

Eine neue Motorradzeitung

MOTALLIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 13

03/90

2,50 DM

Nachbestellung Ist die Sammlung vollständig ?

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

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

Schickt eure Bestellung an:
Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel

MOTALIA Nr. 1

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

MOTALIA Nr. 2

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

MOTALIA Nr. 3

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

MOTALIA Nr. 4

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

MOTALIA Nr. 5

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

MOTALIA Nr. 6

Moto Totale F1 + Gummi - Neue Fachzeitschrift für Oldtimer-Freunde + Benedetto - eh klar, Urlaubstour + Die Gasfabrik, Teil 1 + Wochenend-Tour oder Schrauber-Tour + 4. Int. Motorradtreffen für italienische Motorräder des MF Eyfalia-Word e.V. + Laverda 750 SF + Mittsommernachtstreffen des Moto Guzzi Clubs Schweden +

MOTALIA Nr. 7

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

MOTALIA Nr. 8

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

MOTALIA Nr. 9

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

MOTALIA Nr. 10

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

MOTALIA Nr. 11

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



Impressum

MOTALIA

Verlag F. Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel
0431/671108

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

Redaktion:
Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:
Hajo Barth und alle
Inserenten und Leser

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

Gültige
Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionsschluß:
jeweils der 1. des
Monats

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

MOTALIA erscheint je-
weils zum 15. jeden
Monats.

Namentlich gekenn-
zeichnete Artikel ge-
ben nicht unbedingt
die Meinung der Redak-
tion wieder.

Für unverlangt einge-
sandte Texte, Bilder
und Vorlagen überneh-
men wir keine Haftung,
sie sind aber herzlich
willkommen.

Nachdruck nur mit aus-
drücklicher Genehmi-
gung des Herausgebers.
Copyright beim Verlag
Hasselbrink.

Termine, technische
Tips etc. ohne Gewähr.

Hallo Italienerfreunde

Mit dem letzten Heft hat sich das erste Mal
das Problem der Aboverlängerung gestellt.

Man hätte es so machen können wie die mei-
sten großen Zeitschriften; das heißt, das
Abo verlängert sich automatisch und der
Abonnent erhält eine Rechnung für die näch-
sten 12 Monate. Für den Verlag ist diese
Vorgehensweise vermutlich die Beste, geht
ihm doch so kein Abonnent verloren.

Aber für den Leser, der die Zeitschrift gar
nicht mehr weiterbeziehen will, ist es ein
Ärgernis. Wer denkt schon daran, sein Abo
rechtzeitig zu kündigen. Und wenn man die
Rechnung bekommt, ist es zu spät.

Da wir nicht auf Teufel komm raus Geld ver-
dienen wollen (nein, nein, wir haben nichts
gegen Geld), sondern es unser Ziel ist,
eine faire Zeitschrift von Motorradfahrern
für Motorradfahrer zu machen, haben wir uns
etwas anderes überlegt: Wenn das Abo aus-
läuft, versenden wir mit dem letzten Heft
einen Zettel, auf dem wir dem Leser mitteil-
en, daß sein Abo abgelaufen und dieses das
letzte Heft ist, daß er zugesendet bekommt.
Falls er weiterhin die MOTALIA beziehen
will (was wir natürlich hoffen), möchte er
bitte 35 DM auf unser Konto überweisen oder
uns einen Scheck über diese Summe schicken.
Nun kann jeder selbst und ohne Zwang ent-
scheiden, ob er MOTALIA-Abonnent bleibt
oder nicht. Eine fairere Lösung können wir
Euch wohl kaum anbieten, oder?

Nachdem das letzte Heft verschickt worden
war, kamen natürlich spannende Tage: Wie-
viele von denen, deren Abo zu Ende ist,
würden es verlängern? Daraus läßt sich dann
ja auch direkt absehen, wie MOTALIA bei den
Lesern ankommt.

Bis zu dem jetzigen Zeitpunkt haben ca.
55 % ihr Abo verlängert. Das ist für die
14 Tage, die seit der Versendung vergangen
sind, ein besseres Ergebnis, als wir erwar-
tet hatten. Besonders, da Banküberweisungen
auch gerne mal eine Woche brauchen und die
meisten ja doch nicht an dem Tag, an dem
Sie das Heft erhalten, sofort zu ihrem
Geldinstitut laufen.

Täglich erhalten wir weitere Aboverlänge-
rungen und dabei ist so mancher Brief, in
dem steht, daß die Leute diese Art der
Aboverlängerung toll finden.

Wir hoffen, daß Euch die MOTALIA weiterhin
so gut gefällt und wünschen Euch eine gute
Saison.

Euer MOTALIA-Team



MOTOR'RÄDER '90

1.-4.
März '90
Westfalenhallen
Dortmund

Zum 6. Mal fand die Motorräder '90 in der Dortmunder Westfalenhalle statt. In drei Messehallen wurde einiges an Motorrädern, Zubehör und Bekleidung gezeigt. Besonders interessierten mich natürlich Stände, die sich mit italienischen Motorrädern befaßten.

Schon einer der ersten Stände in Halle 5 war das Richtige für mich. Die Ducati Freunde Rhein-Ruhr präsentierten sich dort mit sechs Motorrädern. Highlights waren eine feuerrote UNO-Ducati und die daneben stehende Ducati 750 SS mit Rundmotor und Kunststofftank. Scrambler, Pantah, 900 SS und Le Mans IV rundeten das Bild ab.



Der Stand der Ducati Freunde Rhein-Ruhr

Ein Stück weiter stand eine MV 750 mit Vollverkleidung. Am anderen Ende der Halle hatte La Moto seinen Stand an der gleichen Stelle wie letztes Jahr. Hier griff ich dann auch das erste Mal in's Portemonnaie und ein schwarzer Tommaselli Gasgriff wechselte den Besitzer (Na Dietmar, schon montiert?).

Zwei Reihen weiter traf ich auf Joachim Hökenschnieder. Dort be-

gegnete mir das altbekannte Problem mit dem Festquatschen, das mich aber noch öfter an diesem Tage aufhalten sollte. Nachdem ich mir endlich ein paar grün-weiß-rote Hosenträger gekauft hatte, gings weiter.

Doch nach drei Ständen war schon die nächste Pause, dort verkaufte ein Harley-Freak die Polierscheiben der Firma Bellit, über die

Achim und Olaf in der letzten MOTALIA geschrieben haben. Da auch ich ein Fan des blitzenden Aluminiums bin, (wer meine Cali kennt, weiß das) habe ich die Geldbörse schon wieder etwas erleichtert.

Ein kurzer Talk mit Mathias vom MGH-Bielefeld war der nächste Stop und damit war auch eine von drei Hallen erledigt.

In der nächsten Halle sprang einem als erstes die BOT-Ducati von Hari Winter auf dem Michelin Stand ins Auge.

Moto Guzzis und Aprilias waren auf dem Gemeinschaftsstand zweier Händler in Zusammenarbeit mit dem Importeur zu sehen. Die 1000 S und eine Cali III ohne Sturzbügel, Gepäckträger, Koffer und Scheibe erregten am meisten Interesse beim Besucher. Angeblich soll die gestrippte Cali über jeden Händler zu einem Preis von ca. 14800 DM erhältlich sein.



Ohne das ganze Tourenzubehör sieht die California III doch gleich wie ein ganz anderes Motorrad aus.

Das geflügelte Pferd aus Noale. Ein Fun-Bike mit dem bewährten 600er Einzylinder mit 46 PS. Die 175 kg Motorrad kosten gute 10 000 DM.

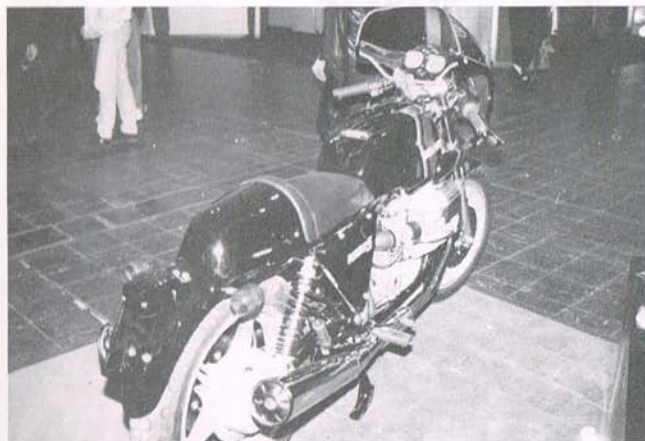


Eine Uno mit Einzylinder-Ducati Motor. Robert Rieder stellt leichte Gitterrohrrahmen her, in die er gerne Einzylinder-Triebwerke der Marken Ducati und Rotax einsetzt.

Wer gehofft hatte, daß er die Daytona oder Quota zu Gesicht bekommen würde, wurde enttäuscht. Wer nach dem Liefertermin der beiden Modelle fragte, erlebte die nächste Enttäuschung. Bis zum Herbst muß die Geduld wohl noch reichen. Spätestens auf der IFMA in Köln wird die Daytona in Deutschland präsentiert werden. Aprilias Pegaso 600 ist ein Motorrad, daß mir sehr gut gefällt. Harald Eckels Rennmaschine stand neben der AF-1, mit der der Aprilia-Cup in diesem Jahr gefahren wird.



Die 1000 S als Sport-Bike. Die Seitendeckel kosten mit Haltern 220 DM. Der Sitzbankumbausatz mit Innenschutzblech, Rücklicht, Blinkern und TÜV-Gutachten schlägt mit 820 DM zu Buche.



Classic Motors zeigte zusammen mit P&W Motorsport Guzzis 1000 S mit Halbschale, Einmann-Höcker, anderen Seitendeckeln und Schutzblechen - sieht sie nicht schön aus? Das Umbauten in dieser Richtung nicht lange auf sich warten lassen würden, war ja klar.

Das erste Mal in Deutschland auf einer Messe zu sehen war die Gilera SP 01. Eine 125er mit 27 PS, die 8500 DM kostet. Dicht umlagert war auch immer eine gestrippte Renn-Saturno.

Ein längerer Aufenthalt ergab sich beim Stand von Michael Nie-

mann, Egli-Händler aus Iserlohn. Zum einen stand dort die Egli-Baya-Yamaha mit der Claus Caspers letztes Jahr die Battle of Twins-Meisterschaft gewonnen hat. Viel interessanter war aber Michaels Egli-Ducati, die endlich fertig ist. Das Fahrwerk mit Rädern und Motor konnte man ja schon auf vielen Messen bewundern, aber jetzt ist sie komplett und hat auch die TÜV-Hürde genommen. In einem der nächsten Hefte werden wir die Egli-Ducati ausführlich vorstellen.

Auf dem Stand eines Honda-Händlers stach mir ein agv-Helm in's Auge. Als herabgesetzter Restposten für 150 DM schien er mir eine geeignete Lösung zur Beendigung meines ECE-losen Daseins zu sein. So hat der Gesetzgeber auch mich um ein paar Mark ärmer gemacht.

In der letzten Halle stellte sich Moto aktiv, Veranstalter der Serienmaschinen Trophy, vor. Dort bremste ein Schwätzchen mit Mathias Freitag, der mit ei-

nem Guzzi Gespann an den Moto aktiv Gespannrennen teilnimmt, mein Vorwärtskommen.

Neben den Händlerständen gab's einen Eigenbau-Wettbewerb und einen privaten Gebrauchtmotorradmarkt. Unter den Eigenbauten befand sich eine Ducati 900 SD mit Yamaha TR 1 Motor und bei den Gebrauchtmotorrädern hätte man mit dem nötigen Kleingeld eine Falcone, 'ne Cali II oder eine Gilera Strada erstehen können.

Die Strada sollte nur 950 DM kosten. Sie war zwar etwas "umgestylt", aber auf dem Verkaufsschild stand, daß alle Originalteile vorhanden wären. Leider hatte und hab' ich keine 950 DM. Zum Showprogramm gehörten: Idefix, der motorradfahrende Hund



Die Egli bieten freien Blick auf die Technik

(leider gerade verpaßt), Trail-Vorführungen des MSC-Herbede und Pit Lengners mit seiner Steilwand-Show mit Mini-Motorrädern. Nach zwei Bechern Kaffee bei den Ducati-Freunden Rhein-Ruhr machte ich mich auf den Weg nach Hause. Felix



Die Egli-Ducati von Michael ist endlich fertig. Das eigene Motorrad dauert halt etwas länger.

Moto Guzzi SP III

Auf 6½ Seiten beschäftigt sich die Nummer 2/90 des "Tourenfahrers" mit dem vollverkleideten Reisedampfer aus Mandello. Zu diesem Bericht gehören acht Bilder.

Moto Guzzi Umbau

Einen Umbau auf LM-Basis der Firma Stolle ist in "PS" Nr. 3/90 Inhalt der Edel Bike Serie. 8 Bilder, verteilt auf vier Seiten, zeigen den V-Twin in Farbe.

Ducati 851

10 Seiten nimmt in der März-Ausgabe der "mo" ein Vergleich der Ducati 851 mit Hondas VFR 750 F ein. 8 Farbfotos zeigen die beiden Zweisitzer.

Gilera RC 600

Auf 6½ Seiten beschäftigt sich Hanno Poensgen in der März-Ausgabe von "PS" mit der Einzylinder-Enduro, die neun mal abgebildet ist.

Benelli 254 Eigenbau

Über vier Seiten mit vier Fotos präsentiert "mo" 03/90 einen interessanten Eigenbau auf Basis der Benelli 254, des kleinsten Vierzylinder Motorrads.

Moto Guzzi BOT-Bike

Auf 1½ Seiten stellt die aktuelle "mo" eine BOT-Guzzi mit Alufahwerk vor. Zwei Bilder zeigen den Racer mit Up-Side-Down-Gabel.

Gilera Saturno Bialbero Corsa

Alan Cathcart hatte die Möglichkeit, die Gilera-Werksrennmaschine beim Einzylinderrennen in Monza zu fahren. (Er belegte den ersten Platz.) Daß dabei auch ein zweiseitiger Artikel mit drei Bildern entstand, sollte keinen wundern. Zu finden ist er in "mo" Nr. 3/90.

Rumi 125

Eine Achtel-Liter-Rennmaschine der Marke Rumi von 1953 steht im Mittelpunkt des sechsseitigen Berichtes in der Nummer 2/90 der "Motorrad Classic". Acht Bilder zeigen den kleinen Zweizylinder-Zweitakter.

Husqvarna 250 WR

Einen Fahrbericht des Zweitakt-Einzylinders der ehemals schwedischen Firma, die heute zum Cagiva-Konzern gehört, ist in der Zeitschrift "Enduro" 3/90 zu finden. Zu dem Bericht gehören sieben Bilder.

Ducati 900 SS

In dem regionalen Motorrad-Magazin "Bremer Motorrad Anzeiger" 3/90 ist ein Fahrbericht der 900er zu finden. Vier Bilder sind auf den vier Seiten zu finden.

HU-Guzzi-Enduro-Gespann

"motorrad-GESPANNE" stellt in Heft 1/90 auf einer dreiviertel Seite eine Guzzi 850 T mit Wasp-Seitenwagen vor. Ein Foto zeigt den Umbau.

2-in-1-Auspuffanlagen für Guzzi

Für Gespannfahrer sind 2-1-Anlagen besonders interessant, wird doch dem Passagier im Boot einiges an Lärm erspart, sitzt der Topf auf der anderen Seite. "motorrad-GESPANNE" hat sich mal umgeschaut, was es auf dem Markt gibt und zwei Anlagen mit Leistungskurven getestet. Zu finden ist das Ganze auf zwei Seiten in der März-Ausgabe.

MOTALIA

die Zeitschrift mit dem größten
Terminkalender für Italiener-
Veranstaltungen

GETESTET:

Elektronische Zündung zum Nachrüsten von Piranha

Zum Dauerstreitgespräch wurde schon oft die Frage um das Für und Wider einer elektronischen Zündung. Der Befürworter lobt sicherlich die Wartungsfreundlichkeit einer solchen Anlage, der Zündzeitpunkt stimmt immer, daher also völlig problemlos.

"Und was ist, wenn sie mal stehenbleibt?" Dann greift der Fahrer einer konventionellen Unterbrecherzündung kurz zum Werkzeug, setzt Fühlerlehre, Schraubenzieher und Stromprüfer an, und fährt kurze Zeit später wieder problemlos weiter (meistens jedenfalls). Wem allerdings wie mir, das dauernde Zündungseinstellen zu dumm wird, dem sei der nachträgliche Einbau einer Piranha-Zündung empfohlen.

Bei dieser Zündung fallen die Unterbrecher sowie die Kondensatoren weg, statt dessen wird der Zündstrom von einer rotierenden Steuerscheibe in einem elektromagnetischen Feld unterbrochen. Hierbei ist ein Verstellen des Zündzeitpunktes, z.B. durch Abbrand, ausgeschlossen. Die Zündverstellung auf "früh" erfolgt weiterhin über die originalen Fliehkraftregler. Da die Zündung mit einer ausführlichen Einbauanleitung mit Zeichnungen geliefert wird, ist es recht einfach, sie auch als "Elektroamateuer" in ein bis zwei Stunden einzubauen.

Und tatsächlich: Nach dem Einbau springt das Motorrad stets gut an. Der Motor vibriert nicht mehr so stark wie bei einer verstellten Kontaktzündung. Und der beste Effekt: Besonders bei niedrigen Drehzahlen zieht der Motor spürbar besser durch. Als ich vor kurzem nach rund 32.000 Testkilometern mit meiner Guzzi V 65 SP den Zündzeitpunkt mal wieder überprüfte, staunte ich nicht schlecht: stimmt noch absolut exakt.

Wer der Elektronik trotz einem Jahr Garantie nicht traut, kann ja die originale Unterbrecherplatte im Werkzeug mitführen.

Ein nachträgliches Zurückbauen ist jederzeit möglich.

Die Preise liegen etwas über 200,- DM, je nach Motorradmodell und Zündanlage (es gibt auch Anlagen von Boyer und Lumention). Wer Näheres wissen will, wende sich an den Importeur P. Wüst-Elektronik, Postfach 11 08, 7085 Bopfingen, dort gibts auch eine Händlerliste.

Der Ehrlichkeit halber muß ich hinzufügen, daß ich aber auch schon negative Erfahrungen gehört habe, besonders von Le Mans-Fahrern. Meines Erachtens liegen die Probleme hier bei einer schlampigen Kabelverlegung, bzw. die Zündboxen werden an vibrationsgefährlichen Stellen befestigt. An kleinen Guzzis empfehle ich das Befestigen sprich Ankleben der Zündbox auf dem hinteren Schutzblech, direkt unter der Sitzbank. Dort sitzt sie vibrationsgedämpft, platzsparend und vor Nässe und Schmutz geschützt. Dabei muß allerdings ein Kabel verlängert werden. Die vom Importeur vorgeschlagene Befestigung im Seitendeckel hat Nachteile beim Abnehmen des selbigen. Der Seitendeckel hängt dann an den Kabeln zur Zündbox, was diesen auf Dauer sicher nicht gut tut.

Es wäre interessant, von Piranha-Fahrern deren Meinung zur Zündung zu erfahren.

W.A.

Italo-Motorradhandel

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

Moto Guzzi Importe Neuteile - Gratiskatalog

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

So 'n Käse

Es war im August 1989. Schon seit einem halben Jahr hatte ich mir vorgenommen, zum 1. internationalen Guzzitreffen in Schwellbrunn im Appenzeler Land zu fahren. Dann, dachte ich mir, dehnt Du diesen Ausflug gleich ein bißchen aus, zumal meine Freundin (die auch selbst fährt) erstens keinen Urlaub hatte und zweitens sowieso kein Interesse am Treffen. Der langen Vorrede kurzer Sinn, eine Woche Urlaub beantragt und mittwochs vor dem besagten Wochenende gings los.

Mein Ziel für diesen Tag war der Lago Maggiore, den man von Süddeutschland bequem erreichen kann, ohne hetzen zu müssen. Um 6 Uhr aus den Federn, zweieinhalb Stunden Autobahn nach Konstanz am Bodensee, eine Stunde Landstraße durch die Schweiz und kurz hinter Glarus sahen sie mich, bzw. ich sah sie: die wuchtigen Berge der Schweizer Alpen.

Zuerst gönnte ich mir eine Rast am Fuße des Klausenpasses. Was dann kam, war ein Traum: Schönes Wetter, Kuhgebimmel, kein Auto und die geilsten Kurven der Welt (zumindest für eingefleischte Mopedfahrer). Den Pass oben gings weiter mit beeindruckenden Blicken in die Tiefe und auf die Felsenmassive, die das karge Hochtal umschließen.

Irgendwann kam ich den Berg runter und in Altdorf an. Hier bog ich nach links ab, um die nächsten 40 Kilometer bis zum Gotthardpass hinter mich zu bringen. Dann aber kam es Schlag auf Schlag: die dramatische Schöllenschlucht mit der "Ponte del Diavolo", an der der Teufel mitgebaut haben soll, der Aufstieg zum Gotthard und natürlich die Abfahrt über die zur Zeit wieder geöffnete, kopfsteingepflasterte Val-Tremola-Straße. Nach ungezählten Stopps zum "Gucken" fuhr ich durch Airolo ins sonnige Tessin. Die folgenden 60 Kilometer bis an den Lago bin ich mehr geschwebt als gefahren; alles roch nach Süden, Sonne, Wärme und sonstigen Dingen, die das Leben lebenswert machen.



Beim Einbau eines "Kaputtachinos" kam ich sofort ins Gespräch mit einem älteren Schweizer, der mich über die Tessiner Weine aufgeklärt hat (und ich ihn natürlich über die Württemberger). Dann der Lago im Abendlicht, eine traumhafte Straße am Ufer entlang bis über die italienische Grenze.



Zelt aufbauen und "Manschare" einkaufen. Zum Abendessen gab's Wein, Wurst und Käse, von dem ich bis heute nicht weiß, ob man die Rinde mitißt oder nicht. Wahrscheinlich nicht, denn die Abrechnung für diesen herrlichen Tag kam in der Nacht darauf.

Kaum lag ich gegen später im Schlafsack, begann es mich überall zu jucken. Ich begann zu kratzen, und die Reaktion darauf war die Bildung von großen Wasserblasen. Ein paarmal hab ich dann geduscht und mich eingecremt, aber keine Chance; bis mich morgens um 6.00 Uhr der Bagger von der Baustelle nebenan geweckt hat, sah ich aus, wie in die Brennesseln gefallen und war hundemüde.

Einen heißen Kaffee mußte ich dann von meinem Zelt Nachbar erbetteln, weil der bisher beste Benzinkocher von allen plötzlich unter chronischer Verstopfung litt und auch nach mehrmaliger Demontage nicht bereit war, Feuer zu spucken. So um 9.00 Uhr ging ich baden am einsamen Strand und

sogar meine tolle Allergie verschwand wieder. Also was soll's, ich gab mich optimistisch, packte meine sieben Sachen, frische Kleider und entschwand wieder in Richtung Süden.

Bis mich eine halbe Stunde später der Juckreiz schon wieder zum Anhalten zwang. So langsam bekam

ich es mit der Angst zu tun. Also nahm ich die Fähre über den See nach Verbana, besuchte den Dottore im Krankenhaus (wir haben uns mehr schlecht als recht auf französisch verständigt) und dieser gab mir dann zum Trost eine nutzlose Salbe. Danach floh ich in die Schweiz.

Ich fuhr durch die aufregende Gondschlucht und über den Simplon als wär des Teufels Großmutter hinter mir her. Wenigstens wurde es auf dem Pass etwas kühler, denn die 32

Grad im Schatten waren nicht sehr angenehm in der Lederkombi zusammen mit 1.520 Ameisen. Als ich in Brig das Rhonetal erreichte, sah ich trotzdem aus wie Frankenstein in seinen besten Zeiten. Ich gab mir noch eine Tafel Schokolade und eine Flasche Sprudel, und dann wollte ich nur noch nach Hause. Rhonetal rauf, Grimsel und Brüningpass runter und dann durch die nicht enden wollenden Schweizer Städte. Zum Teil auch über die Autobahn, ohne Vignette.

Bis 9.00 Uhr abends hatte ich das Meiste geschafft, Konstanz im letzten Licht des Tages erreicht. Über die Autobahn nach Hause, geduscht und ab ins Bett. Ohne Helm sah ich noch fremdartiger aus als mit. Toll war die Über-raschung am nächsten Morgen: Ich wachte auf und alles war weg!!! Dafür hat das Getriebe meiner Guzzi geheult und ich auch bei-nahe.

Aber was soll's, ciao bis zum nächsten Jahr. Vielleicht klappts dann irgendwo mit einem Treffen.

Albrecht Trölsch

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!

17.03.1990

Frühlingsfest bei der Firma Möglich (Guzzi, Ducati, Cagiva, Husqvarna, Aprilia) in Melzingen
Info: 05822/1399

24.03.-25.03.90

Tag der offenen Tür bei der Firma Schnitzler in Plön (Guzzi, Magni, Ducati, Laverda)
Tel: 04522/3746

24.03.-25.03.90

Teilemarkt in Piacenza, ca. 50 km südl. v. Mailand, Italien
Info: 089/3081724 (BRD)

31.03.1990

Tag der offenen Tür bei der Firma Nebe (Guzzi) in Freiburg

31.03.-01.04.90

Teilemarkt Reggio Emilia, Italien, Centro Esposizione

??.04.1990

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

07.04.1990

2-Rad-Fest bei der Firma Van Lier-Latscha Gbr (Guzzi, Aprilia) in Konstanz

22.04.1990

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

04.05.-06.05.90

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

05.05.1990

Tag der offenen Tür bei der Firma Hökenschnieder in Bielefeld
Info: Tel. 0521/452445

11.05.-12.05.90

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

11.05.-13.05.90

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

18.05.-20.05.90

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

18.05.-20.05.90

Guzzi Lario Treffen in der Nähe der Loreley
Info: Lario Club, Armin Eiser, Nikolausstr. 27, 6228 Eltville, Tel. 06123/61565

24.05.-28.05.90

Treffen der Laverda Freunde Berlin
Info: Laverda Freunde Berlin, Astrid Klein, Lüneburger Str. 1, 1000 Berlin 21

25.05.1990

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

25.05.-28.05.90

International Moto Guzzi Rally in Lichfield, Staffordshire, Großbritannien
Info: Serena Powis, 26 The Crescent, The Wells, Epsom KT 18 LL, Tel. 0044/37/2724681

VERANSTALTUNGS-KALENDER

25.05.-27.05.90

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

27.05.1990

Guzzi Treffen Vicenza, Italien

27.05.1990

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

01.06.-03.06.90

19th annual Kansas State Rally
bei Lindsborg
Info: Frank Wedge, R#1, Box 136,
Ellsworth, Kansas 67439,
Tel. 913/472/4988, USA

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

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

09.06.-10.06.90

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

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

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

Falcone-Treffen bei Bremen
Info: Jens und Ulla Jakob, Gras-
dorf 29, 2802 Ottersberg

16.06.-17.06.90

3. Ducati-Treffen des Stamm-
tischs Rudesheim im Kellenbachtal
Info: Harald Pleines, Schäfer-
str. 11, 6551 Rudesheim

23.06.-24.06.90

Guzzi Treffen in Aosta, Italien
Info: OK Moto SNC dei f. lli Bog-
gia c. so Ivrea 37, I-11100 Ao-
sta, Tel: 0039/165/32259

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 Du-
cati Club Finnland in Veteli, Au-
todromo KeMoRa, Finnland
Info: Markku Saari, Mustasne-
vantie 30, SF-61340 Nopankylä,
Finnland

29.06.-01.07.90

Treffen des Laverda Club Bergen
Info: Andreas Hlynianskyj, Kö-
nigsbergerstr. 44, 3100 Celle

06.07.-08.07.90

3. italienisches Motorrad Treffen
des MC Eversdijk in Wemeldinge,
Holland
Info: MC Eversdijk, Rini Kloos-
terman, Stekdijk 2, NL-4493 PE
Kamperland, Holland

06.07.-08.07.90

5. Treffen für italienische Mo-
torräder der Motorradfreunde
Efyfalia-Nord in Düren-Kufferath
Info: Helge van Riel, Paradies-
str. 64, 5160 Düren, Tel. 02421/
41180 ab 18 Uhr

VERANSTALTUNGS-KALENDER

- 07.07.-08.07.90
Int. Guzzi Treffen in Monza mit
int. BOT-Rennen
- 14.07.-15.07.90
Guzzi Treffen in Massa, Italien
Info: Casa del Motociclo Aldo-
vardi, Via Palestro 9, I-54100
Massa, Tel. 0585/488544, Italien
- 20.07.-22.07.90
Ducati Clubrennen in Zeltweg
Info: Ducati-Club Austria, Kern-
str. 12, A-1120 Wien, Tel. 0043/
222/804-72-33, Österreich
- ??.08.1990
Internationales Aermacchi Treffen
in Brunnadern in der Schweiz
- 03.08.-05.08.90
Guzzi-Treffen der Firma Moto Spe-
zial in Gomadingen
Info: Moto Spezial, Uracher Str.
23, 7423 Gomadingen
- 03.08.-05.08.90
Treffen der Laverda-Freunde Sil-
berstedt
Info: Hans-Heinrich Stöcken,
Krautheide, 2381 Silberstedt
- 03.08.-05.08.90
6. Eagle Cave Guzzi Rally, USA
Info: Wisconsin Moto Guzzi Rider,
W236 N6498 Hillview Dr., Sussex,
WI 53089, Tel. 414/246/6316, USA
- 15.08.-19.08.90
3. Forza Italia-Rassemblement
Mondial de Motos Italiennes in
Saint-Avoid in Frankreich (bei
Saarbrücken)
Info: Robert Hirsch, 9 Square
Weiller, F-57500 Saint-Avoid,
Frankreich
- 24.08.-26.08.90
Virginia Moto Guzzi Owners Club
8. annual Rally, USA
- 24.08.-26.08.90
International Vee Twin Rally des
Moto Guzzi Club GB in Shaftsbury,
Dorset, Großbritannien
Info: Serena Powis, 26 The Cre-
scent, The Wells, Epsom KT 18 LL,
Tel. 0044/37/2724681, England
- 26.08.1990
Britisch-Italienisches Klassiker-
treffen für Autos und Motorräder
bis Bj. 1975 in Bad König
Info: Alexander Hahn, Kloster-
waldstr. 7, 6123 Bad König
- 07.09.-09.09.90
Hoosier Moto Guzzi Rendevous bei
Jamestown, Indiana, USA
Info: A. Thompson, 224 North Vi-
ne, Thorntown, Indiana 46071, USA
- 08.09.-09.09.90
Clubrennen des Ducati-Club Hol-
land in Assen
Info: Clemens Löwenstyn, Bloem-
stede 50, NL-3608 T 3 Maarssen,
Tel. 02152/66964
- 08.09.-09.09.90
Guzzi Treffen in Senigallia, Ita-
lien
- 14.09.-16.09.90
2. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi
Club Olpe/Biggensee e.V. in Elben
bei Gerlingen
Info: Ralf Böhm, Fichtenstr. 12,
5963 Wenden-Gerlingen, Tel.
02762/2743
- 14.09.-16.09.90
3. Int. Ostsee-Italo-Treffen bei
Kiel
Info: Felix Hasselbrink, Postfach
2322, 2300 Kiel
- 15.09.-16.09.90
Oldtimer Grand Prix in Misano,
Italien
Info: Sport Club 11 Velocifero,
Casella Postale 181, I-47037 Ri-
mini (FO), Italien
- 22.09.-23.09.90
54. Bol d'or mit Italiener-Tref-
fen des Forza Italia in Paul Ri-
card in Frankreich
Info: Robert Hirsch, 9 Square
Weiller, F-57500 Saint-Avoid,
Frankreich
- 19.10.-21.10.90
4. Treffen der Zweizylinder
Freunde Bayern
Info: Koni Neubauer, Kleeberger-
str. 40, 8399 Ruhstorf

Aprilia Cup

Auch 1990 wird wieder ein Aprilia Cup in Deutschland veranstaltet werden. Das Cup-Paket, das Maschine, Helm, Kombi und anderes umfaßt, kostet ca. 13000 DM. Gestartet wird dieses Jahr mit der AF-1-125 Sport Production.

Moto Guzzi V 65 NTX

Der Bremer Moto Guzzi Händler Peter Morschek hat vom ehemaligen Guzzi-Importeur die Restbestände an V 65 NTX Modellen übernommen. Es handelt sich um Fahrzeuge des Jahrgangs 1988 mit 50 PS. Damals betrug der Listenpreis für die Enduro 9950 DM, heute bietet sie die Firma PM für 8500 DM an.

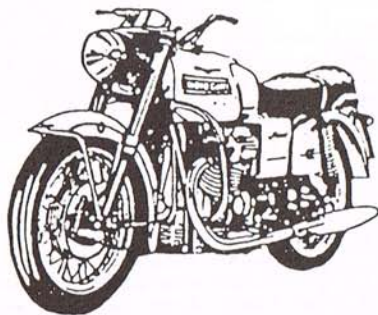
Zylinderkopf für Rotax 600

Rotax hat einen neuen Zylinderkopf mit vier Ventilen und zwei Nockenwellen für die 600er Einzylindermotoren entwickelt. Für die Entzündung sorgen 3 (drei) Zündkerzen. Damit soll der Einzylinder knapp 60 PS leisten. Der Preis für Zylinderkopf mit passendem Zylinder und Kolben liegt knapp über 3000 DM.

Moto Guzzi

Die Reiseenduro Quota wird noch vor der Markteinführung ein neues Design bekommen. Die Liefertermine für die Daytona und die Quota werden sich vermutlich auf den Herbst verschieben.

BIRKER'S GALLERY



Moto Guzzi V 7 California Stil

Nuovo Falcone und Gespanne

Restaurationsbetreuung,
Einzelanfertigungen

Kein Moto Guzzi-Vertragshändler

Tel. 04193/91559

Tel. 04193/91552

Die unendliche Geschichte

Wie wir zu unserer Cali kamen

Im Juli '86 waren wir mit unserer Yamaha XJ 650 im Urlaub in England. Kent Custom Bike Show, eine Woche London und ein Motorradtreffen in Brighton standen auf dem Programm. Leider überlebten sowohl der Anlasserfreilauf als auch die Schaltwalze diesen Urlaub nicht.

Nun war guter Rat teuer. Ich war gerade bei der Bundeswehr in Flensburg (100 km von zuhause) und meine Freundin arbeitet in Plön (das sind "bloß" 30 km). Also brauchten wir zwei Fahrzeuge, um unsere täglichen Arbeitswege zu bewältigen.

Ein Moped, das man anschieben muß, und bei dem ab 4000 U/min der zweite Gang rausfliegt, ist ja nicht der Weisheit letzter Schluß.

Unsere Finanzen sahen so gut aus wie noch nie, und so wuchs in uns die Idee, doch mal ein nagelneues Motorrad zu kaufen. Ich hatte auch echt keine Lust, in der wenigen Zeit, die mir noch neben meiner Wehrpflichtzeit blieb, an der Kiste zu schrauben.

Jetzt war die Frage, was soll man kaufen? Motorräder gibt es ja mehr als genug.



Schwarz

Johannesstr. 1 D-6720 SPEYER Tel. 06232-75847

***** Frühjahrs-Angebot 90 *****

MOTO MORINI	250V	Bj 80 braun-met. Originalzustand wahlweise 17 PS oder 23 PS TÜV neu	DM 2400.-
MOTO MORINI	3½VT	Bj 74 rot-met. Originalzustand 27 PS TÜV neu Trommel/Speiche	DM 2500.-
MOTO MORINI	3½VT	Bj 74 rot Originalzustand TÜV neu ATM !! 27 PS Trommel/Speiche	DM 3500.-
MOTO MORINI	3½VT	Bj 78 rot Originalzustand TÜV neu 27 PS Scheibe/Gußrad/E-Start	DM 2600.-
MOTO MORINI	3½VS	Bj 79 rot Originalzustand TÜV neu 27 PS Scheibe/Gußrad/E-Start	DM 2800.-
MOTO MORINI	3½VT	Bj 77 neue Lackierung rot/schwarz ATM !! 27 PS TÜV neu Scheibe/Gußrad	DM 3500.-
MOTO MORINI	3½VT	Bj 78 neue Lackierung rot/schwarz 27 PS ATM !! TÜV neu Scheibe/Guß./E-Start	DM 3500.-
MOTO MORINI	3½VT	Bj 79 neue Lackierung rot/schwarz 27 PS ATM !! TÜV neu Scheibe/Gußr./E-Start	DM 3500.-
MOTO MORINI	3½VS	Bj 80 rot Originalzustand 27 PS TÜV neu Scheibe/Gußrad/E-Start	DM 3500.-
MOTO MORINI	3½VS	Bj 74 neue Lackierung rot/schwarz 27 PS ATM !! TÜV neu Borrani/Doppelsimplex	DM 3700.-
MOTO MORINI	3½VS	Bj 74 kompletter Neuaufbau rot/schwarz TÜV neu Scheibe/Aluhochschulter	DM 6900.-
MOTO MORINI	3½VS	Bj 81 Neufahrzeug !! Doppelscheibe Fußrastenanlage	DM 5900.-
MOTO MORINI	501	CUGUARO Vorführmaschine 8000 km Zubehör Koffersatz/Topcase	DM 5990.-

Kommen Sie doch zu einer Probefahrt vorbei !!

Nach zwei XJ's, mit denen wir ca. 45 000 km zurück gelegt hatten, war auf alle Fälle klar, daß ein Motorrad mit Kette nicht in Frage kam. So'n Kardan hat doch was, immer ein sauberes Hinterrad, Kettenspannen oder -fetten kann man getrost vergessen und einmal im Jahr wechselt man das Öl, kostet nicht mal 'nen Zehner.

Wir fahren sehr viel zu zweit lange Strecken mit Gepäck (Urlaub, zu Rennen oder Treffen). Also sollte unser neues Motorrad einen großen Tank - damit man nicht ewig an die Zapfe muß - und 'ne ordentliche Sitzbank - man will ja einigermaßen entspannt ankommen - haben. Dazu brauchten wir noch die Möglichkeit unser Urlaubsgepäck mitzunehmen, und 'ne Verkleidung als Wetterschutz wäre ja auch nicht schlecht. 50 PS sollte sie auch schon haben, damit man zügig vorwärts kommt.



Die Guzzi wird das erste Mal gewaschen. Man beachte die lange Sitzbank und den Gepäckträger, der bis über das Rücklicht reicht.

Also griffen wir uns den MOTORRAD-Katalog und schauten, was da für uns auf dem Markt war. Einmal war da die BMW R 80 RT. Die K-Modelle von BMW gefallen mir überhaupt nicht (sorry Manfred). Bei Guzzi schien die California II am ehesten unseren Wünschen zu entsprechen. Aber auch die SP II war eine Möglichkeit. Honda hatte als Tourer mit Kardan die GL 1200 DX im Programm. Aber zum einen war mir die doch schon zu dicht am Auto und 19000 DM waren jenseits unserer Verhältnisse. Kawasaki bot die GTR 1000 mit Verkleidung und Koffern an. Optisch sagte sie uns nicht zu und der Preis war auch etwas höher, als wir gedacht hatten. Die Z 1300 aus gleichem Hause wäre

'ne interessante Grundlage für einen Reisebüffel gewesen. Ein sehr günstiges Angebot war die Suzuki GS 1100 G für knappe 10000 DM. Die XVZ 12 T von Yamaha sieht so abartig aus, das sie nicht die geringsten

ITALMOTO

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

Kurbelwellenhauptlager SS..... Stück 129,-
Conti 750, 900, Pantah..... Paar 465,-
Zahnriemen Pantah..... Stück 24,-
Veglia P.C. Drehzahlmesser.... Stück 220,-
Veglia Tacho weiß... .. Stück 210,-
Kolben 1 Zyl. Borgo..... Stück 285,-
Koni alle Modelle mit TÜV.... Satz 298,-

Brebo

Vierkolbenzange schwarz..... Stück 430,-
Vierkolbenzange gold..... Stück 595,-
Schwimmende Scheibe Ø 280..... Stück 450,-
Zange Ø8 Oro..... Stück 215,-
Zange Ø5 Oro..... Stück 150,-
Geladoni Satz Zyl. + Kolben komplett;
z.B. 600 Pantah..... Satz 950,-
z.B. 900 SS..... Satz 980,-
Goodridge Bremsleitungs kits Stahlflex
vorkomplett für alle Modelle auch
Sonderanfertigungen in verschiedenen
Anschlußqualitäten (cadmiert, VA, Alu)

Alles mit TÜV

z.B. eine Leitung cadmiert..... 69,-

Dellorto Vergaser z.B.

Ø 41 Guzzi Tupfer Paar 585,-
Ø 40 Guzzi Choke mit Umlenkung Paar 585,-
Ø 30 Guzzi Choke wie Mille GT. Paar 500,-
Ø 32 Ducati Choke..... Paar 500,-

Großes Dellorto Ersatzteillager

(Bitte genauen Typ angeben)

Verkleidungsscheiben z.B. SS, Pantah 114,-
Sonderanfertigungen nach Muster mit TÜV
Desmo Anstecknadeln..... 15,-
Ducati Handschuhe, grün-weiß-rot..... 38,-

900 SS Probefahren !

Ersatzteilkataloge + Werkstatthandbücher
für fast alle Modelle!

DUCATI-Neumaschinen

Leasing!

Ständig ca. 40 gebrauchte italienische
Maschinen!

ITALMOTO

Chancen hatte, überhaupt in die Auswahl zu kommen. Die XJ 900 wäre 'ne Überlegung wert gewesen. Das war's dann auch schon gewesen.

Nach einigem Hin und Her kristallisieren sich drei Favoriten heraus: BMW R 80 RT, Moto Guzzi California und Suzuki GS 1100 G. Für die BMW sprach die Verkleidung und das Zubehörangebot, die Guzzi hatte schon alles an Zubehör, was man zum Touren braucht und die Suzuki bot sehr viel Leistung für wenig Geld.

Während wir noch am Überlegen waren, stieß ich im MOTORRAD auf eine Anzeige, in der Stand, daß ein Händler in Flensburg die Cali II für 10900 DM anbot. Das war 2500 DM unter Listenpreis, also vermutlich 'ne Graue. Da ich ja sowieso jeden Tag in Flensburg war, hab' ich mal angerufen und gefragt, ob 'ne Probefahrt möglich sei. Wer kauft schon die Katze im Sack? Termin abgemacht, und dann ging's los.

So'n großer Zweizylinder ist was ganz anderes als ein Vierzylinder, dazu die Sitzposition, echt wie "King Lui", ja das war's! Für 11000 DM war auch alles, was man zu Touren braucht, dabei: Gepäckträger, Koffer, Sturzbügel, Scheibe und sogar 'ne Warnblinkanlage und Trittbretter. Mit dem Geld von der Bank, soviel hatte ich noch nie in der Tasche, war der Kauf schnell geregelt.

Mein Motorrad kam aus Belgien, erfuhr ich, daß hieß, ich hatte eine höhere Tourenscheibe, und eine längere Sitzbank mit längerem Gepäckträger. Nach vier Tagen kam die Cali zur 1000er Inspektion, ein Krümmer wurde auf Garantie gewechselt (Verchromungsfehler), ein Kofferschloß ließ ich ordentlich anpassen und ich bemängelte, daß als Lichthupe das Abblendlicht betätigt wird. Hast Du Licht an, hast Du keine Lichthupe. Aber ich erfuhr, daß das bei Guzzi serienmäßig sei. So'n Unfug!

Nach der ersten Inspektion schraubte ich die Tachowelle ab, da die Garantie für ein Jahr bzw. 10000 km galt, und 10000 km sind ja nichts. Aber das hätte ich mir sparen können, das Motorrad lief ohne Probleme.

In den ersten Tagen, in denen wir die California hatten, sahen wir einen Cali-Fahrer samt Bike am Straßenrand stehen. Wir hielten an und quatschen ein bißchen. Er riet uns, Benzinfilter einzubauen, da der Lack am Tank einfallstutzen nicht so besonders benzinbeständig sei. Als er uns ganz stolz seine Lafranconis vorführte, konnten wir keinen großen Unterschied feststellen. Später stellten wir fest, das unsere Auspuffanlage nur zwei und nicht, wie in Deutschland, drei Prallbleche hatte. Daher war auch ein Standgeräusch von 104 P eingetragen.

Eigentlich schraube und baue und verändere ich gerne und viel an Motorrädern, aber da ein neues Motorrad wunderschön problemlos ist, und sich Zubehör und Änderungen beim Verkauf nicht rentieren, und wir pro Jahr gut 25000 bis 30000 km fahren, kamen wir auf folgende Idee: Außer der normalen Wartung und Pflege nichts am Motorrad machen und jedes Jahr die Kiste in Zahlung geben und 'ne Neue kaufen. Kein Ärger mehr mit vermurksten und abgenutzten Böcken, endlich Ruhe im Karton.

Im ersten Jahr brauchte ich eine Drehzahlmesserwelle, einen Gasbowdenzug und einen Öldruckschalter. Zuerst dachte ich, die Zylinderfußdichtung würde lecken, bis ich feststellte, daß der Öldruckschalter undicht war. Die nächsten Anschaffungen waren ein Gas- und Kupplungszug. Solche "Kleinigkeiten" können nerven.

Mittlerweile hatte uns die Guzzi so begeistert, das klar war, daß das nächste Motorrad auch wieder eine Guzzi werden würde. Aber die Cali II gab es nicht mehr, die California III hatte die Nachfolge angetreten. Sicher, die Dreier hatte etliche technische Verbesserungen, aber das Styling war einfach nicht unser Fall. Eine Mischung zwischen Soft-Chopper und Tourer, nichts Halbes und nichts Ganzes.

Also beschlossen wir, die Cali II zu behalten. Das hieß für mich freie Hand zum Schrauben und Verändern. Das war der Start zur "unendlichen Geschichte", aber davon mehr im nächsten Heft.

Felix

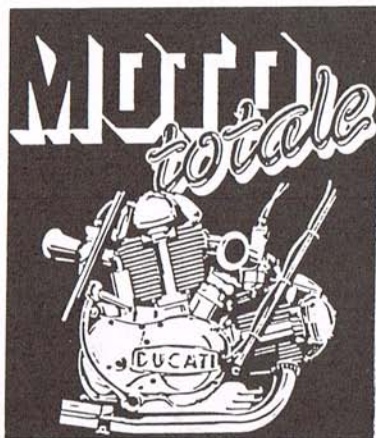
Vollsynthetisches Öl - oder nicht?

Nach einer Totalrenovierung meines Laverda 750 SF Motors stellte ich mir die Frage: Welches Öl schütt ich ihr hinein? Während ich selber bei der Wahl der Getränke eigentlich nicht wählerisch bin, solange es Kölsch ist, plagten mich für meine Karre die Gedanken "nur vom Feinsten" bis "Hauptsache, es ist Öl".

Nun, da ich in der Autoteilebranche arbeite, läßt man sich von Kollegen "beraten". Scherstabilität, irgendwas mit Ketten, Viskositäten, danach weiß man gar nichts mehr. Nachdem ich in meinem Fiat 500 die Öltemperatur mal über 130° C gebracht habe, und das Öl schäumte wie das in der Frittenbude (15/40), dachte ich mir, für einen luftgekühlten Motor taucht nur 20W 50er Öl. Dummerweise ist dieses Öl im Winter (kalt) zäh wie Honig, und die Batterie - naja, jeden Tag fährt man ja dann auch nicht. Also 5W-50, das gibt es nur vollsynthetisch. Und das füllte ich ihr ein. Der Liter kostet ca. 15 Mark! (Mobil SHC!) Nach 15.000 km (ohne Wechsel, hab ich vergessen!): Die Naßkupplung macht gut mit, im kalten Zustand, auf den ersten Metern, rutscht sie ein bißchen, das gibt sich aber. Eine Überraschung erlebte ich, als ich den Motor öffnete, um Steuerkette + Primärkette zu wechseln, die noch die alten waren. Keinerlei Ablagerungen, die Kolben und Zylinder wie geleckt, Nockenwelle, einfach alles super. In keiner Ecke fand ich den normalerweise üblichen schwarzen Schmand. Das Öl selber war nicht mal richtig schwarz, eher goldbraun. Dazu sollte man sagen, das ich sie oft prügelte mußte, und das in der Hitze Südfrankreichs und in luftiger Höhe der Alpen. Das einzige Problem ist die Kriechfähigkeit bzw. Kapillarfähigkeit des Öls. Wenn man es unten einfüllt, läuft es oben raus! Alle Dichtungen sind äußerst gewissenhaft mit Hylomar einzusetzen, sonst sieht es. Leichter Ölnebel an Dichtflächen verursacht Panik, aber da es sich nie verschlimmert, muß man damit leben. Meine Fiat's haben es übrigens auch sehr gut vertragen, die Motoren sahen nach erheblich höherer Kilometerleistung immer noch bestens aus. Soweit meine Erfah-

rungen, ich werde weiterhin Mobil SHC einfüllen, wobei ich "normales" Öl nicht schlecht machen will, wie war das noch - nur vom Feinsten!

Achim



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

Alu-Imola-NCR Tank	599,-
Alu-Classik-Renntank MG	599,-
Flugzeugverschluß	120,-

40er Dell'Orto-Vergaser für
750 Sport mit TÜV

Moto Totale
Inhaber: H. Neudert
Allersbergerstr. 167
8500 Nürnberg
0911/492405

Ducati - einmal ganz anders

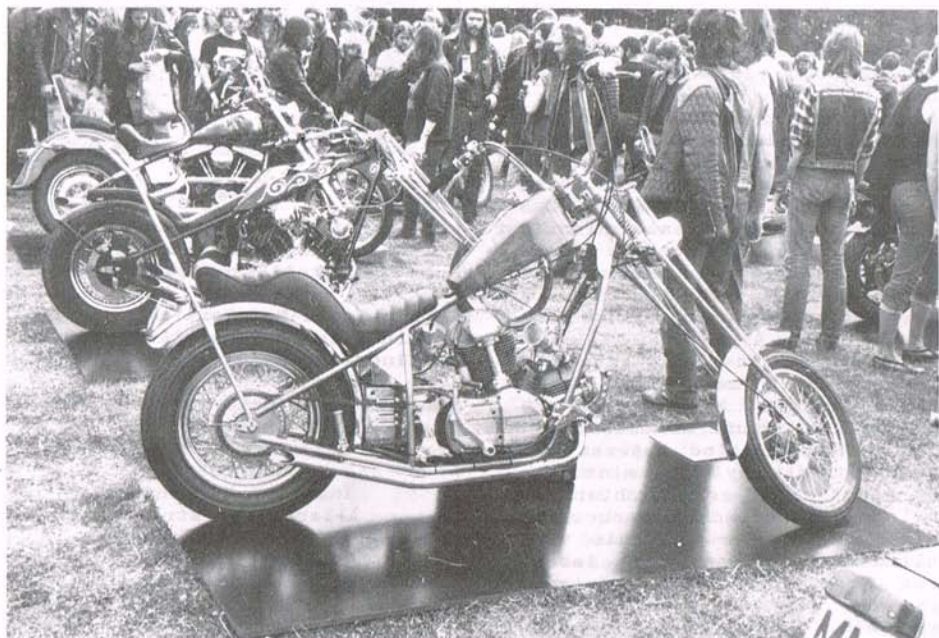
1986 besuchten wir die "Kent Custom Bike Show", Englands größtes Biker-treffen mit ca. 20 000 Teilnehmern. Unter den vielen Harleys, Triumphs, Yamahas, Hondas ... entdeckten wir diesen sauber gearbeiteten Ducati-Chopper. Sicher, vielen Puristen wird sich beim Anblick dieses Custom-Bikes mit Starrahmen und Springergabel der Magen umdrehen, aber gut gemachte Arbeit sollte immer eine Erwähnung wert sein, auch wenn sie nicht jedermanns Geschmack ist.

Während die meisten Ducatisti etwas bessere Federbeine montieren, die Schaltung zurückverlegen und die Bremsanlage verbessern, verzichtete der Eigner dieser Kreation hinten gänzlich auf Federwege, versetzte die Fußrasten um eine gute Motorblocklänge nach vorne und meinte, daß eine Bremsscheibe im Vorderrad reichen würde.

Das dunkelblaue Motorrad mit Tankbild, viel Chrom und poliertem Aluminium war erstaunlicherweise recht leise, obwohl die "Abgasumleitung" nicht so aussieht, als ob sie der Schalldämpfung dienen sollte.



Zu einem echten Chopper gehört ein Tankgemälde, und in England fährt man auch auf Tankbildern links.



Einen langen Radstand hatten Ducatis ja schon immer

Clubs - Treffs - Stammtische

Ducati Club Finnland

Nach 11 Jahren hat Petri Mäki-järvi seine Tätigkeit als Sekretär des Ducati Club Finnland aufgegeben, da er nach Frankreich zieht. Die neue Clubadresse ist nun: Mr. Markku Saari, Mustasavantie 30, SF-61340 Nopankylä, Finnland, Tel. 358-64-528 882

Ducati-Clubrennen Hockenheim

Das Clubrennen findet am 11. und 12. Mai in Hockenheim statt. Der erste Tag unterliegt leider einer Lärmbegrenzung. Vermutlich wird man diese Lärmbestimmungen mit Contis nicht einhalten können.

Moto Guzzi Stammtisch in Hannover

Im Restaurant Nikopolis, Husarenstr. 7 in Hannover-Vahrenwald trifft sich dienstags alle 14 Tage (27.03., 10.04., 24.04,...) der Moto Guzzi Stammtisch Hannover.

Italienerstammtisch in Tirschenreuth

Jeden ersten Freitag im Monat treffen sich die Fahrer italienischer Maschinen aus Tirschenreuth und weitere Umgebung im Cafe Rieß am Marktplatz in Tirschenreuth. In lockerer Runde werden technische Dinge besprochen, Ersatzteile vermittelt, Touren geplant und unternommen, oder einfach nur ein paar Liter Benzin geguatscht. Gleichgesinnte sind jederzeit willkommen.

Twin-Treff für klassische Motorräder

Jeden 4. Sonntag im Monat findet ein Twin-Treff für klassische Motorräder beim Gasthof Kloster-Barthe in Hesel/Ostfriesland statt. Da italienische Motorräder ja von Haus aus klassisch sind und die meisten zwei Zylinder haben, sind wir dort sicher gern gesehene Gäste. Infos kann man unter 0491/73303 erhalten.

Motorradservice

Jochen Zimmermann

Mochenwangener Str. 19
7984 Wolpertswende

Tel. 07502/4544
BTX 07502/4544
Fax 07502/4844

Ersatzteile, Motorräder und Zubehör

Gesch.zeiten: Di - Fr 14.00-18.30, Montag geschlossen, Sa 10.00-14.00 Uhr

Umfangreiche Preisliste mit ca 500 Positionen erhältlich!
Rabatte für Clubs, Rennfahrer und Firmen bitte geondert anfragen!

Keine Genehmigungen für Clubrennen

Unserer lieben französischen Motorrad Föderation (FFM) - und einigen Personen im Besonderen - sollte wärmstens für ihre Handlungsweise betreffend der Ducati Affäre gedankt werden.

Die Geschichte begann im Oktober 88 als unser beliebter Präsident Michael Kontakt mit Mr. Schneider, dem Mann, der bei der Föderation für die Vergabe von Lizenzen verantwortlich ist, aufnahm. Das Ergebnis dieses Gespräches war, daß ausländische Fahrer, die keine Lizenzen haben, eine Grundlizenz erhalten können, welche in Frankreich gültig ist. Das Problem der Registratur wurde so gelöst, daß die Leitung der Rennstrecke alle Anschriften bekommen sollte. Es schien, daß dieser Trick die Probleme geregelt hätte.

Gegen Ende des Februars rief ich das Büro der Rennstrecke Croix an, um all die Fragen betreffend der Organisation (im Besonderen der Vorschriften) zu klären. Während dieses Gespräches teilte er mir sein Erstaunen mit: "Soweit ich weiß, können ausländische Fahrer keine französische Lizenzen erwerben. Fragen Sie nach schriftlichen Bestätigungen von Schneider."

Dieser war im Urlaub und so dauerte es bis Mitte März, bevor er mir mitteilte, daß es unmöglich wäre, eine schriftliche Bestätigung zu bekommen, weil es nicht offiziell sei. "Die FFM wird ein Auge zudrücken", sagte der Mann. Es muß nicht gesagt werden, daß ich nicht bereit war, diesen Stand der Dinge zu akzeptieren, im Kopf, daß ich persönlich und rechtlich haftbar für den Club war und allein stehen würde, falls Schwierigkeiten entstehen würden.

Anfang April hatten wir meiner Meinung nach drei Möglichkeiten.

1. Dafür zu sorgen, daß Fahrer ohne Lizenz eine Lizenz in ihrem eigenen Land erhalten, was zu diesem Zeitpunkt nicht durchführbar war, gerade in dem Fall eines alten Motorrades (Kosten von 400 französischen France).
2. Einfach das Treffen abzusagen, aber ich hatte schon über 20 Anmeldungen erhalten.

Die letzte Möglichkeit war, das Rennen in eine Trainingsveranstaltung umzuwandeln.

Die ersten beiden Möglichkeiten waren ausgeklammert, während die letzte es uns ermöglichte, das Datum beizubehalten und auf den guten und loyalen Service der FFM zu verzichten.

Eine Frage muß gestellt werden... Was ist der Unterschied zwischen einem Rennen und einer Trainingsveranstaltung? Ein Rennen muß in den Kalender der FFM und eventuell in den der FIM eingetragen werden, wenn es eine internationale Veranstaltung ist. Bei einem Training darfst Du keine Flaggen (gelb oder kariert), keine Reklameflächen, keine stehenden Starts oder Starts hinter einem Pacecar und schlußendlich keine Veröffentlichung der Ergebnisse haben. Beim Anblick dieser langen Liste scheint es, daß eine große Anzahl von Organisationen die Regeln gebrochen haben.

Ab 10.-11. Juni begann die FFM ihre einschüchternde Taktik wie z.B. "Wir werden die Veranstaltung absagen". Warum sollten die das tun? Nun es war wahrscheinlich, daß der Föderation Profit entgehen würde (15 000 France).

Die einzigen Veranstaltungen, die in Nord Pas de Calais veranstaltet werden, soweit es um Straßenrennen geht, sind die Ducati Ausstellung und Rennen. Es kam heraus, daß diese beiden Veranstaltungen eine nahezu identische Anzahl an Zuschauern anziehen.

Bevor der letzten Masche der Föderation, machten sie es durch Mr. De Rochefort, dem offiziellen Sprecher, mit dem Michael Kontakt gehabt hatte, ganz klar, daß die Veranstaltung, wenn er sich der Croix Tour anschließen würde, lizenziert werden würde. Vielen Dank FFM!

Nach der Veranstaltung dachten wir, daß sich die Gemüter abkühlen würden. Im Gegenteil! Ich erfuhr durch Zufall, daß wir gegen Ende Oktober (zur Zeit des Vichy

Congress) vor einem Disziplinar-ausschuß eine Erklärung abgeben sollten. Die Akte über uns sei schwer belastend. Wir würden als Trainingsläufe getarnte Rennveranstaltungen organisieren und daher müßten wir bestraft werden. Unsere beiden Helden, Lionel Regnat und Michael Fontana wurden vorgeladen, am 10. November vor der Renn-Kommission zu erscheinen.

In der Zwischenzeit hat Lionel, er dachte, er wäre sehr clever, einen Verein namens "Motos Classiques" gegründet. Was kann ihn dazu motiviert haben? Mit Sanktionen rechnend, die dem DCF verbieten, eine Veranstaltung in Ternois abzuhalten, dachte er sich diese Strategie aus, um eine Alternativlösung zu planen: Seine Frau sollte den Vorsitz dieses neuen Vereins übernehmen und er selbst machte den Schriftwart.

Am 2. August beriet der freundliche Präsident des Sportbundes Flandern (L de F) Lionel, wie er es schaffen würde, die Veranstaltung in die Kalender der FIM und FFM registriert zu bekommen. Das geplante Datum waren der 9.-10. Juni. Am 18. September schickte Motos Classiques einen Scheck

über 7100 Francs zu dem Sekretär der Rennstrecke I. Taquet als erste Rate. Der Scheck wurde dafür von dem Sportbund durch I. Taquet angenommen und zwar vor dem 26. September.

Croix 90 begann Gestalt anzunehmen und präsentierte sich in einem günstigen Licht mit BO, SOS und IHRO. Was für eine gute Möglichkeit für den Club, sein 10-jähriges Jubiläum zu feiern. Aber der Traum zerbrach am 26. Oktober mit einem Brief von dem Büro der Rennstrecke in dem stand: "Mr. Fermont schickte uns heute Ihre Akte zurück, da Ihre Vereinigung nicht in seinen Gerichtsbezirk fällt, kann sie nicht von der Rennstrecke aufgenommen werden".

Wütend rief unser Vize-Präsident den Sportbund an. Die Antwort war: "Mr. Fermont ist für einen unbekanntenen Zeitraum nicht anwesend", darauf verlangte er eine Erklärung von I. Taquet, der nicht fähig schien, mit etwas herauszukommen.

Wurde er demaskiert? War es nicht ein einfacher Versuch, die Veranstaltung zu verhindern? War dieses nicht ein offener Angriff gegen die Freiheit von Unternehmungen?

Werner: Eine Zeitschrift nur über Motorräder der 50er und 60er Jahre?
Das gibt es doch nicht?

Ames: Doch, die GUMMIKUH!



Die GUMMIKUH ist das erste, neue Fachmagazin für Fahrer, Schrauber, Restauratoren und andere Individualisten, die sich um bekannte Maschinen von Adler, BMW, BSA, DKW, Guzzi, Harley, Heinkel, Horex, Maico, Norton, NSU, Triumph (UK und D), Victoria und Zündapp kümmern. Aber auch nicht so bekannte Motorräder, wie Ardie, Ariel, Bastert, Mars, Panther, UT und andere werden vorgestellt. Aus dem Inhalt: Restaurierungstips, Ersatzteilratschläge, Reparaturhinweise, kostenlose Kleinanzeigen für Abonnenten, historische Fotos, Termine & Treffen, Buchbesprechungen, Reiseführer ... Garantiert autofrei und nur im Abo!

Deine Probenummer liegt bereit! Gegen 3 DM in Briefmarken vom GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h, 2800 Bremen 1

gen? War unser Superheld dabei dieses antike Monument zu enthüllen, Stück für Stück?

Für unsere zwei Helden kam der Tag X. Das Komitee bestand aus dem Sportbundspräsidenten, einem Beamten der Rennstrecke und einem Fahrer (H. Moineau). Sie warfen für 10 Minuten einen flüchtigen Blick in unsere Akte, bevor sie uns sahen. Ungeachtet gewisser Diskrepanzen schienen wir innerhalb des Gesetzes zu sein. Die Akte, die laut Mr. Schneider so schwer belastend war, war tatsächlich leer und das einzige Dokument, das sie im Besitz hatten, war ein zweiter Satz Regeln und ein Artikel, der in der Zeitung "La Voix du Nord" erschienen war. In der Tat nicht viel. In Anbetracht, daß die Verteidigung nicht mehr ausreichend überzeugende Argumente habe, entschied das CCR, seinen Urteilsspruch Anfang 1990 bekanntzugeben.

Der freundliche Mr. Fermont, der durch Zufall auf dem Korridor getroffen wurde, wurde gebeten seine Aktionen zu erklären. Seine Antwort war deutlich: "Ich bin der Boss des Sportbundes, was bedeutet, daß ich tun kann, was ich will". In Kürze, dieser Mann hat die Macht, über alle Veranstaltungen in seinem Gebiet zu entscheiden, genauso alle anderen regionalen Präsidenten in Frankreich.

Wann wird dort eine Änderung in den Statuten der FFM vorgenommen? Die Demokratie scheint für eine

Zeit aufzublühen. Könnte nicht der gleiche Wind der Veränderung diese örtlichen Machtclans hinwegwehen? Selbst wenn die Bundwahlen, geplant für drei Jahre, diesen Wunsch Wirklichkeit werden lassen, scheint es, daß die Ducati Veranstaltungen vorbei sind. Taquet-Rapetou, die Eigentümer und Verwalter, haben nicht bloß eine Zuschauerrolle in der Angelegenheit gehabt. Um ein paar Beispiele zu geben: Lionel bemerkte einige schwache Punkte bei der Rennstrecke und weil er wünschte, vorsichtig zu sein, brachte er seine Beschwerden vor. Er erhielt eine scharfe Antwort: "Die Rennstrecke ist gemietet, so wie sie ist und sie ist von der FFM genehmigt."

Laßt uns hoffen, daß die Vereinigung, die von der Mutter von David Reveil gegründet wurde, dieser Selbstzufriedenheit ein Ende setzt. Letztes Beispiel: einen Monat vor der Veranstaltung behauptete I.Taquet, daß er 8 Strecken-Beamte habe. Aus gut informierten Quellen kam es heraus, daß er nicht einen einzigen hatte. Der einzige Sportbundsbeamte, der da war, kam aus eigenem Antrieb, ohne daß ihn jemand von der Rennstrecke kontaktiert hatte.

So, wir sehen uns '91, vielleicht auf der Strecke von Carole und vergeßt nicht M. Fermont und M. Schneider alles Gute zu wünschen. Der Ducati Club Frankreich

Laverda-Spezialist

Sport-Sitzbänke, Sport-Kotflügel, Sport-Tank 24 ltr.
Sport-Felgen 5 Zoll, Sportnockenwellen, Sport-Auspuff
Sport-Verkleidungen, Sportventile, Sportkolben bis 85 Ø
Sport-Kurbelwellen mit 79er Hub, doppelte Ventildfedern
Doppelzündung, verstärkte Steuer- und Primer-Ketten
Nieland-Spezialzündbox für 180 Grad, Motorinstandsetzung
Motortuning, eigene Kurbelwelleninstandsetzung usw.
Laverda-Ersatzteilversand täglich, auch ins Ausland.
Laufend 20 Laverda-Motorräder auf Lager. Kommen Sie ganz
unverbindlich bei uns vorbei und lassen Sie sich beraten.
Fa. Nieland, Rottenbucherstr. 14, D-8951 Osterzell
Tel. 08345/884, Telefax 08345/714

BOT und SOS in England

Ein- und Zweizylinder auf der Rennstrecke begeistern in England genauso wie sonst irgendwo auf der Welt. Die Zweizylinder sind in Großbritannien in drei Klassen unterteilt: Supertwins (Ducati 851, Vier-Ventil Guzzi und Vier-Ventil FI); Pro-Twins (Pantah, Guzzi, Honda, Suzuki, Kawasaki, Yamaha) und Classic Twins.

Die Singles sind in vier Klassen geteilt: Viertakter 251-500, Viertakter 501-750; Zweitakter 175-250 und Zweitakter 251-500.

Es sind jeweils neun Rennen geplant:

11.03.	Cadwell Park	SOS
01.04.	Mallory Park	SOS
01.04.	Mallory Park	BOT
13.04.	Brands Hatch	SOS
29.04.	Thruxton	BOT
07.05.	Brands Hatch	SOS
07.05.	Brands Hatch	BOT
20.05.	Prembrey	SOS
10.06.	Mallory Park	SOS
08.07.	Scarborough	SOS
08.07.	Scarborough	BOT
15.07.	Snetterton	SOS
22.07.	Knockhill	SOS
12.08.	Prembrey	BOT
27.08.	Cadwell Park	BOT
22.09.	Oulton Park	BOT
28.10.	Donington Park	BOT

Battle of Singles Italia

Einzylinderrennen erfreuen sich nicht nur in England und der Bundesrepublik steigender Beliebtheit. Auch in Italien faszinieren die Eintöpfe mit dem begeisterten Sound die Massen. Wer für dieses Jahr einen Abstecher nach Bella Italia plant, kann vielleicht den einen oder anderen der folgenden Termine für seine Urlaubsplanung verwenden: 4.3. Misano; 8.4. Vallelunga; 27.5. Bari; 10.6. Varano; 15.7. Monza; 2.9. Vallelunga; 16.9. Monza.

Neuer Cheftechniker bei Cagiva

Ein neuer Cheftechniker soll den 500er Cagivas bei der Weltmeisterschaft auf die Sprünge helfen. Nicola Materazzi kommt von der vier-rädrigen Zunft. Nach zehn Jahren bei Lancia verbrachte er ein Jahr bei Abarth, danach ein Jahr bei Osella um danach neun Jahre bei Ferrari zu verbringen. Dort entwickelte er den F 40 mit und verbrachte drei Jahre in der Rennabteilung.

Harald Eckl

Harald Eckl wird 1990 an allen Rennen zur deutschen Meisterschaft auf einer Aprilia teilnehmen. Als Betreuer wird er sich 1990 um den Aprilia-Cup kümmern.

Auch wird er in Daytona am 20. März beim 250er-Rennen starten. Martin Wimmer wird dort auch mit einer Aprilia starten.

Aprilia 250er GP

Aprilia hat die vier Werksmaschinen für diese Rennsaison verleast. Ein System das die Japaner vorge-macht haben. Der Leasingpreis dürfte pro Maschine über 200 000 Dollar gelegen haben. Ferner hat Aprilia 36 Replicas der Werksmaschine in diesem Winter verkauft. Auf diese Art und Weise konnten 2-3 Millionen Dollar eingespart werden.

M. NITZSCHE



MOTO GUZZI
DUCATI
LAVERDA

Hervester Straße 39
4270 Dorsten-Wulfen

Telefon 0 23 69 - 2 18 42

An das Team von MOTALIA.

In der letzten Ausgabe - Nr. 12/2/90 - Eurer Zeitschrift ist ein 4 Seiten langer Bericht über die Wiederinstandsetzung einer Gilera Strada 150. Ich fuhr vor 5 Jahren auch so ein Motorrad und war von seiner Zuverlässigkeit immer begeistert, habe sie allerdings nach einem Jahr zugunsten einer SR 500 wieder verkauft. Auch die fuhr ich nur 1 Jahr, da ich in einer hiesigen Tageszeitung auf eine Moto Morini 500 stieß, welche mich in den letzten 3 Jahren manchmal mehr, manchmal weniger beglückt hat. Im Frühjahr letzten Jahres habe ich dann meine alte Gilera Strada wiedererstanden, welche aber in desolatem Zustand war und noch ist. Nachdem ich die Bilder im MOTALIA sah und ebengrade davorsitze, möchte ich sie sehr gerne wieder in ihren Originalzustand bringen, habe aber weder große Ahnung noch irgendwelche Unterlagen für dieses schöne Fahrzeug.

Nun wäre ich Euch dankbar, wenn Ihr mir die Adresse von Manfred Schaab, oder irgendwelche Unterlagen für die Gilera Strada 150 zusenden könntet. Für die Unkosten komme ich natürlich auf.

Dank im voraus
Volker Mehring
Hauptstr. 55
6921 Hüffenhardt

Sicher kann der eine oder andere Leser mit Unterlagen, Adressen und Tips weiterhelfen.
Die Red.

Vielen Dank für Eure nette Art der Abo-Verlängerung. Find ich echt toll. Natürlich möchte ich MOTALIA auch weiterhin lesen, sonst krieg ich ja Entzugerscheinungen. Noch ein dickes Lob für Eure echt gut gemachte Zeitschrift. Ich hoffe, ich kann bald mit einem Bericht über meine 750 SFC zu Eurer Zeitschrift beitragen.
Viel Erfolg und macht weiter so,
Alfred

Hallo Felix!

Zu den Berichten über unsere Hokenheim-Tour:

Wir wußten beide nichts davon, daß der andere jeweils einen Bericht schreibt.

Wir saßen mal bei einem Bierchen zusammen, sprachen über die MOTALIA und die lustigen Berichte, die da drin stehen. Dann sagten wir, daß wir über unsere Tour auch mal einen Bericht schreiben sollten, ohne konkret was auszumachen. Als wir uns am nächsten Italienerstammtisch trafen, war das Gelächter natürlich riesengroß, als jeder dem Anderen davon erzählte, daß er einen Bericht abgeschickt hatte.

Übrigens, weil Du in Heft 12 schreibst, daß die Druckqualität besser sein sollte, möchte ich nur sagen - ein italienisches Moped wird auch nie perfekt sein, warum sollte es eine italienische Zeitung sein? Mir gefällt sie so, wie sie jetzt ist, sehr gut (ein bißchen dicker könnte sie deswegen natürlich schon sein).

Gruß vom Guzzi-Franz

24.+25. März '90
Tag der offenen Tür

10-18 Uhr



LAVERDA

DUCATI  **MEGNI**

Theodor Schnitzler

2320 Plön, Hamburger Str. 28

Tel. 04522/3746

Verkauf nur während der gesetzl. öffnungszeiten

Benelli

Verk. Benelli 500 Quattro, Bj 78/TÜV neu, 23 tkm, 1800,-. Suche 750 Sei original, auch Motorschaden, 0511/8092137

Ducati

Suche kompl. Sitzbank für MHR I, Tel. 04322/4394

350 Duc-Twin Motor, Bj. 71, 8000km, teilzerlegt, VB 260,- DM, Tel. 02135/63192

**Moto Guzzi
Laverda
Morini
DUCATI
KAMNA**

2802 Otterstedt,
Telefon 0 42 05 / 87 07

Suche für 900SS: NCR-Tank; NCR oder Imola Auspuffanlage; Motor (Zustand egal); Ochsenaugen; Weiße Instrumente, Tel. 0251/215719

500S, 44PS, Bj. 77, Motor überholt, 20000 km, TÜV neu, DM 4600,-, Alice Rovinsky ab 20 Uhr, 7519 Eppingen, 072625579

450 SCR 70/91, ca. 3tkm, Zyl., Kolb., Staschel-Kw., Elektr., Lack, Auspuff etc. NEU + Zubehör. VB: 4500,-. 02361/371628 ab 18 h

Suche F1 Vorderrad (Oscam) mögl. mit Bremscheiben, Tel. 07472/3261

Su. f. 900 SS: Gabel kpl.; Br.-Sättel; Tel. 0251/215719

Verk. v. Pantah, Tank, Verkleidung m. Lampe, Sitzbank, Seitenteile, Tel: 02404/69344

Verk. Marzocchi Monofederbein für 750 S evt. F1, 150,-, 07472/3261

Fantic

Bildbübsche, super-sportliche Straßenmaschine; Fantic 125 ccm, 17 PS, Bj. 7/89, wie neu, Vollverkleidung, nur 3500 DM, Tel. 0431/672590

Gilera

Saturno, 5/89, volle Leistung, 1500 km, 9950,-, 07063/7775

Zu verkaufen Gilera Saturno 500, EZ 7/88, z.Zt. 9000 km, 44PS-38PS eingetragene, Pr. VS, Tel. 05371/4344 Thomas verlangen

Laverda

Verkaufe komplette Auspuffanlage für 750 SF, VB 300,-DM, Tel. 040/7124203

Wer kann mir bei der Revision eines 1000 Laverda SFC-Motors Hilfest. geben? Mike Andretta, 0241/86722

Ich suche für meine Laverda 750 SF einen vernünftigen, stabilen Gepäckträger, der nicht so schnell durchvibriert. Gibt es einen halbwegs brauchbaren Anbausatz für einen Bekker? Ein bißchen Schnitz ist klar. Irgendwas zufällig passendes? Es muß nicht unbedingt für Plastikkoffer passen, ein paar zünftige Ledertaschen suche ich übrigens auch noch! J. Skutta, Wilhelmshavener Str. 1, 5000 Köln 60

Gebrauchtmotorräder

Typ	km	Bj.	DM
APRILIA			
6.35 Wind	7500	87	5950
DUCATI			
600 SL Pantah	17500	83	7200
600 SL Pantah	23400	85	7600
250 Scrambler			2900
250 Scrambler	20600	73	1900
CAGIVA			
350 E SXT	11800	87	6200
350 SST	9800	85	2100
AERMACCHI			
350 SS	20000	76	2900
MOTO GUZZI			
1000 SP	32000	82	8000
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 SEI	32600	83	3700
501 Enduro	6300	85	5900
3 1/2 Sport	35700	82	2600
LAVERDA			
1000 RGS	37000	85	7700



mobil-tech oHG

Zweiräder und Zubehör, Service
7208 Spaichingen, Marktplatz 18

☎ 07424/6140

Suche 750 SFC Oel-
pumpe, Tel. 030/
4934276

Verk. Lav. 1000,
180°, EZ '78, Halb-
schale, Höcker, Lack
neu, Mot. überholt
(Nieland), TÜV 1.91,
DM 7900,-, 08331/
89058 vormittags

Guzzi

V35-V75 Fahrer: Wer
hat Lust im Raum
Heilbronn/Stuttgart
einen kleinen Stamm-
tisch oder IG zu
gründen?
Tel. 07131/571923,
Albrecht verlangen

Verk. Neuteile von
MG T5: Reifen, Guß-
räder, Bremsschei-
ben, Stoßdämpfer;
Gebrauchteile: Ga-
bel, Schutzblech,
Tank, Sitzbank,
Heckbürzel, Seiten-
deckel, Hauptstän-
der, Blinker zusam-
men für 1.300,- DM,
Tel. 0431/231950

Suche 1-2Mann Wech-
selhöcker + Dreieck-
seitendeckel mit TÜV
Le Mans II, 06207/
81322 nach 19.00,
Uwe verlangen!

Valpolini I Sitzbank
passend für LMI und
II 300,-, Jörg, 040/
4205820

Suche dringend Hand-
schraubblech hinten
V7 V7Sport etc.
Biete Gußfelgen LM
etc. Tel. 02632/
492522 öfter
probieren

Gespann-T3 Cal. mit
Watsonia GP Sport-
Wer hat Erfahrung?
Kosten für Porto
etc. werden erstat-
tet. Horst D. Schu-
macher, Wolfgraben
10, 5167 Vettweiß-
Sol.

Agostini-Vollver-
kleidung für V50
Monza, Preis VB,
Tel. 050435590

Scheibe, Halter u.
Lenkungsdämpfer für
Mille GT 180,-,
05601/4456

GUZZI - ELEKTRONIK

LIMA - REGLER

12V 30A -> für mehr Strom

ZÜNDUNGEN

digital & analog -> für mehr Leistung

SILENT HEKTIK Motorsport-Elektronik
A.Kurpas Tel. 023 03 - 140 36

MG Le Mans III, Bj.
82, 50000 km, 13000
km mit 88er Bohrung,
VV Typ Agostini,
Einmannhöcker, Laf-
ranconi, offene Ver-
gaser, Speichenrä-
der, Koni, Ochsen-
augen, Agostini-Fuß-
rasten, 102 db(a),
alles eingetragen.
Für nur DM 7500,-
bin ich bereit mich
von diesem Pracht-
stück zu trennen.
Tel. 02241/83857, ab
19 Uhr.

Original-Ersatzteil-
katalog LM2, Jörg
040/4205820

Verk. f. LM3: DMB-
Vollverkl. VB 600,-
DM, Seitend. 50,-,
Sitzb. 50,-, Gepäck-
tr. 50,-, Suche aus-
senl. Ölfilter u.
Bremscheiben von
T3, Tel.: 0561/
776469

Orig. Fußrastenan-
lage Le Mans III,
komplett, tip-top,
für 130 DM abzuge-
ben. Versand mög-
lich. Tel. 0761/
64611

Verk. 1000 LM2 Ago,
EZ 4/84, viele Ex-
tras, z.B. Lafran-
coni, P+W Höcker u.
Halbschale, 1100 ccm
Satz, 7800DM, Tel.
0561/828629 ab 18.00

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

Cali 850 T3, TÜV
neu, Speichenräder,
Verschleißteile neu,
sehr gut gepflegt,
VB 7850,- DM, Tel.
02151/799504

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Cali II, Bj. 86, viele Extras, Tourer, 70 tkm, Getriebe + Motor neu überholt, gepflegt. VB 9000,- 07191/53617. Bei Nichtanwesenheit erfolgt Rückruf, Joachim verlangen

Verk. MG Mille GT, Bj. 87, 35000 km, VHB 7800 DM, Tel. 06157/81691 ab 17 Uhr bis 19 Uhr

Suche für MG V65TT Fr. Tank, Sturzbügel u. sonstiges, Tel. 02261/73559 M. Con- te, 5270 Gummersbach

Für 850-1000: Alu- Ölmeßstab zum ziehen und Bremssattelaufn. hinten mit kl. P05- Zange, Tel. 07176/ 6202 abends

Verk. diverse LM IV Teile z.B. originale Rastenanlage, Verkleidung, Sitzbank u. Heck, Auspuffanlage sowie beide Lenkerkombischalter mit Handbremspumpe Gasgriff und Kupp- lungshebel, Detlef Wildemann, Dieker- orterstr. 30, 4992 Espelkamp-Isenstedt, Tel. 05743/2897

Verk. Renntank GFK, T3-Rücklicht, Verga- sersynchronsteue- rung, Sturzbügel T3, Verlicchi Gas, Tel. 0251/797135

Für V65/V50 Stucchi- Verkleidung + Zube- hör, mit TÜV-Gut- achten, VB 470,- DM, Tel.:02151/799504

Verk v. Le Mans III orig. Tank, rot, 200,-DM, Sitzb. 150,-DM, Fußr. 50,- DM, Gepäcktr. u. Ta- schen 100,-DM, Sturz. 40,-DM, Tel. 02853/767

Gußrad (hinten) f. LM I/II u. andere Guzzis kompl. m. La- gern abzugeben. Guter Zustand. Tel. 0761/64611

Morini

Suche für MM 500S orig. Fußrastenan- lage rechtssch. Um- bauteile in T - Drahtspeichenräder, verk. zurückgel. Fußr., Tel. 0881/ 8478

Verkaufe div. Morini 500 SV Ersatzteile wie z.B. Motor, Zün- dung, Fußrasten usw., Wolfgang, Tel. 0451/404253

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

Sonstiges

Alles gute zum 23. Geburtstag wünscht dem Meik sein Super- bike mit Anhang!

Hallo Elmar! Die Getriebezahnräder der Le Mans sind wohl besser als die vom Scrambler, oder? Grup W.A.

Lieber Gerd, herz- lichen Glückwunsch zum Geburtstag. Auf eine gute Saison. Stoni

1 Akront-HS-Felge, 18x2.15", 36 Loch, 1 dto. m. Nabe von RD 250/78 mit Scheibe und Kettenblatt, nur abends, Tel. 0524246471

Suche MV-Agusta- Prospekte aller Modelle und Bau- jahre, Tel: 02331/ 60972 erst ab 21h

Suche: Info über Moto Parilla 175 Turismo Speciale und Laverda 500/8. Wer- ner Steinwandter, Innstr. 85/2, 6020 Innsbruck. öster- reich

Gebrauchte aus Italien

Moto Guzzi	
SP 1000 gut	4700,-
850 T3 kl. Mängel	3400,-
850 T3 Unfall	2200,-
850 T3 Unfall	VB. 1100,-
500 Falcone Polizei fast neuwertig	3100,-
500 Falcone kl. Mängel mit Koffern	2700,-
250 Airone Sport guter Zustand 1953	4000,-
235 Lodola 1959	1500,-
175 Lodola Sport	
OHC 1956	1600,-
192 Galletto	800,-
Morini 350 T 13000 km	2000,-
Gilera 250 Nettuno	
Sport 1949 fahrbereit	3300,-
Gilera 300 1953 fahrb.	1900,-
BMW R 26	2300,-

Weitere Motorräder auf Anfrage

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratzenried
Tel 07522 21111

Geschenk-ABO

Immer wieder stellt man sich Fragen wie: "Was schenke ich Ihr/Ihm zum Geburtstag? Was könnte ich als kleines Dankeschön nehmen?" Falls der liebe Mensch, der beschenkt werden soll, auch ein Fan italienischer Motorräder ist, empfehlen wir ein **MOTALIA-Geschenk-ABO**. Ein **MOTALIA-Geschenk-ABO** erzeugt 12-mal Freude beim Beschenkt und kostet bloß 35,- DM.

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo
verschenken an:

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Ort: _____

Ort: _____

Land: _____

Land: _____

Unterschrift: _____

Den Betrag von 35,-DM habe ich auf das Konto Nr. 742 171 der Kieler Spar- und Leihkasse (BLZ 210 501 70) überwiesen
 als Scheck beigelegt

Auf Wunsch wird dem Beschenkt mit dem ersten Heft ein Brief übersandt. (Brief bitte diesem Coupon beilegen!)

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

Hier gibt es Motalia

MOTALIA kann man im Abonnement beziehen, oder bei folgenden Händlern kaufen:

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Fa. Polo	Sophienblatt 64	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	2300 Kiel
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven
M. Schnell	Brückstr. 1	3030 Walsrode
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
J. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
Motorrad u. Freizeit	Zedernweg 10	7016 Gerlingen
mobil-tech oHG	Marktplatz 18	7208 Spaichingen
K. Walter	Waldseestr. 50	7608 Hesselhurst
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700 Wiener Neustadt

Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit, Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 120,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 200,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt, und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

Stein-Dinse



Im alten Dorfe 3
33 Braunschweig-Rühme

Der Guzzi + Ducati Spezialist

Ducati 750 Sport, 851, 900SS

sofort lieferbar!

Probefahren bei uns nach Absprache möglich

Brembo Bremsanlagen
für Straße und Rennsport

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

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

laufend Gebrauchtmaschinen

Ersatzteile, Zubehör, Tuning
direkt aus Italien

Schnellversand!

Preis-
knüller

0531-31 49 49