

Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 16

06/90

2,50 DM

Stein-Dinse



Der Guzzi + Ducati Spezialist

Ersatzteil-Probleme?

Schon mal mit uns versucht?

direkt aus Italien:

Ersatzteile, Zubehör, Tuning

sofort lieferbar!

Guzzi + Ducati Neufahrzeuge

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

33 Braunschweig · Im Alten Dorfe 3

0531-31 49 49

Impressum

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

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

Redaktion:
Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank 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

Die Zukunft läßt sich nicht aufhalten. Di-
giales Motormanagement, Einspritzung und
der Laser gehören wohl dazu.

Nein, es gibt noch kein Motorrad mit Laser,
das meinen wir nicht.

Der Laser hat in Form eines Laserdruckers
Einzug in unseren (einen) Redaktionsraum
gehalten (leider nur leihweise für's Wo-
chenende).

Der Unterschied zu dem bisherigen 9-Nadel-
drucker dürfte wohl sofort auffallen. Oder?
Alles haben wir leider noch nicht im besse-
ren Satz geschafft, wir sind schon froh,
daß wir den größten Teil hinbekommen haben.
Die Anfangsschwierigkeiten waren doch recht
groß und der Teufel steckt - wie beim Mo-
torrad - im Detail. Wenn alles so klappt,
wie wir uns das vorstellen, wird das näch-
ste Heft komplett mit einem Laserdrucker
erstellt und natürlich alle weiteren.

Um unsere kleine Zeitung etwas bekannter zu
machen, wollten wir im "Motorrad" eine ge-
werbliche Fließtextanzeige aufgeben. Inhalt
ungefähr: MOTALIA, eine Zeitschrift nur
über italienische Motorräder. Probeheft ge-
gen 4,- DM in Briefmarken bei Verlag Has-
selbrink,....

Schon nach wenigen Tagen bekamen wir ein
Antwortschreiben - anscheinend ein Norm-
brief - , daß man sich für unseren Anzei-
genauftrag bedanke, man die Anzeige aber
leider aus grundsätzlichen Überlegungen
nicht veröffentlichen könne.

Da im Motorrad Nr. 10/90 unter der Rubrik
Trail eine Anzeige mit gleichem Textinhalt
betreffs der Zeitschrift "Trail-Sport"
veröffentlicht war, fragten wir schriftlich
nach den grundsätzlichen Beweggründen. Bis
heute haben wir aber keine Antwort er-
halten.

Ist das reines Konkurrenzdenken, oder
sollte der mächtige Motor-Presse Verlag-
Stuttgart etwa Angst haben, daß die kleine
MOTALIA ihm Leser in relevanter Zahl
abspenstig macht?

Euer MOTALIA-Team

Was hat der Jürgen wohl mit dem "beknackten Anlasser der Benelli 254" gemeint?

Da kommen mir Erinnerungen. Hier ein Steno über meine 254-Erfahrungen. 1981 hatten wir im Rallye-Pokal eine Maico 250 WK im Einsatz (diese Klasse ist ja buchstäblich ein zweiter Yamaha-Cup). Für 82 sollte darum noch ein Europäer her, also holte ich im Februar d.J. von Bajohr-Demharter eine nagelneue 254. Umbau mit TÜV-Schützenhilfe: alle Armaturen vom Tank nach vorn, 15 l-Alutank von Reinschlüssel nach eigenem Styropormuster, Konidämpfer, verstärkte Reifen mit weicher Mischung, Malanca-Einmann-Sitzbank, strömungsgünstige Eigenbaurückspiegel, Rastenanlage (da im Handel nicht erhältlich) Eigenbau. Proforma-Hersteller mein Arbeitgeber Knecht-Filterwerke GmbH, sonst keine Abnahme vom TÜV. Motor-Brennräume überarbeitet, Vergaser + Zündung optimal eingestellt.



Benelli 254, der kleinste Vierzylinder

Dann gings zum Rallye-Einsatz. Gefahren wurde das Motorrad von Richard Diopa, ansonsten Ducatifahrer, der Mann, der in Stuttgart die Ducati-Verkleidungen baut. Die Malanca-Bank gefiel ihm nicht, kein Fahrbahnkontakt. Habe ihm eine knallharte für die Ren-

nerie optimale Bank aufgebaut, als Laie, wenn man muß, geht manches. Mit Regenmischung waren Schräglagen bis zum Auspuffknickaufsetzer möglich, das waren dann weniger als 45 Grad.

Es war ein tolles Jahr, wir haben den selbstherrlichen Yamaha-Fahrern so richtig in die Suppe gespuckt. Übrigens hat damals R. Schwarz (ja ja, der Morini-Gilera Händler aus Speyer), mit einer Morini 250 V kräftig mitgemischt. Soweit das Licht und der Schatten? Das Kettespannen - Spureinstellen war eine verflixte Sache, ohne Meßlatte hoffnungslos, sonst war der Lenker nicht mehr zu halten. Und dann das Ding mit dem Anlasser. Beim dritten Lauf in Hockenheim gabs bei 11 000 U/min einen Mordsschlag, dann war alles still, auch kein Kraftschluß mehr zwischen Motor und Getriebe. Beim Demontieren hatte ich dann vier

krumme Ventile, Steuerkette und Zahnkette (primär) gerissen, einen verbrannten Anlasser. Vermutlich durch einen Kurzschluß im Druckknopfschalter hat der Anlasser bei dieser hohen Drehzahl eingerastet und den Freilauf blockiert. Dann kam der Kollaps.

Das Benelli-Projekt war von vornherein auf ein Jahr begrenzt, ich hatte mich dem Maicofahrer zum Aufbau einer später sehr erfolgreichen Le Mans verdingt, die ab 83 zum Einsatz kam.

Die kleine Quattro hatte noch eine zweite Karriere, kein geringerer als Udo Dörich hat sie übernommen und daraus eine hervorragende Designstudie gemacht, vorgestellt in "mo" 03/90 beim Eigenbau-Wettbewerb.

Einen Blick auf die Gegenwart. Meine grüne V 7 Sport, in den Jahren immer schneller geworden, tat mir doch etwas leid zum Bolzen. (Unterbrecher in 18 Jahren 1 x nachgestellt, Piranha liegt immer noch im Karton). Außerdem 1988 als Helfer diesmal in der BOT erneut infiziert, mußte etwas her.

Aufschaukeln. Leerlaufsuche schweißtreibend, zusätzlich bedingt durch extrem kurze Übertragungshebel der Rastenanlage. Synthetik- od. Mineralöl ohne Einfluß, durch vergrößertes Axialspiel an der Schaltwalze Schwierigkeit etwas gemildert. Kupplungshandkraft zu hoch, Abstand Drehpunkt zum Einhängpunkt des



Einsatz auf der alten Nordschleife

Lastenheft: Handlich, unter 180 kg, Hubraum mind. 750 ccm, Kardan. So habe ich realisiert: Grundmodell V 75-4 Ventil, Umbau nach TÜV-Absprache auf Lariotank, Lenkerverkleidung und Spoiler. Sitzbank von V 75 halbiert, Seitenteile neu angepaßt. Höcker Stahlblech-Eigenbau, Lenker Verlicchi, Rastenanlage Moto-Italia, wahlweise Koni- und Fornaesdämpfer eingetragen. Vorgelegewelle statt 15/22 auf 16/21 (Lario) ergibt mit dem 18er Hinterrad die Endübersetzung der Le-Mans-Typen. Brennräume überarbeitet, Krümmer ϕ 37 mit Lafr. Ein Geschoß, aber etwas kipplig. Bei Längsrillen über 160 km/h mit

Bowdenzugnippel am Handhebel ca. 35 mm, sollte höchstens 25 mm betragen. Ruckdämpfung ungenügend. Kurzum, ich habe noch viel Arbeit.

Soweit zur Technik. Nun zu "MOTALIA": Assen Okt. 89, Faltblatt über'm Guzzi-Aufkleber am Auto. Sonst wüßte ich bis heute nichts von "MOTALIA". Lohnt sich diese Art der Werbung nicht oder fehlt's an Zustellern? BOT und SB-WM ziehen doch überdurchschnittlich italienische an. Die Karikatur auf der Faltblatt-rückseite ist originell, für zukunftsorientierte Firmen wie Aprilia, Ducati oder Gilera noch



Moto Guzzi V 75- 4 Ventil mit Lario-Optik und Eigenbausitzbank

zeitgemäß? Diese Firmen sind stark motorsportorientiert. Sollte "MOTALIA" auch im Hinblick auf größere Popularität in dieser Richtung etwas zulegen? .

Klappern gehört zum Handwerk, dachte wohl auch meine Frau, als sie mit mir Mitte März zum SB-WM-Lauf nach Jerez aufbrach, dort mit dem Guzziadler auf der Brust in beiden Läufen auf der Haupttribüne ihre Ducati-Fahne schwang. Fotografiert wurde sie von den Spaniern wie ein Fotomodell, die Stimmung für Ducati war entsprechend und die 5000 km mit dem Camping-Gespann hat sie nicht bereut.

Mit freundlichen Grüßen
Gertrud u. Joachim Winzer

PS: Beinahe vergessen, da gabs mal eine Taurus. Sie wurde für mich zum ganz großen Erlebnis, durfte ich doch das erste Mal als Helfer an der Rennstrecke, es war 1950, mitarbeiten. 500 ccm Einzylinder, Königswelle, 2 Nockenwellen, vermutlich Bj. 37-39. Wenn sie lief war sie schnell, aber

das tat sie meist nur im Training, spätestens dann gingen immer wieder die Kegelräder kaputt.

Joachim und Gertrud haben das Problem gleich erkannt. Es fehlt an Verteilern bei Rennen und anderen Veranstaltungen. Die Redaktion ist eine kleine dreiköpfige Truppe, die nebenbei auch noch arbeiten, bzw. studieren muß. Wir können nicht überall sein, und leider sind wir hier im hohen Norden (Kiel) auch recht weit von den meisten Rennstrecken entfernt. So schaffen wir es selten, ein Rennen zu besuchen und Werbezettel zu verteilen.

Wenn einer von Euch zu 'nem Rennen oder einer ähnlichen Veranstaltung fährt und bereit wäre, ein paar Werbezettel für uns zu verteilen, würde uns das sehr weiterhelfen. Eine kurze Nachricht an uns (Karte oder Telefon) und wir schicken Euch einen Stapel Werbezettel.

Die Red.

Moto Guzzi Galetto

Der Guzzi-Roller Galetto von 1950 war seiner Zeit weit voraus. Zur Serienausstattung gehörten Reserverad und Einarmschwinge. Im Juni-Heft des "bremer motorrad anzeigers" wird er auf einer Seite vorgestellt.

Moto Guzzi 1000 S Gespann

Im "Motorradfahrer" 6/1990 ist auf zwei Seiten ein Bericht zu finden, der mit drei Bildern die Kombination von Guzzis Klassiksportler mit dem Jewell-Junior Beiwagen vorstellt.

Ducati

Die Ausgabe Nr. 4 der italienischen Zeitschrift "moto technica" ist ausschließlich der Marke Ducati gewidmet. Auf 130 reich bebilderten Seiten dreht sich alles um die Zahnriemengesteuerten V-Twins aus Bologna. Viele Detailfotos und Schnittzeichnungen erläutern die Technik der Desmos. Erhältlich ist das Heft bei italienischen Zeitungshändlern oder moto technica, Via Molise, 3, I-20085 Locate Triulzi, Tel. 9077366, Italien. Das Heft kostet 10.000 Lire (ca. 15 DM) und es ist natürlich in italienisch geschrieben.

Aprilia Pegaso 600

Ein Fahrbericht der Aprilia Pegaso 600 ist in der österreichischen Motorradzeitschrift "Der Reitwagen" Folge 47 zu finden. Auf etwas mehr als vier Seiten zeigen sieben Bilder die Enduro aus Noale.

Moto Morini Sportumbau

Auch in der Juni-Ausgabe von PS steht wieder ein italienisches Motorrad im Mittelpunkt der "Edelbike" Serie. Sieben Fotos zeigen eine abgespeckte Morini 3½ im Stil einer Ducati SS. Der Artikel geht über vier Seiten.

Gilera Saturno Piuma

In Wort und Bild stellt "mo" in der Juni-Ausgabe den ersten käuflichen SOS-Renner aus Werksproduktion vor. Sechs farbige Fotos zeigen den Einzylinder mit Alurahmen und Upside-Down-Gabel.

Laverda 750 Eigenbau

Vier Seiten der aktuellen "mo"-Ausgabe sind einem roten Laverda-Eigenbau mit gelbem Zentralrohr rahmen gewidmet. Drei Bilder zeigen das straßenzugelassene Schmuckstück in Farbe.

Moto Guzzi 1000 S

Sechs Bilder verteilt auf vier Seiten zeigen die Replica der S 3 in dem neuen "Motorradfahrer". Der Test von Wolfgang Zeyen enthält auch ein paar Änderungsvorschläge bezüglich der Vergaser: 65er Leerlaufdüsen verbessern das Laufverhalten des V-2, doch erlischt durch diese Änderung die Betriebserlaubnis.

Gilera RC 600

In dem Regionalen Motorradmagazin "bremer motorrad anzeiger" befindet sich ein Fahrbericht der Gilera RC 600. Etwas mehr als zwei Seiten nimmt der Artikel mit vier Bildern ein.



MOTO GUZZI L AVERDA

DUCATI MAGNI

Theodor Schnitzler
2320 Plön, Hamburger Str. 28
Tel. 04522/3746

Sport-Termine

| | | |
|--------|------------------|---------------|
| 17.06. | Colmar-Berg/L | BOT-DM |
| 17.06. | Colmar-Berg/L | BOT-DR |
| 24.06. | Nürburgring | BOT-DR, SB-DR |
| 24.06. | Hockenheim | BOT-DM, SB-DM |
| 24.06. | Nürburgring | SOS |
| 30.06. | Hockenheim | BOT-DR, SB-DR |
| 01.07. | Österreichring/A | SB-WM |
| 08.07. | Sachsenring/DDR | SOS |
| 29.07. | Nürburgring | BOT-DM, SB-DM |

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

Superbike-WM 1991

Für 1991 sind folgende Termine geplant. Bekannterweise wird es bis dahin noch einige Verschiebungen geben.

| | |
|--------|-------------------|
| 01.04. | Donington/GB |
| 07.04. | Jamara/E |
| 05.05. | Hungaroring/H |
| 19.05. | Interlagos/BR |
| 02.06. | Mosport/CDN |
| 09.06. | Brainerd/USA |
| 23.06. | Magny Cours/F |
| 30.06. | Österreichring/A |
| 28.07. | Misano/I |
| 11.08. | Anderstorp/S |
| 25.08. | Sugo/J |
| 15.09. | Hockenheim/D |
| 06.10. | Monza/I |
| 19.10. | Philip Island/AUS |
| 03.11. | Johor/MAL |
| 17.11. | Manfield/NZ |

Aprilia Cup abgesagt

In diesem Jahr wird in Deutschland kein Aprilia-Cup stattfinden.

SOS-Rennen in der DDR

Zusammen mit dem "Großen Preis der DDR" findet vom 6.-8. Juli auf dem Sachsenring bei Hohenstein-Ernstthal ein Rennen für die großen Einzylinder statt. Dieser Lauf zählt aber nicht zum SOS-Cup der OMK.

3. GP Jerez/Spanien

Randy Mamola nahm nur an den Trainings-Läufen am Donnerstag und Freitag teil und verzichtete auf die Teilnahme am Rennen. Seine Verletzung an der linken Hand aus Laguna Seca machte ihm doch noch stark zu schaffen. Seine Trainingszeit hätte für den 13. Startplatz gereicht.

Auch der zweite Cagiva-Werkspilot, Ron Haslam trat nicht zum Rennen an. Er verschrottete das Motorrad im Training und flog nach England, um seine verletzte Hand behandeln zu lassen.

Damit war Alexandre Barros der einzige Cagiva-Pilot, der an den Start ging. Nach der ersten Runde lag er an achter Stelle, doch schon in der zweiten Runde schmiß er die Cagiva weg und die Italiener waren aus dem Rennen.

Gardner siegte vor Rainey und Schwantz.

WM-Stand: 1. Rainey, 57 Punkte; 2. Gardner, 37; 3. Chili, 35; 4. Doohan u. Schwantz, 30; 11. Mamola, 10; 13. Barros, 8.

GP von Misano/Italien

Der Große Preis von Italien wurde von Wayne Rainey vor Kevin Schwantz und Michael Doohan gewonnen. Randy Mamola kam als einziger Cagiva-Pilot auf dem siebten Platz in's Ziel. Alexandre Barros stürzte mal wieder und Ron Haslam gab wegen Schmerzen auf.

Großer Preis von Deutschland

Der dritte Cagiva-Werksfahrer "Rocket" Ron Haslam ging wegen seiner immer noch verletzten rechten Hand nicht an den Start.

Alexandre Barros belegte den achten Platz gefolgt von seinem Teamgefährten Randy Mamola.

Sieger wurde Kevin Schwantz, Suzuki vor Wayne Rainey, Yamaha und Niall MacKenzie, Suzuki.

WM-Stand: 1. Rainey, 94 Punkte; 2. Schwantz, 67; 3. Gardner, 50; 4. Doohan, 45; 11. Mamola, 25; 12. Barros, 16.

BOT-Schweizermeisterschaft

Beim zweiten Lauf der Schweizer Meisterschaft regnete es. Nur 12 Fahrer gingen in dieser jungen Klasse an den Start.

1. Jean-Pierre Imstepf, Ducati; 2. Claude-Alain Jaggi, Ducati; 3. Edgar Schnyder, Ducati; 4. Konrad Frei, BMW; 5. Klaus De Monte, BMW; 6. Hans Schüpbach, Ducati; 7. Jean Peter, Ducati; 8. Josef Biland, BMW; 9. Jakob Heidegger, Ducati. Gar nur 7 Zweizylinder gingen beim 3. SM-Lauf in Carole/Frankreich in's Rennen.

1. Jean-Pierre Imstepf, Ducati; 2. Edgar Schnyder, Ducati; 3. Peter Gueretto, Ducati; 4. Werner Barmettler, Ducati; 5. Claude-Alain Jaggi, Ducati; 6. Konrad Frei, BMW; 7. Michael Waser, Honda.

Erfreulicher war das Starterfeld dann in Le Castellet in Frankreich. Mit 15 Motorrädern wurde der vierte BOT-Lauf zur Schweizer Meisterschaft gestartet. Durch den Sturz des Trainings schnellsten Roger Perrotet hatte der Dauersieger Jean Pierre Imstepf keinen Gegner mehr und gewann mal wieder. Edgar Schnyder belegte den zweiten Platz vor Claude-Alain Jaggi. Die ersten sieben Plätze wurden von Ducatis belegt.

1. Jean-Pierre Imstepf, Ducati; 2. Edgar Schnyder, Ducati; 3. Claude-Alain Jaggi, Ducati; 4. Werner Barmettler, Ducati; 5. Thomas Huber, Ducati; 6. Peter Gueretto, Ducati; 7. Jean Peter, Ducati; 8. Klaus de Monte, BMW; 9. Gabriele Mascheroni, Ducati; 10. Richard Siegrist, Moto Guzzi; 11. Adrian Baumann, Moto Guzzi.

Beim Lauf in Varano/Italien warf der Tabellenerste Jean-Pierre Imstepf seine Ducati schon in der Aufwärmrunde weg. Edgar Schnyder gewann das Rennen und übernahm damit auch die Tabellenführung.

1. Edgar Schnyder, Ducati; 2. Jürg Kämpf, Ducati; 3. Thomas Huber, Ducati; 4. Werner Barmettler, Ducati; 5. Peter Gueretto, Ducati; 6. Claude-Alain Jaggi, Ducati. Cup-Stand: 1. Schnyder, 84 Punkte; 2. Imstepf, 77; 3. Jaggi, 64; 4. Barmettler, 59; 5. Gueretto, 45.

BOT-DM auf dem Nürburgring

Die Deutsche Meisterschaft für die großvolumigen Zweizylinder wurde auch im zweiten Lauf von den leistungsstarken Ducatis beherrscht. Die ersten acht Plätze wurden von Desmos belegt. Die beste Guzzi fuhr Bernd Walter auf Platz 9. Harald Neckerauer steuerte die schnellste BMW als 14. über die Ziellinie. Die beiden, sonst vorne zu findenden Nicht-Ducati-Piloten Klaus Caspers, Yamaha und Herbert Enzinger, BMW schieden mit technischen Defekten aus.

1. Hayri Winter, Ducati; 2. Michael Rudroff, Ducati; 3. Oliver Schmidt, Ducati; 4. Dieter Rechtenbach, Ducati; 5. Harry Gres, Ducati; 6. Julius Ilmberger, Ducati; 7. Otto Felske, Bimota; 8. Bernd König, Bimota; 9. Bernd Walter, Guzzi; 10. Klaus Stephan, Guzzi.

Straßen-DM in Most/CSFR

Hayri Winter gewann nach den ersten beiden Rennen auch den dritten Lauf zur BOT-DM. Michael Rudroff hatte einen schlechten Start und konnte ihm nicht gefährlich werden. Der Vorjahresmeister Klaus Caspers fehlte in Most. Der beste BMW-Fahrer, Herbert Enzinger startete auf der neuen Handrich + Mayer-BMW mit Nico Bakker-Fahrwerk und belegte den 5. Platz.

1. Hayri Winter, Ducati; 2. Michael Rudroff, Ducati; 3. Oliver Schmidt, Ducati; 4. Julius Ilmberger, Ducati; 5. Herbert Enzinger, BMW; 6. Andreas Moll, VV-BMW; 7. Harry Gres, Ducati; 8. Friedrich Schäfer, Ducati; 9. Bernd Walter, Guzzi; 10. Reimund Schäfer, Ducati; 11. Dieter Rechtenbach, Ducati; 12. Harald Neckerauer, BMW. DM-Stand: 1. Hayri Winter, Ducati, 60 Punkte; 2. Michael Rudroff, Ducati, 34; 3. Julius Ilmberger, Ducati, 32; 4. Herbert Enzinger, BMW und Harry Gres, Ducati, je 26; 6. Friedrich Schäfer und Dieter Rechtenbach, Ducati, je 25; 8. Bernd Walter, Guzzi, 22.

Superbike-WM-Deutschland

Der siebente und achte Lauf zur Superbike-WM fanden auf dem deutschen Hockenheimring statt.

Die besten Trainingszeiten holten sich Raymond Roche, Ducati, Stephane Mertens, Honda, Giancarlo Falappa, Ducati und Fred Merkel auf Honda. Das Duell Ducati-Honda war also wieder vorprogrammiert. Doch das Ergebnis des ersten Laufes wurde durch Stürze und Ausfälle beeinflusst.

Roche schied schon in der fünften Runde mit technischem Defekt aus. Beim Kampf um die Führung mit Merkel stürzte Mertens. In der letzten Runde ging der auf dem zweiten Platz liegende Kawa-Fahrer Rob Phillis in der Sachskurve zu Boden. Der dicht hinter ihm liegende Campell konnte nicht mehr ausweichen und krachte in die Kawasaki. So ging der dritte Platz an Falappa, der am Anfang des Rennens noch mit Mertens um die Führung gekämpft hatte, hinter dem Yamaha-Piloten McElnea.

Mertens und Roche, die ja beide im ersten Lauf leer ausgegangen waren wollten es im zweiten Durchgang wissen. Roche kämpfte sich vom 13. Platz auf den führenden Mertens heran und übernahm auch zeitweise die Führung. Doch im Zieleinlauf lautete die Reihenfolge dann: Mertens, Roche und Merkel.

Auf der Bimota, die eigentlich Freddie Spencer hätte fahren sollen, saß Michael Rudroff, der sein erstes Superbike-WM-Rennen bestritt. Im ersten Lauf erlangte er den 15. Platz und schied beim zweiten Rennen mit Kerzendefekt aus. In der WM-Tabelle führt nun Merkel mit vier Punkten vor Roche.

1. Lauf: 1. Fred Merkel, Honda; 2. Rob McElnea, Yamaha; 3. Giancarlo Falappa, Ducati; 4. Jari Suhonen, Yamaha; 5. Andreas Hoffmann, Honda.

2. Lauf: 1. Stephane Mertens, Honda; 2. Raymond Roche, Ducati; 3. Fred Merkel, Honda; 4. Giancarlo Falappa, Ducati; 5. Fabrizio Pirovano, Yamaha.

WM-Stand: 1. Merkel, 132 Punkte; 2. Roche, 128; 3. Mertens, 96.

Superbike-WM in Kanada

Nachdem Raymond Roche die Führung in der WM-Punktetabelle an Fred Merkel abgeben mußte, zeigte er in Kanada, was in der Ducati steckt.

Er holte sich mit dem Sieg im ersten Lauf die Tabellenführung wieder und dadurch, daß er auch das zweite Rennen gewann, hat er nun einen Vorsprung von 19 Punkten vor Fred Merkel, der nur einen 5. und 10. Platz belegte.

In Mosport startete der Daytona-Sieger Jamie James, der auf seiner Ducati in beiden Läufen den zweiten Platz hinter Roche belegte. Giancarlo Falappa stürzte im ersten Lauf - als er mit seinem Teamgefährten Roche um die Führung kämpfte - sonst hätte es vielleicht einen Dreifachsieg für Ducati gegeben. Falappa wurde mit gebrochenem Fußgelenk und einer Gehirnerschütterung in's Krankenhaus gebracht.

1. Lauf: 1. Raymond Roche, Ducati; 2. Jamie James, Ducati; 3. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 4. Terry Rymmer, Yamaha; 5. Fred Merkel, Honda; 6. Stephane Mertens, Honda.

2. Lauf: 1. Raymond Roche, Ducati; 2. Jamie James, Ducati; 3. Stephane Mertens, Honda; 4. Michel Mercier, Yamaha; 5. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 6. Rob McElnea, Yamaha.

WM-Stand: 1. Roche, 168 Punkte; 2. Merkel, 149; 3. Mertens, 121; 4. Pirovano, 108; 5. Falappa, 94.

Bimota Superbike-WM

Bimota tritt in diesem Jahr nicht in der Superbike-WM an. Die kleine Firma aus Rimini braucht alle Kapazitäten zur Weiterentwicklung der Tesi 1 D und der 500er GP-Maschine.

Ursprünglich war es geplant, daß Bimota dem Alstare-Team wettbewerbsfähige Maschinen zur Verfügung stellt und dieses Team sich um die Rennorganisation kümmert. Dieser Deal ist geplatzt. Dadurch ist auch die Kombination Bimota-Spencer, die für viel Wirbel in der Gerüchteküche sorgte, nicht mehr im Gespräch.

Tunesien-Rallye

Die Tunesien-Rallye ist eine der großen Wüsten-Rallyes Africas. Schon am zweiten Tag zeichnete sich ein Duell zwischen Stephan Peterhansel auf Yamaha und dem Cagiva-Fahrer Alessandro De Petri ab. Mit nur 1½ Minuten Vorsprung in der Gesamtwertung beendete Peterhansel das Rennen vor De Petri, der als einziger Cagiva-Pilot an den Start ging. Im Gegensatz zur Paris-Dakar-Rallye, wo er dritter wurde, hatte sein Motorrad einen kleineren Tank, eine Marzocchi-Gabel und Nissin-Bremsen. Gilera war mit zwei Werksmotorrädern angetreten. Die Fahrer waren Mandelli und Medaro. Der Spanier Sotelo bekam eine Semi-Werksmaschine zur Verfügung gestellt und erzielte einen Etappensieg und den 11. Platz im Gesamtklassement.

Einzyylinder-Meisterschaft in Italien

Der Punkte-Stand lautet nach drei Rennen: 1. L. Gritti, Yamaha SRX, 42; 2. O. Bellini, Gilera Piuma, 40; 3. D. Bulega, Gilera Piuma, 32; 4. B. Berti, Gilera Saturno, 29; 5. P. Caprioni, Honda, 23; 6. D. Locatelli, Gilera Piuma, 20.

Italienische Superbike-Meisterschaft

Das erste Rennen fand am 25. März in Misano statt.

1. Lauf: 1. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 2. Davide Tardozzi, Ducati; 3. Gastone Grassetti, Honda; 4. G. Cantalupo, Ducati; 5. Antonio Calasso, Bimota; 6. I. Arnoldi, Bimota; 7. Marco Papa, Honda; 8. L. Pasini, Honda; 9. D. Amati, Honda; 10. A. Carpinelli, Ducati.
2. Lauf: 1. Davide Tardozzi, Ducati; 2. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 3. M. Broccoli, Ducati; 4. B. Monti, Honda; 5. Francesco Monaco, Ducati; 6. D. Amati, Honda; 7. A. Benedetti, Yamaha; 8. G. Singer, Kawasaki; 9. G. Cantalupo, Ducati; 10. A. Clerici, Yamaha.
Punktstand: 1. Davide Tardozzi, Ducati, 37 Punkte; 2. Fabrizio Pirovano, Yamaha, 37; 3. Gastone Grassetti, Honda und G. Cantalupo, Ducati, je 20; 5. D. Amati, Honda, 17; 6. M. Broccoli, Ducati.

12 mal Freude für 35,- DM
MOTALIA-Geschenk-Abo
Geeignet für alle Anlässe

DUCATI KÄMNA



851

quattro Valvola

900 SS nuovo

750 SPORT

2802

Otterstedt

Telefon 0 42 05 / 87 07

Oder braucht man
mehr als 2 Zylinder?

Auf den Motorrad-(Guzzi)-Traumstraßen in Korsika!

Welch Gelächter bei meinen Freunden zu Hause, als ich mit meiner neu erstandenen California T3, Bj. 79 und rot-weißer Sportkombi mit Knie-Schleifern usw. um die Ecke gebogen kam. Meiner alten "Le Mans" hatte ich mal eine kurze Pause gegönnt und sie vorübergehend abgemeldet. Für meinen 2 wöchigen Osterurlaub hatte ich mir günstig eine California gekauft, um einmal etwas bequemer zu reisen.

Es soll nach Korsika gehen. Mit dabei sind noch Darja auf ihrer ebenfalls neu erstandenen V 65, Julia auf so einem "Fernöstlichen Billigprodukt" (nicht weiter erwähnenswert) und "Pinschi", der bei mir hinten drauf Platz nehmen darf.



Mein Mittagsschlaf auf der Cali.

Bei guter Kälte geht es Samstag von Krefeld los. Da wir alle keine große Lust auf Autobahn haben, geht es ab Stuttgart auf die Landstraße in Richtung Bodensee und dann weiter zum Arlberg. Hier treffen allerdings unsere schlimmsten Befürchtungen ein und der Schneefall wird so stark, daß wir anstatt den Paß den Tunnel benutzen müssen. Kurz hinter dem

Arlbergtunnel finden wir dann wenigstens eine trockene Scheune, in der wir gut übernachten können.

Am nächsten Tag wird es dann mit dem Wetter immer besser und bei recht angenehmen Temperaturen erreichen wir abends La Spezia, von wo am nächsten Morgen um 8 Uhr die Fähre los geht. Übrigens die Nav. Ar. Ma. Lines sind einiges billiger als Corsika Ferries (hin und zurück spart ihr fast 60 DM). Mittags in Korsika angekommen, gehts direkt zur Inselentdeckung los. Schon nach den ersten Kilometern nach Cap Corse hoch gewinnen ich und die anderen Gefallen an der Insel. Lauter kleine und kurvige Straßen sind hier angesagt. Dazu kommt, daß hier um die Osterzeit relativ wenig los ist, was die Touristen angeht (an der Westküste und in den Bergen sind auf jeden Fall kaum welche). Ein echtes Paradies zum Motorradfahren.

Von Cap Corse geht es dann weiter die Westküste in Richtung Süden. Dabei machen wir immer wieder kleine Abstecher in die Berge und überqueren so einige fast verkehrlose Pässe. Julia macht dabei fast Bekanntschaft mit einer korsischen Wildsau, die direkt vor ihr über die Straße rennt. Dank einer Vollbremsung übersteht sie das Ganze ohne Sturz und kommt mit dem Schrecken davon.

Bald darauf kommt es dann allerdings zur ersten Panne. Darjas Guzzi hat wohl etwas viel Sprit geschluckt und bleibt nach nur 16 km (!) auf der Reserve liegen. Da keine Tankstelle in der Nähe ist, baue ich den Cali.-Tank aus und fülle ein paar Liter für die V 65 ab. Ich nütze die Situation natürlich aus und lasse mich für meine "großzügige Hilfe" zum Cafe au Lait in das nächste Cafe einladen.



Die drei Mopeds am Col de Verde

Am Abend in der Nähe von Ajaccio (hier wurde übrigens Napoleon geboren) wird die Mini-Guzzi erst einmal inspiziert. Neue Zündkontakte sind fällig und die Vergaser werden eingestellt. Von da ab läuft die V 65 eigentlich problemlos. Der einzige Ärger ist eigentlich der Haupt- und Seitenständer. Sobald man keine ebene Fläche zum Abstellen hat, wird das Aufbocken immer zu einer ganz schön wackeligen Angelegenheit. Da lobe ich mir doch den langen Ausleger der T 3.

Von Ajaccio (Hauptstadt und größte Stadt von Korsika) geht es nun weiter über den Col de Cortonu, Propriano nach Tizzano. Eine kleine Bucht in der es neben ein paar kleinen Ferienhäusern nur noch 2 gemütliche Restaurants gibt. Unsere ersten Badeversuche unternehmen wir übrigens auch. "Pinscher" hält es immerhin fast 5 Min. im Wasser aus. Wir anderen begnügen uns mit einer kürzeren "Erfrischung". Sollte Mitte-April vielleicht doch nicht die richtige Badezeit sein?!

Ostern dann die große Überraschung! Jeder hat ein Osternest mit Eiern vor dem Zelt liegen. Einen Korsischen-Osterhasen gibt es also auch. Gegen Mittag geht es dann weiter zum südlichsten Punkt Korsikas, nach Bonifacio. Eine interessante Stadt die 100 m über dem Meer auf überhängenden Felsen gebaut wurde. Es sieht aus, als würde sie jeden Moment abstürzen. Da an der Ostküste nicht so schöne Stellen sind, ziehen wir es vor, von Porto-Vecchio aus über den Col de la Vaccia (1193 m) und dem Col de Verde (1289 m) in das Landesinnere zu fahren. Eine Bergstrecke über 70 km, die eigentlich nur aus Kurven besteht. Traumhaft für unsere Guzzis.

Leider geht es dann nach 10 Tagen zurück nach Bastia und mit der Fähre weiter nach Livorno. 2 Tage später sind wir dann wieder in Deutschland (leider!). Also Leute, schnappt Euch Eure Guzzis, Ducatis, Laverdas usw. und fahrt nach Korsika. Es lohnt sich! Frank

Gilera V-2

Ein 90 Grad V-2-Motor mit einem Hubraum von einem knappen Liter befindet sich in der Entwicklung. Geplant sind sowohl eine große Reise-Enduro als auch ein Sportbike mit dieser neuen Antriebsquelle.

Bei dem neuen Engagement des Hauses Gilera ist sicher mit einem Einsatz bei BOT-Rennen zu rechnen. Und wer weiß, vielleicht belebt dann ein zweiter italienischer V-2 die Superbikeszene.

Ducati 851

Ducati hat einen neuen Rahmen für das Top-Modell 851 konstruiert. Das Hinterrad wird von einer Einarmschwinge gehalten. Für die Serienfertigung dürfte es Schwierigkeiten mit Honda geben, da der japanische Konzern ein Patent für Einarmschwinge mit Kettentrieb hat. Obwohl Moto Guzzi schon 1950 eine Einarmschwinge am Galetto-Roller verwendete.

Das neue Fahrwerk soll beim Achtstundenrennen in Suzuka im Juli zum ersten Mal eingesetzt werden.

Aprilia 651.

Der Fünfventileinzyklindermotor scheint endlich fertig zu sein. Aus einer Bohrung von 100 mm und 83 mm Hub ergibt sich ein Zylinderinhalt von 651,88 ccm für den wassergekühlten Motor. Zwei kettengetriebene Nockenwellen steuern die fünf Ventile. Vier Ventile werden direkt über Tassenstößel betätigt, während das mittlere der drei Einlaßventile über einen Kipphebel geöffnet wird. Eine Zündkerze sorgt für die Entzündung des Gemisches, das in zwei Mikuni BST Vergasern mit einem Durchlaß von ϕ 33 mm aufbereitet wird. Die Verdichtung wird mit 9,6:1 angegeben. Zwischen Primärtrieb und Kurbelwelle sitzt eine Mehrscheiben Ölbadkupplung, die über Seilzug betätigt wird. Der Motor wiegt 48,5 kg und zum Starten stehen E- und Kickstarter zur Verfügung.

Cagiva steigt in die Autoproduktion ein

Cagiva Commerciale, mittlerweile Europas größter Motorradhersteller wird ab nächstem Jahr auch Autos herstellen. Die Produktions- und Vertriebsrechte für den Geländewagen Mini Moke sind kürzlich von der englischen Austin-Rover-Gruppe erworben worden.

Ducati-Deutschland

Der offizielle Ducati Importeur, DNL Motorrad GmbH hat sich umbenannt in Ducati Motorrad GmbH. Die neue Adresse ist: Sandstr. 13, 5020 Frechen, Tel. 02234/12043.

Cagiva-Ducati in der Schweiz

In der Schweiz hat die Ducati 851 nur 43,5 PS bei 5500 U/min (normal 102 PS bei 8250 U/min). Die Paso 906 ist mit 41,8 PS bei 5000 U/min (normal 88 PS bei 8000 U/min) kaum schwächer. Stattliche 25 PS sind der Cagiva Freccia CR 12 von ihren 31 Pferden nach der Anpassung an die schweizer Vorschriften geblieben. Mit 20 PS ist der original 21,5 PS starke 125er Chopper Cagiva Blues etwas schwächer.

Die Leistungsrosselungen machen aber anscheinend keine Verkaufsschwierigkeiten. Von den 175 geordneten 851 sind fast alle verkauft. Der Importeur versucht weitere 25 Stück für dieses Jahr zu bekommen. Von der 906 werden jeweils 50 rote und blaue Exemplare importiert. Um die 50 der 300 bestellten 750 Sports sind noch zu haben. Dazu sollen 100 Exemplare der 906 Elefant in diesem Jahr zu den Eidgenossen geliefert werden, aber anscheinend ist die Homologation für die Schweiz noch nicht erfolgreich abgeschlossen.

Preise in schweizer Franken:

| | |
|--------------------------|---------|
| Cagiva 125 Freccia C 12 | 6980,- |
| Cagiva Blues 125 Chopper | 5990,- |
| Ducati 750 Sport | 13800,- |
| Ducati Superbike 851 | 23600,- |
| Ducati Paso 906 | 15900,- |

Neue 125er von Aprilia und Cagiva

Aprilia nennt das neue, unverkleidete Modell Europa. Die Zuteile sind von den bisherigen AF1-Modellen bekannt. Upside-Down-Gabel, Einarmschwinge, schwimmende ϕ 320 mm Bremsscheibe vorn. Neu sind die Fünfspeichen-Räder, die auch schon in der Futura Verwendung finden. Auch der Tank scheint von der Futura zu stammen. Das Cockpit informiert den Fahrer mit sechs Warnleuchten, Tacho und Drehzahlmesser mit weißen Zifferblättern.

Vom Styling erinnert die Europa an die Honda NTV 650.

Mito heißt die neuste Kreation von Cagiva. Der Motor mit Siebenganggetriebe ist aus der CR 12 Freccia bekannt. Doch im Gegensatz zur Freccia, die genauso verkleidet ist wie eine Paso, ist der von unten in den Rahmen eingehängte Motor frei zu sehen. Der Durchmesser der vorderen, schwimmend gelagerten Bremsscheibe wuchs auf 320 mm. Ein Schwimmsattel mit zwei Kolben erweckt optisch den Eindruck einer Vierkolbenbremse. Die 38mm-Gabel mit Anti-Dive und das hintere Federbein stammen von Marzocchi. Neben Tacho, der wegen dem darüber verlaufenden Kupplungszug nur schlecht abzulesen ist, Drehzahlmesser und vier Kontrolleuchten informiert eine Ölthermperaturanzeige den Piloten der Cagiva.

Während die Aprilia eine normale Zweimannsitzbank hat, verfügt die sportlicher aussehende Cagiva über einen in Fahrzeugfarbe bezogenen Soziussitz auf dem Höcker wie die Aprilia AF1 Sintesi.

Das Alufahrwerk und die Bananenschwinge aus gleichem Material halfen das Gewicht noch weiter zu senken. Cagiva gibt 115,5 kg an.

Die Europa soll gar nur 108 kg wiegen.

Beide Motorräder rollen auf 17 Zoll-Rädern. Während vorne auch die Reifengröße mit 100/80 gleich ist, verfügt die Mito mit einem 140/70 über einen 10 Millimeter breiteren Hinterradreifen als die Europa.

Magni Guzzi 8V

Am 18. März fuhr Owen Coles auf der Rennstrecke Moroso Park in West Palm Beach mit einer Magni-Rennmaschine mit dem Guzzi Vierventiler. Der neue Guzzi-Motor im Fahrwerk mit der Magni-typischen Parallelogrammschwinge, die die Lastwechselreaktionen vermindert, das wäre sicher eine Kombination, die sich den momentan in der Zweizylinderwelt unschlagbaren Ducatis entgegenstellen kann.

Rückruf für Ducati 750 Sport

Der offizielle Ducati-Importeur, Ducati Motorrad GmbH, ruft alle Ducati 750 Sport in die Werkstätten seines Vertriebsnetzes. Dort wird kostenlos das Marzocchi-Zentralfederbein gegen ein progressiveres getauscht. Betroffen sind die Modelle mit den Rahmennummern 750 005 - 751 948. Die Umrüstaktion gilt auch für Ducatis, die nicht über den offiziellen Importeur importiert wurden.

Bimota-Verleih

Sicher träumt so mancher von einer Bimota. Doch schon der Blick auf den Kontoauszug läßt den Traum wie eine Seifenblase zerplatzen. Der Bimota-Händler Moto Parts, Blumenstr. 134, 4150 Krefeld, Tel. 02151/80888 ermöglicht es, den Traum für kurze Zeit wahr werden zu lassen. Bei ihm kann man eine Bimota YB 8 mieten. Ganz billig ist der Spaß aber nicht. Einen Tag Bimota fahren kostet 400 DM. Im Preis sind 100 freie Kilometer enthalten. Für ein Wochenende mit 500 Freikilometern müssen 1000 DM berappt werden und eine ganze Woche mit 1000 Kilometern schlägt mit 2200 DM zu Buche.

Moto Guzzi California III C

Hinter dem Kürzel C verbirgt sich eine gestripte California ohne Scheibe, Koffer und Sturzbügel mit Speichenrädern (Siehe auch MOTALIA Nr. 13).

Die unendliche Geschichte

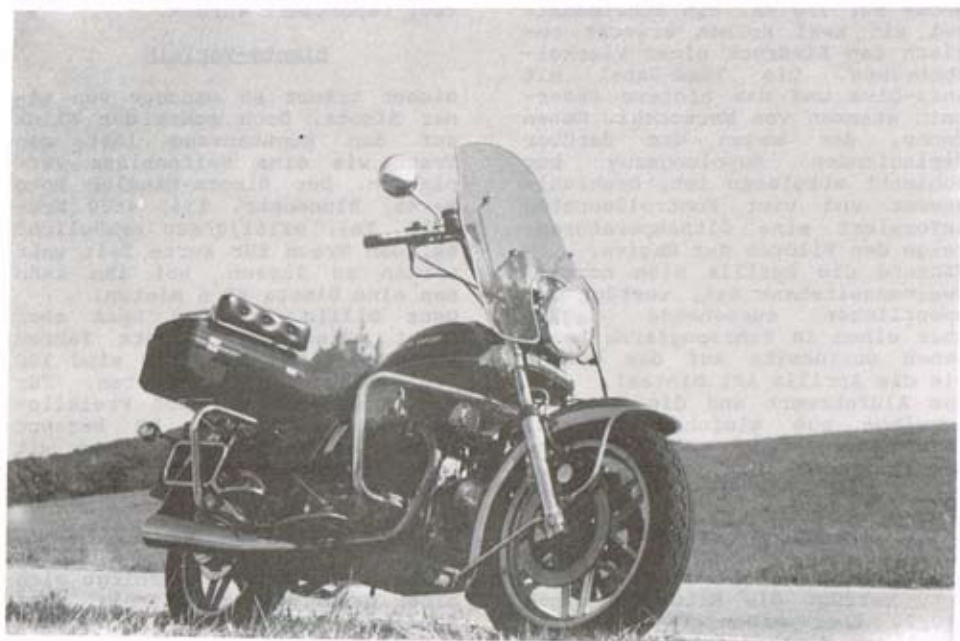
Teil IV

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

In der 88er Saison versah die Cali klaglos ihren Dienst. Auf dem Treffen des Laverda-Clubs Dänemark in Odense stellten wir fest, daß sich in den Rückwänden der Koffer Risse bildeten. Wie wir mittlerweile wissen, sind wir nicht die einzigen Cali-Fahrer, die mit diesem Problem konfrontiert wurden.

Für ca. 50,- DM erstand ich im Kaufhaus Fasermatten, Kunstharz und Härter und machte mich an die Arbeit. Da ich noch nie mit sowas

gearbeitet hatte, hielt ich mich genau an die Anleitungen auf den Verpackungen, womit ich auch gut zurecht kam. Ich hatte wohl bloß etwas zu wenig Härter genommen, denn die Sachen brauchten ein paar Tage zum Aushärten. Da ich schon mal dabei war, beschränkte ich mich nicht nur darauf, die Risse zu reparieren, sondern verstärkte die gesamten Rückwände. Die Koffer sind nun etwas schwerer, flattern aber auch nicht mehr so wie vorher.



Auf der Sitzbank "thront" die Burg Hohenzollern

Im August sollte dann unser Urlaub sein. Erstes Etappenziel war das Guzzi-Treffen der Firma Moto Spezial in Gomadingen. Auf dem Weg dahin trat der erste Defekt des Jahres auf. Die Drehzahlmesserwelle wollte nicht mehr. Durch meinen Cockpitumbau war sie nun zu lang und es ergab sich ein unnötiger Knick, der eine vorprogrammierte Sollbruchstelle für die Seele war. Die Drehzahlmesserwelle der 850 T ist kürzer und paßt ideal.



Der Limadeckel und das Steuergehäuse sind poliert. Aus VA-Blech wurden 90° Hupenhalter angefertigt.

In Gomadingen erwarteten uns ein großes Festzelt und strahlender Sonnenschein. Auf dem Platz standen viele interessante Motorräder und dort sahen wir auch zum ersten Mal ein Guzzi-Trike. Das ist ein Nachbau des englischen Morgan Threewheelers mit einem Guzzi-Motor. Am Samstag fand eine Rundfahrt statt, an der 246 Motorräder teilnahmen. Abends gab's Live-Musik und unheimlich viele Pokale.

Von Gomadingen aus fuhren wir zum Donautal bei Sigmaringen, wo wir die Woche auf einem Campingplatz verbrachten. Abstecher zur Burg Hohenzollern, Bärenhöhle, an den Bodensee und zu verschiedenen Museen (Mercedes, Porsche, Boxenstop) ließen die Zeit bis zum nächsten Wochenende, an dem das Guzzi-Treffen in Thal stattfand, schnell vergehen. Auf dem Weg

nach Thal kamen wir am Freitag in den einzigen Regen, der uns in diesem Urlaub zwang, die Regensachen aus dem Koffer zu holen. In Thal war wieder bestes Wetter, bis auf einen kurzen, kräftigen Schauer.

Ursprünglich wollten wir von Thal aus nach Mandello um das Guzzi-Werk zu besuchen. Doch Axel, der gerade aus Mandello kam, erzählte uns, daß im August Werksferien sind und auch zwei der drei Guzzi-Händler geschlossen haben.

Also änderten wir unsere Urlaubsplanung und fuhren in die Schweiz an den Vierwaldstättersee. Ausflugsziele wurden das Verkehrsmuseum in Luzern, die Beatushöhlen am Briener See und die Trümmelbachfälle.

Diese Wasserfälle sind größtenteils innerhalb der Berge. Mit gewaltigem Getöse stürzen riesige Wassermassen in die Tiefe. Wirklich beeindruckend.

Und wenn man schon mal auf der Ecke ist, bietet sich ein Besuch bei Transkontinental natürlich an. Dort erwarb ich

für 50 DM einen Ölmeßstab zum Stecken. Bei der California ist die Ölstandskontrolle doch recht nervig. Wegen der Trittbretter braucht man einen Steckschlüssel, oder 'ne Knarre mit Verlängerung. Und wer holt beim Tanken schon das ganze Werkzeug unter der Sitzbank heraus. Da wird die Ölkontrolle schon mal gerne bleiben gelassen. Mit dem neuen Ölmeßstab geht das nun ruckzuck. Solche Ölmeßstäbe werden mittlerweile in verschiedenen Ausführungen von einigen Händlern angeboten. Die Preise liegen zwischen 40,- DM und 80,- DM.

Der Heimweg führte uns am Rheinfall von Schaffhausen vorbei und zum Schlumpf-Museum in Mulhouse, einer einzigartigen Automobilsammlung.

Nach dem Urlaub war ein neuer Hinterradreifen fällig. Man

braucht gar nicht auf die Reifen zu achten, man merkt es schon am Fahrverhalten, wenn die Profiltiefe weniger als 2 mm beträgt. Plötzlich reagiert die Guzzi auf Fahrbahnmarkierungen und Fräsrillen, was sie sonst nicht macht. Aber was soll's, Reifen sind Verschleißartikel und bei unserer Fahrweise (viel Langstrecke mit zwei Personen und Gepäck) halten sie erfreulich lange. Ein Hinterradreifen macht zwischen 10 000 km und 15 000 km. Der Vorderreifen hält nahezu unendlich. Ich vermute, daß das Vorderrad durch die Tourenscheibe stark entlastet wird. Die für ein Vorderrad ungewöhnliche Reifenbreite von 120/90 ist auch nicht gerade ideal für ordentlichen Anpressdruck. Bei ca. 60 000 km haben wir den Vorderradreifen das erste Mal gewechselt. Profil hatte er noch etwas, war aber schon bösporös.

Ich hatte gehört, daß ein Pneu der Größe 110/90 das Fahrverhalten verbessern soll und bat beim Importeur, der Deutschen Motobecane, Bielefeld, um eine Unbedenklichkeitsbescheinigung hierfür. Gleichzeitig wollte ich hinten auf einen 120/80 umrüsten. Auf dem Treffen in Thal hatte mir der Jürgen Maehse (richtig der Goldschmied mit den Motormodellen) erzählt, daß er mit dieser Reifengröße gute Erfahrungen gemacht habe.

Am Telefon sagte mir der Importeur auch eine Unbedenklichkeitsbescheinigung für beide Reifen zu. Für 34,20 DM Vorkasse (ganz schön teuer, woanders gib't das umsonst) erhielt ich dann ein Gutachten für den Vorderreifen. Diesem lag ein Zettel bei, das ein 120/80 aufgrund der Felgenbreite nicht möglich sei. Ich rief natürlich sofort in Bielefeld an, um mich zu beschweren. Mir wurde gesagt, hätte ich ein Jahr vorher angefragt, wäre es möglich gewesen, den Reifen freizugeben. Aber mittlerweile wäre man bei den Reifenherstellern übereingekommen, das eine 2.15 Zoll Felge einen 120er Reifen in eine zu spitze Kontur zwingt. Mein Einwand, daß ein /80 ja eine flachere Form als ein /90 habe und ich unter anderem den /80 montieren wolle, um das Problem des spitzen Reifens zu verringern, stieß auf taube Ohren.

Ich montierte also vorne einen 110/90 und hinten einen 120/90, beide aus dem Hause Metzeler (hinten fuhr ich seit dem ersten Reifenwechsel Metzeler). Der Unterschied war deutlich zu spüren: Das Handling war besser und auch bei hohen Geschwindigkeiten lag das Motorrad ruhiger. Zwei andere Cali-Fahrer aus unserem Bekanntenkreis sind auch begeistert von dem schmaleren Vorderradreifen. Übrigens, die aktuellen Modelle Mille GT und California III haben

serienmäßig Vorderreifen in der Größe 110/90. Die Le Mans, 1000 S und SP III kommen gar mit einem 100/90 aus. Hinten haben alle einen 120/90.

Auch von den schmalen 2.15 Zoll Felgen hat Guzzi sich getrennt.

Die aktuellen Felgengrößen sind: vorne 2.50 hinten 3.00 Zoll. Bloß die Speichenräder sind etwas schmaler als die Gußfelgen: vorne 2.15, hinten 2.50 Zoll.

Felix



Triking: Eine Replica des Morgan Threewheelers mit Guzzi-Motor.

Großer Flop am Grobensee

Hallo Ihr vom MOTALIA-Team,
wir müssen hier mal unsere Eindrücke vom GUZZI-Treffen in Grobensee am 04.-06.05. loswerden.

Nachdem die beiden letzten Treffen uns allen wegen des schönen Platzes und der guten Atmosphäre noch in bester Erinnerung waren, packten wir auch diesmal voller Vorfreude Zelt und Schlafsäcke auf die Guzzis und fuhren los.

Am Eingang erstmal DM 20,- pro Person abdrücken (10,- Eintritt und 10,- DM Frühstück). Nach 3-maligem Schlucken schoben wir die Scheine über den Tisch, denn schließlich waren ja Live-Musik, Teileflohmarkt, Tauschbörse, Super-Frühstücksbüfett, Preise und vieles mehr angekündigt.

Zunächst wunderten wir uns, wieso auf dem angeblich "größten Treffen Deutschlands" am Sonnabend Nachmittag bei absolutem Bombenwetter und ohne Konkurrenzveranstaltung nur ca. 50 Zelte über den Platz verstreut waren. Dann suchten wir vergeblich ein Festzelt oder zumindest die Bühne für die Live-Band. Die Musik kam dann allerdings während des ganzen Treffens aus einem Simca-Kastenwagen und bestand aus ca. 3 Cassetten, die sich zwangsläufig des öfteren wiederholten.

Am späten Nachmittag wurden in einer ungefähr 2-minütigen Schnell-Aktion die 4 Pokale verteilt. Außer einer Tombola, bei der es so praktische Dinge wie z.B. ein Teeservice zu gewinnen gab, wurde keinerlei Programm geboten (Frage an den Veranstalter: wie transportierst Du ein Teeservice auf dem Motorrad?).

Erst am Abend konzentrierte sich das Geschehen um das Lagerfeuer und man hat Leute getroffen, die man den ganzen Tag nicht gesehen hatte.

Das Frühstücksbüfett am Morgen war weder super noch 10 Mark wert, vor allem die Brötchen hatten schon bessere Tage gesehen.

Jetzt endlich entdeckten wir auch den Teileflohmarkt, der auf dem Besucherparkplatz stattfand und aus einem Tapeziertisch mit alten Motorradheften und 5 Pappkartons mit schrottigen Autoteilen bestand ("mir war noch nie so wie bei Kiesow!").

Die Suche nach der Tauschbörse stellten wir am Sonntag Mittag ein, da zu dieser Zeit sowieso schon fast alle Teilnehmer abgereist waren.

Bleiben noch die überhöhten Preise für das mäßige Essen und die Getränke zu bemängeln (kleine Flasche Selter DM 2,- plus Pfand).

Der neue Veranstalter hat es geschafft, das Treffen trotz besserer Ausgangsbedingungen (schöner Platz, Top-Wetter) zu einem Flop werden zu lassen.

Wir hoffen, daß das nächste Grosbensee-Treffen besser organisiert wird, weil es sonst wahrscheinlich das letzte wäre.

Es wär schade drum.

Viele Grüße

Doris + Holger aus Hamburg

Bendit



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

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!

Juni

15.06.-16.06.90

3. All Italian Rally in Iowa City USA

Info: Jeff Dietz, 12780 86th Ave, Blue Grass, IA 52726, Tel. 319/381/1790

15.06.-17.06.90

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

15.06.-17.06.90

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

15.06.-17.06.90

1. Italiener-Treffen Langemark, West Flandern in Belgien
Info: Vercaigne Geert, Roeselarestraat 254, B-8820 Oostnieuwkerke, Tel. 0032/0/51201194

15.06.-17.06.90

4. BOT-Motorradtreffen am Loser des MRC Salzkammergut in Oberösterreich
Info: Tel. 06135/7736, Österreich

15.06.-17.06.90

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

16.06.-17.06.90

2. Italo-Treffen des Motorradclub Akustik Italiana bei Sauerbrunn in Österreich
Info: Gerhard Kurz, Rosengasse 3, A-7210 Walbersdorf 3, Österreich

16.06.-17.06.90

3. Ducati-Treffen des Stamm-tisches Rüdeshelm im Kellenbachtal
Info: Harald Pleines, Schäferstr. 11, 6551 Rüdeshelm

16.06.-17.06.90

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

21.06.-24.06.1990

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

22.06.-24.06.90

Treffen des Moto Guzzi Club Niederland zwischen St. Anthonis und Boxmeer
Info: Tel. NL-03436/1435

22.06.-24.06.90

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

23.06.1990

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

23.06.-24.06.90

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

23.06.-24.06.90

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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

23.06.-24.06.90

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

29.06.-01.07.90

British/European Motorcycle Show, National Guard Armory, 5355 West Douglas, Wichita, Kansas
Info: N. Sabin, 316/943/3710

29.06.-01.07.90

7. Weeley Weekend des International Laverda Owners Club in High Birch Farm, Weeley Heath bei Clacton in England
Info: Tim Carter, 5 French Drive, Kettering, Northants NN15 5BT, GB

29.06.-01.07.90

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

30.06.-01.07.90

Ducati-Treffen im Moto Camp Falltorhaus an der B 276 zwischen Laubach und Schotten
Info: Dietmar Hochberger, 06441/73534

Juli

06.07.-08.07.90

Treffen des Moto Guzzi Club München in Frauenreuth
Info: Thomas Wietfeld, Knorrstr. 21, 8000 München 40, Tel. 089/3507315

06.07.-08.07.90

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

06.07.-08.07.90

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

06.07.-08.07.90

8. int. ADAC-Azzurri-Treffen für Motorräder ital. Marken
Info: AMC Albgau, Postfach 1104, 7505 Ettlingen

07.07.1990

2. Race Day des Ducati Club ADM Bologna auf der Rennstrecke Santa Monica bei Missano
Info: Moto Club Ducati, Via Benigni, 38, I-40128 Bologna, Italien

07.07.1990

Sommernachtsfest des Moto Italia in Sighartstein in Österreich
Info: Roland Kratzer, Neubaugasse 15, A-5202 Neumarkt/Wallersee

07.07.-08.07.90

Int. Guzzi Treffen in Monza mit int. BOT-Rennen
Info: M. Valli, Via Milano 12, I-20048 Carate Brianza, Tel. 0039/362/901655

08.07.1990

Italian Concourse des Italian Motorcycle Owners Club in Scarborough, England
Info: 0302-858806

13.07.1990

Ducati Owners Club England Cadwell Park Track Day
Info: Paul Weston, 12 Stefton Park Road, St. Anderews, Bristol, 0272/421780, England

13.07.-14.07.90

Veranstaltung des Moto Guzzi Club Holland in Assen
Info: MGCN, Kievitdreef 36, NL-2743 EE Waddinxveen, Holland

13.07.-15.07.90

3. annual Washington State Guzzi Owners Deep Forrest Campout
Info: Dick Guthrie: 206/246/3181

14.07.-15.07.90

Flat Single Meeting für alle liegenden Einzylinder auf der Solitude bei Stuttgart. Anmeldung erwünscht.
Info: Frank Plonus, Fuchswaldstr. 74, 7000 Stuttgart 80, Tel. 0711/6872035

VERANSTALTUNGS-KALENDER

14.07.-15.07.90

Guzzi Treffen in Massa, Italien
Info: Casa del Motociclo Aldo-
vardi, Via Palesto 9, I-54100
Massa, Tel. 0585/488544, Italien

20.07.-21.07.90

8. annual European and Cafe
Motorcycle Rally, Parry Sound,
Ontario, Canada
Info: Mike Moloney, P.O. Box 484,
Parry Sound, Ont., P2A 2X5, Tel.
705/746/4525, Kanada

20.07.-22.07.90

Missouri Campout des Moto Guzzi
National Owners Club in Bayview
Campground bei Hannibal/USA
Info: Ken Sieving, 2366 Brow Rd.,
St. Louis, MO 63114, Tel. 314/
427/2109, USA

20.07.-22.07.90

Ducati Clubrennen in Zeltweg/A
Info: Ducati Club Austria,
Kernstr. 12, A-1120 Wien, Tel.
0043/222/804-72-33, Österreich

Vorschau

August

Guzzi-Treffen der Firma Moto Spe-
zial in Gomadingen

Treffen der Laverda-Freunde Sil-
berstedt

6. Eagle Cave Guzzi Rally, USA

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

2. annual Washington State Guzzi
Owners Pearrygin Lake Campout

Internationales Aermacchi Treffen
in Brunnadern in der Schweiz

First Classic-Day in Essen

1. Colorado Rendezvous, Centennial
Park, Cannon City, USA

Track Day der Morini Riders in
Cadwell Park, England

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

Virginia Moto Guzzi Owners Club
8. annual Rally, USA

Treffen des Moto Guzzi Club
Schweden in Eskilstuna in Schwe-
den

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

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

1. Laverda-Eifel-Treffen in Daun-
Pützborn

3. int. Benelli-Treffen in Lin-
den/Mittelfranken

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

Italia '90 auf der Rennstrecke
Three Sisters in England

September

Hoosier Moto Guzzi Rendezvous bei
Jamestown, Indiana, USA

Clubrennen des Ducati-Club Hol-
land in Assen

Guzzi Treffen in Senigallia, Ita-
lien

Raduno Ducati des Moto Club
Ducati in Bologna

Cadwell Park Track Day des Inter-
national Laverda Owners Club GB

Treffen ital. Motorräder, Jahn-
Hütte, 6635 Schwalbach

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

3. Int. Ostsee-Italo-Treffen bei Kiel

1. Rally des Moto Guzzi Club Frankreich

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

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

Moto Morini Technik Meeting am Moto Camp "Falltorhaus" bei Schotten

Treffen des Moto Guzzi Club Deutschland

Northern Rally des Ducati Owners Club England in Knaresborough

Oktober

6. Herbsttreffen der "Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel"

4. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern

Dezember

Ducati-Euro-Kongress in Strassbourg in Frankreich

Garantiert autofrei
& nur im Abo



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

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

Flugplatzrennen Faßberg

Für den 13. Mai standen die ersten Läufe zum SOS-Cup und für BOT-B-Lizenz auf dem Kalender. Austragungsort war der Militärflugplatz Faßberg zwischen Hannover und Hamburg.

Nach verschiedenen Zweitaktrennen und dem Yamaha-Cup sollten um 15.30 Uhr die Zweizylinder starten, für 16.15 Uhr war der Beginn des Einzylinder-Laufes geplant. Danach kam noch die Formel E, Karts, die auf dem Flugplatzkurs schnellere Rundenzeiten erreichten, als die Motorräder.

Das Wetter meinte es nicht gut mit den Akteuren und Besuchern. Es regnete immer mal wieder für kurze Zeit.

Im Regen wurde auch der erste Lauf zum Rundstreckenpokal gestartet. Am besten kam Th. Körner mit der Wasp 999 vom Start weg. Das Aufbrüllen der großvolumigen Viertakter entschädigte einen schnell für das Gequacker der Zweitakter, das wir die letzten Stunden hatten ertragen müssen.

Nach der dritten Runde lautete die Reihenfolge: 1. St. Köhl, Ducati, 2. A. Geiger auf einer Vacca und 3. Th. Körner auf der Wasp. Danach folgten R. Wienberg, HHW-Ducati, Th. Marra, Goofy-Ducati, R. Luippold, BMW und K. Stelling auf einer HSM-Guzzi. Zwischen dem Ersten, dem Zweiten und dem Rest des Feldes klappten schon deutliche Lücken. Nach der vierten Runde hörte der Regen auf. In der 7. Runde hatte Köhl seinen Vorsprung auf 8 Sekunden ausgebaut und näherte sich den letzten des Feldes. Schon in der 9. Runde waren die ersten drei überrundet. Köhl führte immernoch unangefochten, dahinter Geiger, Wienberg, Armbrust und Körner. Marra war mittlerweile mit Aussetzern ausgeschieden.



Die Ducati von Köhl, dem zweiten im BOT-Lauf, der bis kurz vor Schluß führte.

Der führende Köhl hatte anscheinend Schwierigkeiten und Geiger schloß in der 13. Runde mit seiner Vacca auf die Ducati auf. Nach dem 14. Umlauf war er vorbei und so sah auch der Zieleinlauf aus: Geiger mit 10 Sekunden vor Köhl, der wild mit dem Gasgriff pumpete, als er über die Ziellinie war und er aufhörte am Quirl zu drehen, starb der Motor ab. Das Rennen hätte für ihn wohl keine Runde länger dauern dürfen. Den dritten Platz belegte Körner vor Wienberg, Armbrust und Luippold. 73 Einzylinder hatten sich zum ersten Lauf des SOS-Cup angemeldet. Das Starterfeld war auf 30 begrenzt und so konnten viele Teams nach den Qualifikationsläufen einpacken. Trainings-schnellster war M. Felber, der letztes Jahr mit seiner KTM in der Gesamtwertung gewann. Neben ihm sollten in der ersten Startreihe stehen: Th. Gassmann, Gilera, R. Kaufmann, EC Big und Th. Becker auf einer Steinbach. Doch der Zweitschnellste im Training, Th. Gassmann, erschien nicht zum Start.



Pütz stürzte im Training mit der Gilera Piuma

Einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg fuhr Kaufmann heraus. In der dritten Runde hatte er schon einen Vorsprung von 8 Sekunden, den er kontinuierlich vergrößerte. Felber kam als vierter aus der ersten Runde zurück. Er arbeitete sich in den nächsten drei Runden

MOTO GUZZI

APRILIA

DUCATI

GILERA

**MOTO
MAHLE**

D-7981 VOGT

KÜCHEL 2

TEL. 07527/5377

FAX 07527/5399

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

900 SS/851 Probefahren

auf den zweiten Platz vor, den er bis zum Ende des Rennens behielt. Mit einem Vorsprung von fast 20

Sekunden setzte er sich deutlich von seinen Verfolgern ab. Um den dritten Platz kämpfte die Familie Rott aus Duisburg mit unterschiedlichen Materialien. Eine vollverkleidete Yamaha des 24jährigen Rudi Rott wurde von KTM-Enduro seines 48jährigen Vaters Rolf um den Ring gejagt. Die Herzen des Publikums gehörten dem schwer kämpfenden Enduristen, der zwar kurz auf dem dritten Platz lag, aber sich schließlich doch mit dem vierten Rang zufrieden geben mußte.

Dahinter lagen J. Frauenschuh, KTM, W. Cörper, Bultaco und P. Mücke auf einer Yamaha.

SOS-Lauf: 1. Rüdiger Kaufmann, EC Big; 2. Wolfgang Felber, KTM, 3. Rudi Rott, Yamaha; 4. Rolf Rott, KTM; 5. Josef Frauenschuh, KTM; 6. Werner Cörper, Bultaco.

Italiener-Fahrer etwas besonderes?

Meine Frau und ich fahren eine LAVERDA 1000 SFC und eine MOTO GUZZI V7 850 GT und machen im Italo-Club-Bremen mit, so kommen wir natürlich öfters in Kontakt zu anderen Italo Fahrern, auch so auf der Straße und auf Treffen.

Ein Typ von Italo-Fahrer ist uns besonders dabei aufgefallen. Das Motorrad besonders blank oder besonders schmutzig aber mit wenig Laufleistung, das Auftreten selbstbewußt und angeblich die totale Ahnung von seiner Kiste und Marke. Er ist immer allein anzutreffen oder mit Leuten, die die gleiche Meinung haben wie er selbst. Es gibt natürlich nur einen Motorradtyp, den man fahren kann, nämlich seinen, alles andere ist der totale Dreck und Abschaum. Auf eine MZ und einen MZ-Fahrer kann man nur spucken, im Ernst und nicht im Übertragenen Sinne.

Dieser Typ ist überall dort anzutreffen, wo er geeignetes Publikum vermutet, bei Italiener-Stammtischen, meist nur ein oder zweimal, auf Treffen, bei garantiertem Sonnenschein und in unmittelbarer Nähe oder auf öffentlichen Motorradtreffpunkten. Meist fehlt er auf gemeinsamen Ausfahrten, da würde seine Kiste womöglich nicht genügend auffallen, auf Wintertreffen, zu kalt

und zu gefährlich für das Moped und auf Treffen, wo Leute mit Ahnung anzutreffen sind.

Vielleicht steckt das Eine oder Andere in jedem von uns, aber meine Frau und ich fahren unsere Italiener aus Überzeugung und wir lästern natürlich auch über die Japanerfahrer in einer humorvollen Art unter Freunden, so wie unsere Freunde, die einen Japaner fahren, über unsere fahrenden unterlegscheibenklingelnden, schraubenverlierenden Vorkriegs-Pizzas lästern. Motorradfahrer, die nicht einen Italiener fahren, sind nicht Menschen zweiter Klasse. Was uns alle verbindet, ist das Motorradfahren an sich.

Das Klassendenken sollten wir uns doch alle verknäufen. Stellen wir uns doch einmal vor, alle würden einen Italiener fahren, was wäre dann? Also an alle Italiener-Fahrer, die sich für etwas besseres halten: Schiebt euch eure italienische Kiste in den A.... und pellt euch dann einen drauf, am besten direkt in den Vergaser.
Stefan Aumann

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 Ventilfedern
Doppelzündung, verstärkte Steuer- und Primer-Ketten
Nieland-Spezialzündbox für 180 Grad, Motorinstandsetzung
Motortuning, eigene Kurbelwelleninstandsetzung usw.
Laverda-Ersatzteilversand täglich, auch ins Ausland.
Laufend 20 Laverda-Motorräder auf Lager. Kommen Sie ganz
unverbindlich bei uns vorbei und lassen Sie sich beraten.
Fa. Nieland, Rottenbucherstr. 14, D-8951 Osterzell
Tel. 08345/884, Telefax 08345/714

Bimota Tesi 1 D

1982 stellte Bimota die These auf, daß das Vorderrad eines Motorrades nicht von einer Telegabel geführt werden muß. Die herkömmliche Telegabel muß das Rad führen und die Lenkbewegungen weiterleiten. Zusätzlich soll sie auch noch federn und dämpfen. Diese beiden Arbeitsgebiete verlangen gegensätzliche Konstruktionen und daher ist eine Telegabel immer ein Kompromiß.

Frederico Martini, damaliger Chefsingenieur bei Bimota entschied sich für die Achsschenkel lenkung als Alternative und stellte schon Ende 1983 einen Prototyp mit hydraulischer Lenk kraftübertragung auf dem Mailänder Salon vor. 1984 wurde die Tesi bei Langstrecken-Rennen eingesetzt, danach wurde es still um das Motorrad.

Martini wechselte zu Gilera und sein Nachfolger, Pierluigi Marconi, ersetzte die hydraulische Lenk betätigung durch ein Ge stänge.

Die ersten beiden Tesis hatten Honda V4-Motoren, der dritte Prototyp wurde von einem Yamaha FZ 750 Motor angetrieben; jetzt zum Serienanlauf soll der Ducati 851 Motor verwendet werden.

Auch beim Rahmen führte der Weg über verschiedene Stationen. Eine Wabenstruktur-Konstruktion wurde von einem Rohrrahmen abgelöst. Die Tesi 1 D hat jetzt zwei neben dem Motor befindliche Leichtmetallplatten, die die beiden Schwingen miteinander verbinden. Der Motor trägt mit.

Bei den italienischen Superbike-Rennen setzt das Werk den Prototyp außer Konkurrenz ein, um bis zum Serienanlauf weitere Erfahrungen zu sammeln.

Auf der IFMA in Köln wird die Straßenversion der Tesi 1 D der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Noch in diesem Jahr soll der Verkauf beginnen.

1991 will Bimota mit der Tesi in der Superbike-WM antreten.



Clubs - Treffs - Stammtische

3. Treffen der Forza Italia France

Der Club Motocycliste Forza Italia France hat uns eine Treffankündigung über drei DIN A 4 Seiten zugeschickt mit der Bitte, sie komplett abzdrukken. Das ist natürlich nicht möglich, aber die wichtigen Sachen wollen wir kurz wiedergeben.

Am 15.-20.08 findet das 3. Treffen in Saint-Avold statt. Beim letzten Treffen 1987 nahmen 1275 Motorräder teil. Geboten werden Zeltmöglichkeiten, Duschen, Festzelt, Fahrimulator, Ausfahrten, Pokale, Verkaufsstände und vieles mehr. Die Teilnahme ist kostenlos.

So wie es klingt, wird das Europas größtes Italienertreffen werden. Wir werden natürlich mit dabei sein.

Treffen der IGEM Wöbbel

Das 6. Herbsttreffen der "Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel" findet dieses Jahr vom 19.-21. Oktober statt! Wer schon mal bei uns war, weiß wie gemütlich das bei uns ist! (Der bekommt natürlich auch wieder eine persönliche Einladung!) Wer neugierig geworden ist, meldet sich bei: Ulrich Meier, 4938 Schieder-Schwalenberg, Friedensalstr. 25, Tel. 05233/5795.

3. Geburtstag des Israel Cagiva/Ducati Club

Am Samstag den 1. September feiert der Ducati/Cagiva Club Israel seinen 3. Geburtstag. Er lädt alle Motorradfahrer ein, an der Party teilzunehmen.

Nähere Informationen unter: Israel Cagiva/Ducati Club, 17, Dov Hoz st. Kfar-Saba 44356, Tel. 03-7513764, 052-444707, Fax: 00972/3259181, Israel.

Flat Single Treffen

Zum dritten Mal findet vom 14.-15.07.90 ein Treffen für liegende Einzylinder (Motobi, Guzzi Falcone, Aermacchi, usw.) auf der ehemaligen Rennstrecke Solitude vor den Toren Stuttgarts statt. In dem Clubhaus des AMSC Leonberg steht im begrenzten Umfang Raum zum Übernachten zur Verfügung.

Anmeldungen sind erwünscht an: Frank Plonus, Fuchswaldstr. 74, 7000 Stuttgart 80, Tel. 0711/6872035 oder Rudolf Jungjohann, Kleinhaslach 6, 8501 Dietenhofen, Tel. 09824/8216.

1. Laverda-Eifel-Treffen

Vom 31.08.-02.09. soll das 1. Laverda-Eifel-Treffen in Daun stattfinden. Näheres bei: A. Joest, Am Bergeracker 18 a, 5210 Troisdorf, Tel. 02241/82228.

Regelmäßige Italotreffs

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

Jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat trifft sich der Italienerstammtisch Niederrhein in der Gaststätte Further Hof, Further Str. (Nähe Bahnhof) in 4040 Neuss. Info: Wilma Spelter, Tel. 02101/47925.

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

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

Jeden ersten Mittwoch im Monat treffen sich die Fahrer italienischer Maschinen im Cafe Rieß in Tirschenreuth.

Hallo Leute.

Erst mal ein Lob für Euer Heft. Endlich mal was für Leute die vom Italo-Bazillus befallen sind.

Doch nun zu meinen Erfahrungen mit der Piranha-Zündung.

Die ersten 20.000 km nervte mich das Zündung einstellen doch etwas. Ca. alle 4-5.000 km spätestens. Nachdem ich dann bei ca. 20.000 km die Kontakte wechseln wollte stellte ich fest, daß man mir anscheinend die falschen verkauft hatte. Nach ca. 3 Std. Einstellversuchszeit, und einem Besuch bei unserem Guzzihändler in der Nähe, der mir für 40,-DM ! die Sache auf OT einstellte, und das Samstag nachmittags, baute ich die alten Kontakte wieder ein. So war wenigstens das Wochenende gerettet.

Montags wurde dann gleich bei Escher (den ich nur empfehlen kann) eine Piranha-Zündung bestellt, die auch am Wochenende eintraf.

Nach einigen Anpassungsarbeiten war die Sache auch in 2 Std. eingebaut und eingestellt. Ich habe die Blackbox unter der Sitzbank auf der Hinterradabdeckung plaziert, wo sie gut Wasser geschützt und vibrationsarm untergebracht ist.

Seit nunmehr 39.000 km mit Piranha-Zündung an meiner LM IV, kann ich dieses Teil nur weiterempfehlen. Der Zündzeitpunkt ist heute noch so, wie ich ihn zu Anfang eingestellt habe.

Und außer ab und zu den Verstellmechanismus ölen praktisch wartungsfrei. Dennoch nehme ich im Urlaub doch gerne die alten Kontakte mit, man weiß ja nie....

Zu den abfliegenden Vergasern kann ich nur sagen, auf 59.000 km nie gehabt.

Doch würde ich gerne mal was über die Erfahrungen von Leuten lesen, die andere kontaktlose Zündungen eingebaut haben, da ja das Angebot mittlerweile auch gewaltig ist.

Außerdem würde ich gerne meiner Gabel zuleibe rücken. Ich habe vor kurzem meine Bitubos überholen lassen, da ich dachte, sie wären defekt, aber auch mit reparierten Dämpfern schlägt die Gabel im 2 Personenbetrieb bei scharfen Bremsmanövern öfters durch. White Power Federn gibt es ja leider nicht, auch von anderen Herstellern gibt es ja leider nur Komplettgabelumbauten. Hat jemand einen guten Tip?

Gruß Alexander Betke

ITALMOTO

Siemensstraße 31
2008 Berentendahl-Haus
Telefon 05131-92000
Telex 05131-95694

| | |
|---------------------------------------|-------------|
| Platzsätze 1,2yl 250 350 450 komplett | 180,- |
| Platzsätze 2,2yl 750 900 | 300,- |
| Zusatzteile 500-650/Passat | Stück 21,- |
| Kurbelwellen- und Pleuellager | Stück 120,- |

Veränderungsarbeiten, alle Typen auch nach
Maßstab nur 10,-/Std. Materialgebühren ... ab 11,-

alle Typen
mit 120 und Garantie
z. B. Guzzi 500 400 SL und 750 300
Guzzi LM

| | |
|--|-------|
| Motorradschalt-Überholer alle Pleuellagerungen | 250,- |
| 1,2yl 250 350 450 | 18,- |
| 2,2yl 500 600 Pleuellager 750 900 Antriebswellen | 30,- |

DELLORTO

Große Vergaser- und Ersatzteilelager z. B.
- 41 Guzzi ohne Umkleung, Tauber und
Beschleuniger

| | |
|--|------------|
| - 30 Guzzi wie Mini GT, Choke und Beschleuniger | Paar 580,- |
| - 30 Guzzi mit Choke, Beschleuniger, pumpe | Paar 470,- |
| Hauptheile > 70 bis > 200 Durch- messer | Stück 4-10 |
| Leitrohre > 35 bis > 120 Durch- messer | Stück 3-8 |

Schwingschicht alle 1 + 2,2yl ... Stück 30,-
Schwingschicht alle 1 + 2,2yl ... Stück 45,-
Ausfallmuffenschicht alle 1 + 2,2yl ... Stück 45,-
Cone-Talente alle Modelle ... Paar 450,-

brembo

Große Ersatzteilelager
Bremsanlage original Brembo ... Paar ab 25,-
Zweischlange Guzzi ... Stück 275,-
Viererschlange Schwarz PANDA
Ducati ... Stück 430,-

DUCATI

Motorräder alle 1 + 2,2yl 5,8 x 3,81mm ... 30,-
und 1,2 x 5,16mm ... 70,-
Motor alle 1 + 2,2yl 5,8 x 3,812 + 5,16 ... 35,-

GOODRIDGE

VIA ununterbrochen Telefon-Bereitschaftsdienst mit IVF
für alle Modelle. Auch Sonderanfertigungen!
z. B. Piranha, SS, LM-4-Leistung ... 190,-
Auch Ersatzteile wie Benzys etc. erhältlich

VEGLIA - BORLETTI

Ölwanne ... 90,-
Drehmoment ... 220,-
Sacke ... 210,-
Alu- und Instrumentenkasten ... 125,-

Ducati 851 und 900 Supersport
Direkt ab Lager
LEASING möglich!!!
Ständige Auswahl
an ca. 40 Gebrauchtmotorrädern -
Großes Original-Ersatzteillager -
Schnellversand!!!
Telefon (05131) 92000
FAX (05131) 95694

4000 Kilometer in 5 Tagen

Maurizio hatte zum Ducati-Welttreffen nach Norditalien eingeladen. Um das Programm für jeden interessant zu gestalten, hatte er sich einiges einfallen lassen. Besuche bei Ducati, Laverda, Gio Ca Moto, NCR und einem Motorradsammler standen auf der Liste. Das konnte ich mir eigentlich nicht entgehen lassen.

Doch Valle S Liberale am Fuße des Monte Grappa ist weit weg. Also wurde ein längerer Trip geplant. Start am Mittwoch den 23. früh morgens zu Moto Thome nach Much, um dort meine 32er Vergaser und die Malossifilter an der Cali eintragen zu lassen. Am 24. wollte ich mir das Training zum Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring ansehen. Freitag sollte es dann weitergehen an den Vierwaldstättersee in der Schweiz zu einem Italo-Treffen. Die letzte Etappe bis Valle S. Liberale war für den Samstag geplant. Sonntag stand der Besuch bei der Motorradsammlung auf dem Programm, Montag erwarteten uns das Ducati-Werk, Gio Ca Moto und NCR und Laverda bildete am Dienstag

den krönenden Abschluß. Der 30. war für die erste Rückreiseetappe bis zum Moto Camp Schotten geplant und am Donnerstag den 31. wollte ich wieder im eigenen Bett schlafen.

Ja, so war das Ganze geplant, aber ich wäre nicht Felix, wenn das Ganze nicht wieder anders ablaufen würde. Da ich noch einiges für die Zeitung machen mußte, um mir den Trip überhaupt leisten zu können, kam ich erst am Freitag den 25. los. Die Guzzi ging am 23. hier in Kiel normal über den TÜV.

Tagesziel war das Moto Camp Schotten. Unterwegs machte ich einen Abstecher zur Freizeitausstellung nach Olpe, wo der Moto Guzzi Club Olpe-Biggesee e.V.



Das Restaurant von Maurizio liegt in einem Bergkessel des Monte Grappa. Zwei aus Siegen machten sich am Sonntag, daran den Monte Grappa zu Fuß zu erklimmen. Angeblich waren sie auch auf dem Gipfel.

einen Stand aufgebaut hatte. (Näheres dazu vermutlich im nächsten Heft). Von Schotten brachte mich die Cali am nächsten Tag zum Vierwaldstättersee. Dort kam ich gegen 17.30 Uhr an und mußte entsetzt feststellen, daß da kein Treffen mit Zelten und so war, sondern nur ein Klöntreff bei einem Gasthaus, wo alle abends wieder nach Hause fuhren. Als ich ankam, standen ca. 30 Motorräder auf dem Parkplatz, davon waren aber nur 10 aus italienischer Produktion. Nach kurzem Blick auf die Karte entschloß ich mich bis zum Monte Grappa durchzufahren. Ich schätzte, daß ich so gegen Mitternacht ankommen würde. Ich kümmerte mich wenig um die Geschwindigkeitsbeschränkungen, das macht in Italien jeder so, und war um 23 Uhr bei Maurizio's Restaurant. Auf dem letzten Stück, immer den Schildern "Radunno Ducati" folgend, rechnete ich in der Dunkelheit immer damit, das hinter der nächsten Kurve ein Schild steht: "Hier ist das Ende der Welt." So eine kleine Straße führte kurvig in die Berge.



Auch aus der Cagiva Allazzurra kann man ein schönes Motorrad bauen.

Das ich froh war, nach 14 Stunden endlich vom Bock steigen zu können, brauche ich wohl nicht extra zu erwähnen. Nun folgte der übliche Treffenalltag: Zeit aufbauen, Moped entladen, das erste Bier und dann rumgehen und schau-

en, wen man alles kennt und was da so an Motorrädern zusammengekommen ist. Viele Deutsche aus dem bayrischen Raum waren da. Aber auch Peter und Peter aus Dänemark waren gekommen. Im Teilnehmerbuch standen noch Gäste aus Australien, Neuseeland, Israel, Griechenland und den USA.

Die Atmosphäre im Restaurant war riesig. Eine improvisierte Dreimann-Combo (Saxophon, Schifferklavier und Küchentöpfe) sorgte für Spaß und Stimmung. Die Tische wurden zum Tanzen zur Seite gestellt und dann ging die Post ab. Irgendwann so gegen 4 in der Frühe bekam ich immer mehr Schwierigkeiten, die Augen aufzuhalten und kroch in mein Zelt.

Vor Mittag wachte ich auch nicht wieder auf. Als ich dann aus dem Zelt kam, waren die meisten schon wieder auf dem Weg nach Hause, da sie am nächsten Tag wieder arbeiten mußten. Erstmals frühstücken, danach den Fotoapparat herauskraxen und Bilder machen.

Nun gings an's Motorrad, kleine optische Kontrolle, ob es die 1800 Kilometer Anreise problemlos überstanden hat.

Beim Überprüfen des Ölstandes stellte ich fest, daß meine Cali langsam anfängt Öl zu brauchen. Glücklicherweise konnte ich dort einen Liter Castrol RS erstehen (30,- DM). Ca. 0,4 Liter mußte ich nachfüllen. Die Cali hat jetzt knapp 100 000 km gelaufen und ich hab sie fast die ganzen 1800 km geschmecht, also geht das eigentlich. Für 16 Uhr war die Abfahrt zu dem Motorradsammler Guido Scotto geplant, genug Zeit, Motorräder zu bewundern und Kontakte zu knüpfen.

Über Guidos Sammlung und die Besuche bei Ducati, NCR, Gio Ca Moto und Laverda werde ich im nächsten Heft berichten.
Felix

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Bianchi

Suche Informationen und Unterlagen über Bianchi MT 61 und Bianchi Überhaupt, Tel. 0431/671108

Ducati

600 Pantah, Reifen, TÜV, Batt. neu, Sonderlack. rot, weiß, grün, m. Zubeh. Vollver. 2-1 Anl. gt. Zust. VHB 5900,- DM, 07661/2220

900 SD, Bj. 81, Top Zust., DM 7900, 09342/39285

Pantah tot oder lebendig auch mit Motorschaden günstig zu kaufen gesucht, Tel. 0431/789950

Verkaufe versch. Laderegler für Ducati, Preis VS, 089/185611 ab 19 Uhr

Verkaufe: Seitenständer 60 DM, Handbremszyl. PS15 99 DM, Geradverz. Primärtrieb 400 DM, Tel. 06407/5304

Gilera

Gilera Saturno, EZ 7/89, 4600 km, offen, Werkst.-handbuch, Neuzustand, leider zu verk, VHB DM 9900, Tel. 07732/1774 o. 7633

Laverda

Verk. Laverda RGS Jota, 13000 km, gt. Zust., 8200,- VB, Tel. 08321/82090

Laverda 500, guter Zustand, VB 3500,-, Tel. 07236/8155, nach 18 Uhr

Magni

Verk. Magni-Guzzi 1000 Classic, EZ 3/89, 10000 km, VB 18500,-, Tel. 04952/1747

Guzzi

V 50 Monza, Bj. 85 30000 km, TÜV neu, diverse Teile poliert, VB 4100,-, Tel. 0773168796

Cali II, 83/91, 70000 km, FP 5000 DM, Tel. 02774/51640, Tel. 0203/557564

Verk. 1 Paar 36er Dell Ortos kpl. m. Ansaugst. f. Guzzi LM + div. orig. Teile LM 2, Holger Aue, Tel. 040/7688197

An alle Guzzi Fahrer u. andere Italo-Fan's im Raum VS/RW/TUT/KN: Wer hat Lust, eine IG oder einen Stammtisch zu gründen? Tel. 07533/3281, Joe verlangen

Verkaufe Teile von Unfall 850-T3, alles VB, Tel. ab 15 Uhr! 02853/4110

Suche kompl. Gabel und Speichenräder für Cali III, Tel. 0431/671108

GUZZI - ELEKTRONIK

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

DUCATI- ELEKTRONIK

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

SILENT HEKTIK Ausrücker des BoT-Meisters '88
A.Kurpas Info -> Tel. 023 03 - 140 38

Verk. LM I, 1000 ccm, 1a Zust., Extras, VB 8200,-, Tel. 08324/635

Moto Guzzi T5, Le Mans Umbau, Bj. 84, 41000 km, viele Extras, VB 7000 DM, 02366/1355

LM 4, 03/86/92, 25500 km, Classic-Halb-sch., 18" Rad, Stahl-Bremsleit., offene Lafrancois + orig. Rohre, Veglia Öl-Temp. VB 9300,- DM, 02129/ 52674 oder 0211/ 353763, H. Bürger verl.

Seit neuestem offizieller
Vertagshändler für

Moto Guzzi
und
Aprilia

Sehr schneller und guter Versand von
Neu- und Gebrauchtteilen

Die HS-Kupplung hat sich seit
einem Jahr gut bewährt

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

Suche für V7 Sport
verchromte Halte-
bügel (Rahmenheck),
A. Bürck, Tel.
06268/1056

Moto-Guzzi Le Mans
4, Bj. 87/02.92, ca.
15000 km, 81 PS,
Klassik-Halbschale,
Höcker-Sitzbank,
Auspuff Lafranconis
16, VB 9850,-, Tel.
02368/52666

Verk. 1 Satz Borra-
ni-Speichenräder für
1150,-. Nehme Guß-
felgen vom Tourer
für 400,- in Zlg.,
02101/47925

Verk. Piranha-Zün-
dung, neu. Suche
Kontakt zu Fahrern,
die Mille GT auf
Classic umgebaut
haben. 05725/8513

Le Mans I, Trans-
kontikuppl., Stirn-
räder, Elekt. neu,
VB 10000,-, Tel.
09631/3149, orgl.
Zustand

Verk. Luftfilterkas-
tenvergrößerung + 3l
Vol. + ca. 7 PS f.
LM 3+4, C2, Preis
VHB, 06021/76356
Alex

**Kleinanzeigen in der
MOTALIA sind
kostenlos**

Verkaufe Gußräder
von Cali II, VHB 450
DM, Tel. 04562/7130

Verk. LM3-Mot. i.
Teilen, oder Tausch
gg: LM2 Mot. Teile,
o. gg. 40er Verga-
ser, P3-Nocke, Spei-
chenräder 0211/
4180220

Moto Guzzi LM I, Bj.
77, 27000 km, Ori-
ginal 1a-Zustand,
viele Neuteile, VB
9300,-DM, Tel. 0951/
57167

Verk. Le Mans III
Tank, rot, 180,-,
orig. Fußrasten,
80,- hintere
Gußfelge mit Scheibe
150,-, 02208/ 74328

850 T3 Cali, neu
aufgebaut, EZ 79,
Speiche, 19000 km,
Motor überholt,
Stahlflex-Bremsl.,
Koni, Bitubo-Gabel-
dämpfer, alle
Schrauben V2A,
Malossi-Filter,
Vegli-weiß, sehr
viele Neuteile und
Ersatzteile u. Zube-
hör. Preis VS, Tel.
0581/44006

Italo-Motorradhandel

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

Moto Guzzi Importe
Neuteile - Gratiskatalog '90

| | |
|---|------------|
| Moto Guzzi "V7/700" ab 6000 km | Bj. '71 |
| Moto Guzzi "T3" ab 10000 km | Bj. '82 |
| Moto Guzzi "V1000 Convert" 22000 km | Bj. '74 |
| Moto Guzzi "V7/750 Ambassador" 27000 km | Bj. '79 |
| Moto Guzzi "V7/850 California" 16000 km | Bj. '71 |
| Moto Guzzi "Nuovo Falcone" ab 2000 km | ab Bj. '71 |

Weitere Modelle auf Anfrage !!

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Verkaufe: Agostini-Vollverkleidung für Moto Guzzi V 50/35 mit TÜV-Gutachten, Tel: 07181/75449

Wer weiß was über Edelstahl-Auspuffanlagen für Moto Guzzi? Tel. 0431/671108

Tausche V7 Sport Vorderrad mit Tauchrohr gegen Rad mit Bremscheiben, Telefon: 04761/1746

Suche die aktuelle Adresse der Firma KCS. Wer hat Erfahrungen mit KCS-Vierventil-Zylinderköpfen für Moto Guzzi? Tel. 0431/671108

Morini

Schrauber aufgepasst: 3 1/2 Sport-Teile billig abzugeben, z.B. Tank, Höcker, Vergaser, etc. 07052/2402 ab 19 Uhr

Gebrauchte aus Italien

Moto Guzzi
125 Stornello Bj. 60 1400,-
250 Aironc Bj. 52 2700,-
500 Falcone Bj. 72 VB 2500,-
700-1000 auf Anfrage
Laverda 750 1700,-
Laverda 750 2500,-
Laverda 1000 2900,-
Laverda 1200 3900,-
Ducati 300/450/860 a. Anfrage
Moto Morini 350 T
14000 km 1800,-
Aermacchi Alaverde 250 2200,-

Weitere Motorräder auf Anfrage

Telefon: 07522/4411 oder 07522/21111

Rainer Bollgrün
7989 Argenthal
Ratzencried 112

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

Zubehör

Suche Brembo-Anlage 300 Ø + 4 Kolbenzangen und eine Campagnolo-Felge 17 x 3.00 Zoll für vorne. Tel. 0431/180805

**Motalia erscheint
immer Mitte des
Monats**

Sonstiges

Preiswert: Lederlatzhose- und Jacke, weiß + creme, wie neu; neu. Reifen 325S18, Rechteckscheinw. orig. Guzzi, 027353258

Suche Motorradlederjacke (gern Antik) Gr. 50, Tel. 0431/323662

Hiermit rufe ich alle Laverdafahrer auf, mir ihre Erfahrungen in Sachen Ersatzteilversorgung (Postkarte genügt) zu schildern, soweit diese bei Laverdahändlern oder Importeur beschafft wurden. Soweit bekannt, sollten Versorgungsengpässe hervorgehoben werden. Anschrift: Heiner Steinmann, Hansetor 6, 2000 Oststeinbek

Suche im Raum K, BN, SU Selbstfahrer mit Wochenfreizeit zwecks gem. Touren, 02208/74328

Gebrauchtmotorräder

| Typ | km | Bj. | DM |
|--------------------|-------|-----|------|
| APRILIA | | | |
| 6.35 Wind | 7500 | 87 | 6950 |
| DUKATI | | | |
| 600 GL Pantah | 17500 | 83 | 7200 |
| 600 GL Pantah | 23400 | 85 | 7600 |
| 250 Scrambler | 20500 | 73 | 1900 |
| 900 Darnah | 27500 | 81 | 8500 |
| CAGIVA | | | |
| 250 E SXT | 11800 | 87 | 6200 |
| 350 SST | 9800 | 85 | 2100 |
| MOTO GUZZI | | | |
| 850 LM III | 17700 | 82 | 8900 |
| V65 SP | 14400 | 84 | 4700 |
| V65 | 16200 | 83 | 3900 |
| V50 Monza | 6000 | 83 | 4400 |
| V35 II | 11000 | 83 | 3900 |
| V35 TT Enduro | 28800 | 85 | 3850 |
| V35 I | 34100 | 77 | 2950 |
| 250 Aironc Sp. | | 49 | 5800 |
| 250 Aironc Sp. | | 52 | 3900 |
| 160 Stornello | 2300 | 76 | 1100 |
| MOTO MORINI | | | |
| 500 SET | 32600 | 83 | 3700 |
| 3 1/2 Sport | 35700 | 82 | 2200 |

mobil-tech oHG

Zweiräder und Zubehör, Service

7208 Spaichingen, Marktplatz 18

☎ 07424/6140

Suche Betriebsanleitungen für Ducati 500 Pantah und Morini V 250 AMEX zum Kopieren, G. Biesel, Bachstr. 30, 5100 Aachen

Michelin 3,25H18 sowie Pirelli 3,60H18 neu zu je 70,-DM. Tel. 02150/4804 ab 1800

**Die nächste MOTALIA
erscheint am 16.
Juli.
Redaktionschluß ist
der 2. Juli.**

Geschenk-ABO

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschenken an:

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Ort: _____

Ort: _____

Land: _____

Land: _____

Unterschrift: _____

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

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

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

Hier gibt es Motalia

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

| | | |
|---------------------|----------------------|------------------------|
| Fa. Polo | Spaldingstr. 160 | 2000 Hamburg |
| Fa. Polo | Sophienblatt 64 | 2300 Kiel |
| Hein Gericke | Flämische Str. 18 | 2300 Kiel |
| H. Bergel | Weserstr. 193a | 2850 Bremerhaven |
| Motorrad Bürger | Klosterstr. 112 | 4000 Düsseldorf |
| Italo-Shop Neuss | Rosmarinstr. 43 | 4040 Neuss |
| J. Hökenschnieder | Fr.-Wilh.-Bleiche 8a | 4800 Bielefeld 14 |
| mobil-tech oHG | Marktplatz 18 | 7208 Spaichingen |
| Moto Mahle | Küchel 2 | 7981 Vogt |
| Fa. Landtag | Oberfeldstr. 25 | 8395 Hauzenberg/Haag |
| 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.