Vildsvinslunch i medeltida miljö (vildsvin, rotfrukter, säs, bröd och dryck)
- Söndag Träffen avslutas. Hemfärd.

Träffavgift

180 kr/person inkl. vildsvinslunch.
Barnportion av vildsvinslunchen kostar 60 kr.

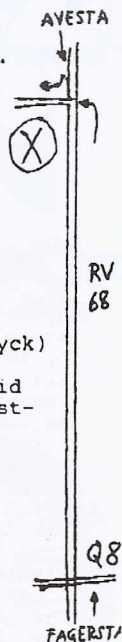
Anmälan

Träffavgift inkl. lunch samt ev. barnportion inbetalas på PG 620 1967 - 4, Kenneth Eldeklint senast 12 juni.

Kontaktperson

Kenneth Eldeklint, tel. 0223 - 221 98.

HJÄRTLIGT VÄLKOMNA TILL BERGSLAGEN OCH NORBERG 11



Jag får ofta förfrågningar var man har den billigaste MC-försäkringen. Tyvärr spårade Guzzi-försäkringen hos Trygg-Hansa ur. Det vettigaste jag har hittat är Holmia men, kära medlemmar, ring runt och hör, det kan löna sig.



Spara en semestervecka och 2300:- så kan du följa med till mc-mässan i Milano!

Den 18 - 24 oktober arrangeras återigen mässan för MC - entusiaster i Milano, Italien.

För en kostnad av 2300:-kr. har du en möjlighet att få följa med.

Priset inkluderar bussresa tur/retur Trelleborg-Milano, tre nätter på hotell i dubbelrum med frukost i Varenna, samt bussresa från Varenna till Fiera Campionara i Milano under en dag, där Mässan går av stapeln. Inträdesbiljett ingår i priset.

Om intresse finns så försöker vi ordna ett studiebesök på Guzzi-fabriken i Mandelo

Del Lario, med reservation för fabrikspersonalen som är upptagen av mässarrangemangen.

Möjligheter till allehanda inköp finns också, eftersom det är vardag och affärerna är öppna. Under hemresan skall vi försöka göra en avstickare till Gomadingen och besöka

Moto Guzzi Special där.

För upphämtningen i Stockholm och utmed E 4 söderut tillkommer en kostnad av 300:-kr tur/retur. Obs! För att resan skall kunna genomföras MÅSTE vi vara minst 44 anmälda.

Anmälan med förskotts betalning är bindande - och anmälningsavgiften på 500:-kr

betalas in på Postgiro 55 09 03 - 27 01

För mer information eller anmälan ring till:

Christina, Tommy,
Fredie, Ditte

tel 0474-210 06
tel 0478-507 94



K Ö P E S

Ljuddämpare till V7 Sport alt. andra Guzzi-ljuddämpare med anslutningsdiam. 41 mm.

Klas-Göran Engström
tel. 0471-11660

Le Mans-II-toppar köpes

Torbjörn, 016-13 80 23 eller 016-14 02 32

Svart skinnstall storlek 50, odelat.

Einar Lindqvist
Tel. 0141-11572

S Ä L J E S

Min V-65:a säljes/bytes mot en 850 av fint skick. V-65:an är nylackad, servad och fin. Prisdé: 20.000:- riksdaler.

Thomas
Tel. 0142-16795

Kamremsats, ny i förpackning, till 1000-motorerna. Pris 1.200:- ev. byte mot 32/36-förgasare med axpump.

Finn
Tel. 0470-69690

V7 Special -71. Bra bruksskick. Klassiker-försäkrad. Pris 25.000:-.

Torbjörn
Tel. 016-13 80 23 eller 016 14 02 32

Stalamåpa till Guzzi, 1500:-. Lyktfästen till V7 Sport, 150:-/st.

Klas-Göran engström
Tel. 0471-11660

California III FF med Wahonian Palma sidvagn. TRIA DESIGN väskor och toppbox. Även originalväska och toppbox medföljer.

Mariana
Tel. 0589-19816

Watzonian sidvagn, modell Monza, inkl. fästen, ALU-hjul, handbroms mm. Allt i mycket bra skick för 12.500:-. Pichler UNI-4 kåpa, lackad i Californiavit, inkl. fästen och stereo, 3000:-.

Torbjörn Hultgren
Tel. 08-82 34 43, 08-762 06 00

Ambassadör -71 757 cc. Påkostad ca 12.000:-, ej helt original men mycket fin. Behöver förgasarjustering. Pris 28.000:-.

Åke Torstensson
Tel. 0455-41045 efter 17.00

