

Für Freunde italienischer Motorräder

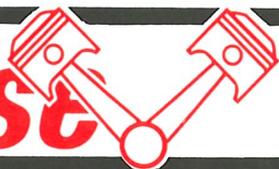
MOTALLIA

Termine ■ Adressen ■ Veranstaltungen ■ Technik ■ Tips ■ Berichte ■ Szene



Moto Guzzi Schwenker Gespann
Seitenständer für kleine Guzzis
Reisebericht zum Bol d'Or 1990

Stein-Dinst



Der Guzzi + Ducati Spezialist

Der Schnellversand
für Solo + Gespann-Guzzi's

direkt aus Italien:

Ersatzteile, Zubehör, Tuning

Riesiges Ersatzteillager!

Wir können liefern: z. B. Verschleißteile, Kupplungsbeläge (auch verstärkt), Züge, Lima im Austausch, Stirnräder, verschiedene Endübersetzungen, Kolben und Zyl. (auch 90er), Speichenräder 18 + 15 Zoll, Tourenscheiben, Verkleidungen, Sitzbänke Tourer und Sport.

Große Tanks, Brembo-Teile usw. usw.

Noch Fragen?? – Einfach anrufen!

33 Braunschweig · Im Alten Dorfe 3

0531-31 49 49

Importeur BRD
Dellorto

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:
Sparkasse Kiel
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 Re-
daktion wieder.

Für unverlangt einge-
sandte Texte, Bilder
und Vorlagen überneh-
men wir keine Haf-
tung, sie sind aber
herzlich willkommen.
Nachdruck nur mit
ausdrücklicher Ge-
nehmigung des Her-
ausgebers. Copyright
beim Verlag Hassel-
brink.

Veranstaltungshinwei-
se, technische Tips
etc. ohne Gewähr.

Hallo Italienerfreunde

Immer wieder müssen wir uns anhören, daß die MOTALIA zu teuer sei. "So ein kleines DIN A5 Heft für 2,50 DM. Andere Motorradhefte in dem Format sind kostenlos." So oder ähnlich lautet die Kritik. Dabei wird leider oft vergessen, daß die kostenlosen regionalen Motorradmagazine viel mehr gewerbliche Werbung beinhalten, durch die sie finanziert werden. Auch werden sie in einer wesentlich höheren Auflage gedruckt als die MOTALIA. Im Druckgewerbe ist es so, daß die Kosten pro Heft geringer werden, umso mehr Hefte gedruckt werden.

Bei der Auflage, die wir haben, kostet ein Heft alleine 1,20 DM an Druckkosten. Dazu kommen dann noch die laufenden Kosten im Monat wie Bürobedarf, Telefonrechnung, Fotomaterial, Bankgebühren, Benzinkosten und und und. Da kommt einiges zusammen. Und zuletzt kostet der Versand pro Heft auch noch mal 70 Pfennig.

Bei diesen Kosten muß die MOTALIA 2,50 DM kosten. Eigentlich ist das sogar noch zuwenig. Wenn wir die MOTALIA noch dicker und schöner machen wollen, werden wir nicht umhin kommen, den Preis in naher Zukunft auf 3 DM pro Heft zu erhöhen. Das Jahresabos würde dann 40 DM kosten.

Um die Kosten pro Heft zu senken, brauchen wir mehr Werbung und eine höhere Auflage, d.h. mehr Leser. Viele Firmen, die wir nach Werbung fragen, bemängeln das kleine Format und auch manche Leser haben uns schon darauf angesprochen, warum wir das Heft nicht in DIN A4 machen. Sicher, dann könnte man mit größeren Fotos arbeiten und ein attraktiveres Layout gestalten. Vom Format her würde das Heft professioneller wirken und es würde nicht mehr mit den kostenlosen regionalen Motorradheften verwechselt werden. Vielleicht inserieren bei einem neuen Format auch mehr Händler in der MOTALIA und es können sich mehr Italo-Fahrer zu einem Jahresabonnement entschließen.

Warum machen wir das Heft dann nicht größer? Der Grund ist relativ einfach. Mit dem größeren Format würden die Druckkosten um ca. 40% steigen und auch für das Porto müßten wir aufgrund des höheren Gewichtes 20 Pfennig pro Heft mehr bezahlen. Die Umstellung auf DIN A4 wäre nur mit der oben erwähnten Preiserhöhung möglich.

Schreibt uns doch mal, was ihr zu dem Thema denkt. Soll die MOTALIA in Zukunft lieber etwas mehr kosten, dafür aber das DIN A4 Format haben, oder soll sie so bleiben, wie sie jetzt ist?

Um bei gleichem Heftumfang mehr Inhalt im Heft unterzubringen, haben wir in dieser Ausgabe zum ersten Mal Proportionalsschrift verwendet. Dadurch sieht das Schriftbild wesentlich professioneller aus und wir können ca. 20% mehr Text auf den 40 Seiten unterbringen.

In diesen Heft findet ihr fast 100 private Kleinanzeigen und über 80 Italo-Termine.

Euer MOTALIA-Team

Die Geschichte von einem, der auszog, durch Gespannfahren das Fürchten zu lernen!!!

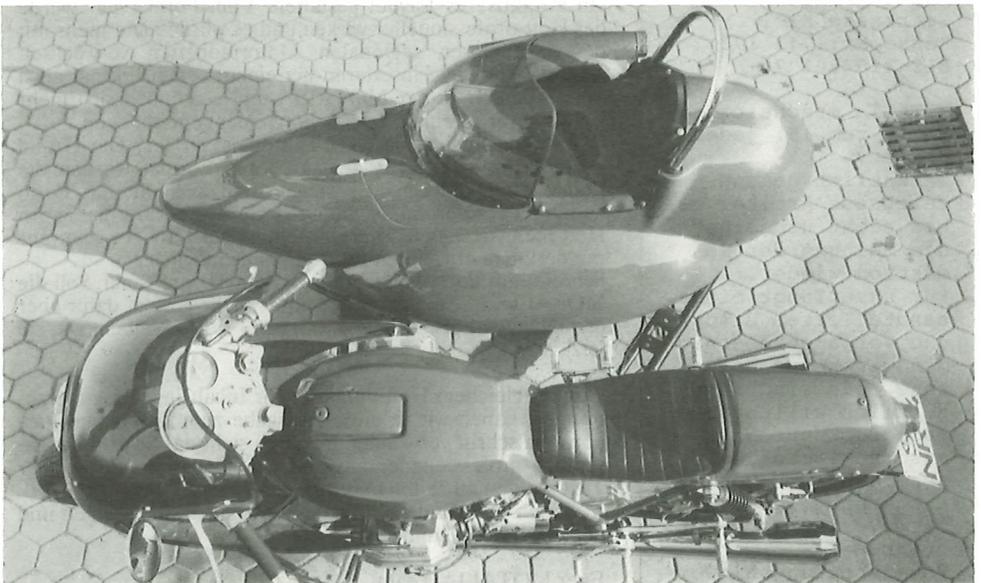
Teil II

Nach einer nicht gerade ereignislosen Probefahrt entschloß sich Ludwig, seine Le Mans zum Schwenker umzubauen. Nach sechs Wochen Wartezeit wurden der Seitenwagen und die Anbauteile geliefert.

Die folgenden beiden Tage und Nächte sahen mich fast ununterbrochen beim Schrauben. Trotzdem sich die Einzelteile beim Zusammenbau als sehr maßgenau erwiesen, würde ich jedem, der den Seitenwagen in Einzelteilen kauft, raten, das Boot vor dem Lackieren einmal zusammenzubauen und sämtliche notwendigen Bohrungen vorzunehmen. Der Hilfsrahmen, der am Motorrad an der vorderen und hinteren Motoraufhängung befestigt wird, war so paßgenau, daß ich stellenweise den Lack abschleifen mußte, bevor er mit leichter "Gummihammer-Aufmunterung" an die richtige Stelle rutschte. Der Hauptständer mußte für die Anbringung des Hilfsrahmens weichen. An seiner Stelle wurde der Hilfsrahmen zusätzlich mit 2 Schrauben am Rahmen befestigt; eine bombenfeste Halterung, wie sich später herausstellen sollte. Den Zusammenbau des Seitenwagens konnte ich fast alleine bewerkstelligen, beim Einbau des Hilfsrahmens am Motorrad benötigte ich Hajos Hilfe.

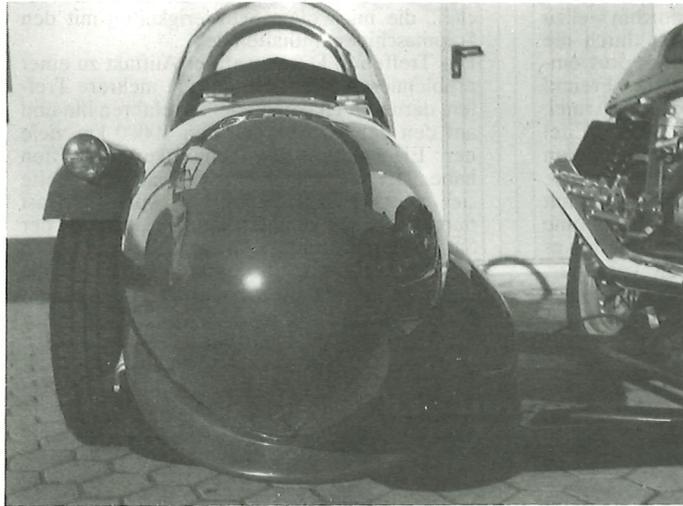
Das Einstellen der Vorspur des Seitenwagens gestaltete ich einfach, indem ich das Uniballgelenk der vorderen Aufhängung 1,5 cm weiter in den Schwenker-Rahmen schraubte als das hintere und im Verlauf einer Testfahrt bei ca. 100 km/h die Hände vom Lenker nahm. Diese Methode klappte auf Anhieb, die Fahre lief satt geradeaus. Grund genug sich auf eine ausgiebige Testfahrt zu begeben. Die Probefahrt im Februar im Hinterkopf, ließ ich es langsam angehen. Bereits auf den ersten Kilometern fiel mir auf, daß die Le Mans wesentlich ruhiger auf Lastwechsel und Beschleunigungsvorgänge reagierte als die Mille GT, die wir gefahren sind..

Das nervöse Lenkgefühl der Mille beim Beschleunigen war bei der Le Mans nicht zu merken und das Lenkerschlagen beim Bremsen im unteren Geschwindigkeitsbereich war etwas weniger ausgeprägt. Die Erklärung dafür ergibt sich aus der unterschiedlichen Sitzhaltung. Meine Le Mans sieht ihren Fahrer in leicht ge-



Das sportliche Gespann aus der Vogelperspektive. Die Ausbuchtung links im Seitenwagen dient als Stauraum.

bückter Haltung nach den 630mm breiten Stummeln greifen, das Gewicht des Oberkörpers (laßt mich etwas protzen) wirkt dabei ungeheuer dämpfend auf die Frontpartie. Meine Befürchtung, die Übersetzung der Le Mans sei zu lang für den Seitenwagenbetrieb, erwies sich als unbegründet, eher störte da schon das eingelaufene Kupplungsrad, daß nur noch ein ruckartiges Anfahren zuließ (kein Wunder nach 70000 km Laufleistung).



Jetzt mußte das Motorrad wieder nach Wuppertal zur TÜV-Eintragung. Zu diesem Zweck schnappte ich mir, ihr werdet es nicht erraten, wiederum den härtesten aller Guzzi-fahrenden Knechte - the one and only "Hajo the Bike". Der war froh, als er beim Fahrerwechsel unterwegs mal wieder eine Guzzi pilotieren konnte. Er fuhr zu diesem Zeitpunkt seine neu aufgebaute 750er Norton Commando und hatte seine Guzzi noch nicht angemeldet. Wir tuckerten mit 110 Klamotten über die Autobahn, genossen die Schwenker-Schlenker beim Spurwechsel und winkten den lachenden Autofahrer(innen) zu. In der nächsten Abfahrt aber, die wir nehmen mußten, verging uns das Lachen.

Auf dem Weg zum TÜV passierte das Unglück

Hajo wollte in Rechts-Schräglage die überschüssige Geschwindigkeit herunterbremsen - mit der Handbremse (seine Norton hat Rechts-schaltung, er kam nicht auf die Idee, auf den rechten Fußhebel zu treten). Und so nahm das Schicksal seinen Lauf. Der Seitenwagen begann, das Motorrad auf den linken Straßenrand zu drängen, Hajo bremste stärker - mit der Handbremse, worauf der Laser Sport kapitu-

lierte. Den Rest kannten wir bereits. Das Motorrad fiel nach rechts, schlug hart auf den Gummi-Puffer, aber als es sich wieder aufrichtete, befanden wir uns bereits in der Pampa. Mein Oberkörper wurde immer kürzer, die Beine dafür immer länger. Hajo geruhte nun das sinkende Schiff zu verlassen, allerdings unkonventionell mit einem Stunt über die Halbschale nach vorne.

In den sich verzweifelt gegen die nun anstehende Rodung wehrenden Bäumen und Büschen legte er nacheinander Motorradbrille, Nickelbrille und Handschuhe ab. Einzig der gute Chromwell hielt dem Druck stand. Böse Zungen behaupten seitdem, daß der Chromwell ein Innengewinde besitzen müsse, das sein Gegenstück auf Hajos Rübe findet, aber dieser rückt den Helm nicht mehr raus. Betrüblerlicherweise brach sich Hajo bei dieser unseligen Aktion die rechte Hand. Mir war, als ob es mich selbst getroffen hätte, denn Hajo war während des gesamten Aufbaus des Gespann meine rechte Hand.

Spontane Hilfe kam indes von den Kameraden des MOTO GUZZI CLUBS OLPE/BIGGE-SEE. Mein Freund Uwe hatte im Handumdrehen einen Hänger organisiert und übernahm selbst den Rücktransport von gebrochenem Gespann, Besitzer und Fahrer. Club-Präsi und Edelschrauber Ralf reiste mit seiner Frau Tina zur Begutachtung und Schadenserfassung an. Herri ließ seine Beziehungen spielen und organisierte die Wiederherstellung der zerstörten Oberfläche des Bootsrumfes und der Lackteile. Laßt mich an dieser Stelle den vielen bisher nicht erwähnten Leuten, die mir beim Wiederaufbau geholfen haben, dafür danken. In den nächsten beiden Monaten zerlegte ich zusammen mit dem durch Gips stark gehändicäpften Hajo das Gespann komplett und baute es von Grund wieder auf. Aufgrund eines Felgenschadens nutzte ich die Chance zum Umbau auf 2,5 bzw. 3,0 Zoll Speichenräder in breiter Hinterschwinge. Der Rechteck-Scheinwerfer mußte einem optisch mehr ansprechenden Exemplar weichen, die 83er Bohrung wurde durch 88er Kolben und Zylinder auf 942 ccm erweitert, wobei ich die 36er Vergaser beibehielt, um den Durchzug im unteren Drehzahlbereich zu erhalten. Ein Vermessen des Hilfsrahmens zeigte, daß die Konstruktion die Kräfte des Unfalls ohne

messbare Beschädigungen verdaut hatte. Das Fahrverhalten blieb, wie sich später herausstellte, weiterhin ohne Tadel. Die Oberfläche, der in den Prospekten vielgepriesenen Pulverbeschichtung, des Bootsrahmens hielt ebenfalls, was sie versprach. Die Äste und Zweige, die den Bootsumpf demolierten, vermochten ihr nichts anzuhaben. Nach fast 2 Monaten war das Motorrad wieder fahrbereit, rechtzeitig zum Treffen in Düren, das für uns Siegburger von der Entfernung her eines der ungünstigsten Treffen ist, weil der direkte Weg dorthin viel zu kurz ist und wir zuerst ausgiebig durch die Nordeifel streifen müssen, bevor wir dort eintreffen. Unser Le Mans-infizierter Freund Eckard hatte da bereits eine Strecke im Ärmel, die die Hühner der gesamten nördlichen Eifel erschauern ließ. Da mir für die Hinfahrt zum Treffen wertvolle Ballaststoffe fehlten (meine Freundin wollte am Samstag Nachmittag mit dem Auto nachkommen), war wieder eine Testfahrt angesagt. Hajo und Eckard ließen es äußerst flott angehen und fuhren vorneweg, was mir ganz recht war, denn so konnte ich konzentriert versuchen, die Grenzen des Schwenkers auszuloten.



So geparkt erregt der Schwenker immer aufsehen.

Überraschend flott ging es auf engen Eifelsträßchen voran, obwohl sich gerade hier die Breite des Gespanns, die etwa der meines Kadetts entspricht, und die Schräglagenbegrenzung von etwa 35 Grad nach rechts nachteilig bemerkbar machten. Man darf sich in Rechtskurven keinesfalls verschätzen, wenn die Maschine in Schräglage auf dem Anschlag des Seitenwagens aufliegt, geht es wie auf Schienen den eingeschlagenen Radius entlang. Diesen Radius kann man enorm verkleinern, wenn man mit der Fußbremse Motorrad und Seitenwagen herunterbremst. Dies sollte man sich am

Besten aber auf einem Parkplatz antrainieren, denn wer es bei Probe- und Übungsfahrten darauf ankommen läßt, könnte in Schwierigkeiten geraten. Nicht ganz so oft in diese Schräglagenbereiche kommt man auf jenen breiten, ausgebauten Straßen mit leichten, geschwungenen S-Kurven, die wir auf dem Rückweg von Düren benutzten. Ich war nicht mehr gezwungen, jede Kurve exakt am Mittelstrich anzufahren, sondern konnte mir innerhalb meines Fahrstreifens eine Art Ideallinie suchen, die mich ohne Schwierigkeiten mit den Solomaschinen mithalten ließ. Das Treffen in Düren war der Auftakt zu einer problemlosen Saison, in der ich mehrere Treffen, darunter Thal und Kiel angefahren bin und auf den dabei zurückgelegten 10000 km viele der Eigenheiten des Schwenkers begriffen habe. Der Verbrauch des Gespanns pendelte sich zwischen 6-7l/100km ein, wobei ich fast durchweg zügig gefahren bin. Ein während der Saison durchgeführter Ölwechsel bestätigte in erfreulicher Weise die Vermutung, daß sich die Ölwanne leicht ohne Abbau des Hilfsrahmens entfernen läßt.

Längere Zeit dauerte es, bis ich die Gründe für das eigenartige Naßbremsverhalten herausfand. Das Motorrad wurde manchmal bei Bremsungen wie von Geisterhand zur Seite gedrückt, manchmal bremste das Gespann aber auch neutral, wie gewohnt. Die Ursache hierfür lag ganz einfach am Bremsverhalten der Guzzi-Scheiben, die bei Nässe verzögert ansprechen, während die Seitenwagentrommelbremse bei Nässe und Trockenheit gleich arbeitete. Bremste man mehrere Male hintereinander, trockneten sich die erwärmten Scheiben ab und das Bremsverhalten war plötzlich wieder neutral. Bei Trockenheit vermittelte die Bremse auch bei Panikbremsungen einen sicheren Eindruck, es gelang mir noch nicht, das Seitenwagenrad, dessen Bremsleitung auf direktem Weg am Bremskraftverteiler angekoppelt ist, zu überbremsen.

Mit zunehmender Kilometerleistung wuchs aber auch der Ärger über einige unzureichende technische Lösungen, die bei einem Gespann dieser Preisklasse nicht sein dürften. Die Plane, die die obere Öffnung des Bootes abdeckt, wird mit Druckknöpfen befestigt, die sehr schwergängig sind und bei häufiger Benutzung die Plane einreißen lassen. Sinnvoller wären hierfür drehbare Schnellverschlüsse. Die Seilzugbetätigte Handbremse ist mit Vorsicht zu genießen, da die Aufnahme der Seilzughöhe am Seitenwagenrad sich bei zu festem Anziehen

verbiegt, was bei meinem Boot nach ca. 3000 km der Fall war.

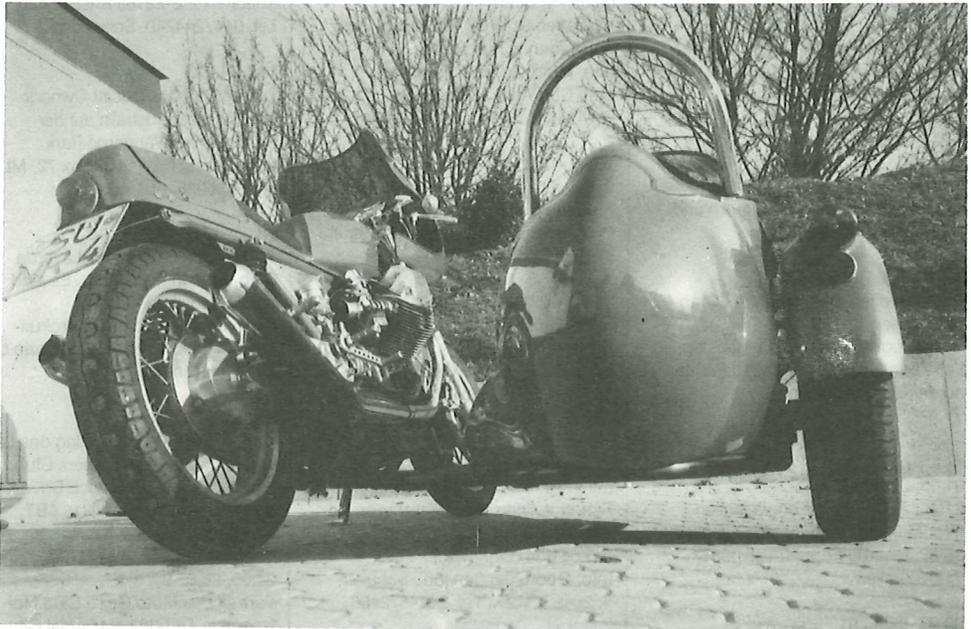
Die meisten Sorgen macht mir derzeit aber die vordere Aufhängung des Seitenwagens. Da sehr hohe seitliche Kräfte auf die vordere Befestigungsschraube wirken, wenn das Motorrad mit der an der vorderen Motorsteckachse befestigten Hilfsrahmenkante auf den sich auf den Seitenwagenrahmen befindlichen Puffer drückt, vergrößerte sich mit der Zeit das Spiel der Befestigungsschraube im Innengewinde des Hilfsrahmens. Um diesem Übel abzuweichen, werde ich mir im Winter auf alle Fälle etwas einfallen lassen (oder ich lasse Hajo etwas einfallen).

Nicht so gravierend, aber dennoch erwähnenswert sind zwei Nachteile, die sich aus der Optik des Bootes ergeben. Zum einen wäre da die geringe Bodenfreiheit des Bootes, die mittlerweile den einen oder anderen Bordstein Ferrarirot gefärbt hat und zum anderen die etwas zu niedrige Seitenwagenscheibe, die den Luftstrom genau auf den Helm des Passagiers lenkt, was völlig entspanntes Reisen für diesen verhindert. Eine positive Überraschung war, daß der Reifenverschleiß des Hinterradreifens nicht größer ist, als im Solobetrieb, allerdings läuft dieser sich etwas schräg ab, wenn viel Autobahn gefahren wurde, was ich nach dem Kieler Treffen 1989, das Hajo und mir 1100 verregnete Autobahnkilometer bescherte, feststellte.

Wegen einer Knieverletzung, die ich mir beim Handballspielen zuzog, verstrich die gesamte Saison 1990 ohne meine Beteiligung. Erst Anfang Oktober kam ich dazu, noch ein paar Kilometer zu fahren. Mit gut eingestellten Vergasern wollte ich doch einmal wissen, wie schnell ich mich eigentlich maximal mit meinem Gefährt bewegen konnte. Daß die im Schein eingetragenen 150 km/h zu wenig waren, wußte ich bereits aus der vergangenen Saison, wo das Gespann bei Überholmanövern diese Geschwindigkeit locker überschritt. Trotzdem machte sich bei mir Überraschung breit, als auf einem kurzen, freien Autobahnstück bei Vollgas im 5. Gang die Tachonadel um die 200 km/h Marke herumzitterte und die Drehzahl weit über 7000 U/min lag. Ich schätze die reel erreichte Geschwindigkeit auf etwa 180 km/h, wobei das Gespann auf der geraden Strecke ruhig auf der Straße lag, in Bodenwellen im Kurvenbereich jedoch durch die Einflüsse des Seitenwagens um die Frontpartie leicht unruhig wurde. Doch da ich nicht beabsichtige, oft diese Bereiche auszukosten, werde ich auch damit leben können.

Auf alle Fälle bleiben mir im Winter einige Detailarbeiten nicht erspart. Vielleicht sehen wir uns aber dieses Jahr in Thal oder Kiel oder Dören oder ...

Bis dahin
Euer Ludwig



Auch das Heck kann gefallen

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!

April

19.04.-20.04.91

Guzzi-Treffen in Pinnacles Campgrounds bei Hollister in Californien/USA

Info: Arv Rocans, 1513 Sharon Place, San Mateo, CA 94401, Tel. 415/375/0325, USA

20.04.1991

Tag der offenen Tür bei der Firma Stein-Dinse in Braunschweig
Info: Stein-Dinse, Im Alten Dorfe 3, 3300 Braunschweig, Tel: 0531/314949

21.04.1991

7. All Italian Day Spectacular in Waterfall Causeway, Royal National Park, NSW, Australien

27.04.-28.04.91

The Winter Buster des Moto Guzzi National Owners Club in Lindsborg, USA

Info: R. Kurtz, Viking Motel, 446 Harrison, Lindsborg, Kansas 67456, Tel. 913/227/3336, USA

28.04.1991

Italo-Frühstück auf der BAB-Raststätte Bönnigstedt A7 Richtung Hamburg (zwischen Quickborn und Hamburg-Schnelsen).

30.04.-03.05.91

Ducati-Treffen in Paderno del Grappa in Italien

Info: Rifugio Ballavista da Maurizio, Valle San Liberale 5; I-31010 Padermo del Grappa, Italien

Mai

01.05.-05.05.91

2. Guzzi-Treffen in Foggia/Italien
Info: Manese Rosario, Via C. Galiani 36-38, I-71100 Foggia, Tel. 0881/71347, Italien

03.05.-05.05.91

4. Int. Moto Guzzi Treffen in Großensee bei Hamburg
Info: Kleesaat, Tel. 04154/6228

03.05.-05.05.91

1. Treffen des Moto Guzzi Stammtisch Hannover in Welze bei Neustadt
Info: Rembo Schwiontek, Tel. 05027/1817

03.05.-05.05.91

2. Arizona State Rally des Moto Guzzi National Owners Club im Verde River Resort bei Camp Verde in Arizona

Info: Wes Youmans, 3778 Stirrup Street, Kingman, AZ 86401, Tel. 602/757/3635, USA

09.05.-12.05.91

3. Motorradtreffen für Freunde italienischer Motorräder in Loxstedt-Büttel

Info: Ralph Pleuß, Hake-Betcken-Str. 7, 2854 Loxstedt-Büttel, Tel. 04740/566

09.05.-12.05.91

Vårträffen 91 des Moto Guzzi Club Schweden in Kungsberg
Info: Moto Guzzi Club of Schweden, Curt Alge, Lönnvägen 7, S-14141 Huddinge, Schweden

10.05.-12.05.91

8. Laverda-Treffen der Laverda-Freunde Berlin
Info: Astrid Klein, Lüneburger Str. 1, 1000 Berlin, 030/3932202

11.05.-12.05.91

3. Int. Guzzi-Treffen des Guzzi Club Ravenna/Italien
Info: Magi Vittorio, Via Maggiore 45/47, I-48100 Ravenna, Tel. 0544/34120, Italien

12.05.1991

Italo-Frühstück für Freunde und Fahrer italienischer Motorräder. Beginn ca. 10 Uhr in 2849 Visbek, Schulstr. 4 (Ortsmitte).
Info: Georg Janßen jun., Schulstr. 4, 2849 Visbek, Tel. 04445/2466

12.05.1991

Italienertag im Het National Luchtvaart Museum in Soesterberg/NL

17.05.-18.05.91

6. Illinois Guzzi Rally bei Oquawka in Amerika
Info: Jerry & Bonnie Cokel, Box 411, Stronghurst, Ill. 61480, Tel. 309/924/1621, Amerika

17.05.-18.05.91

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

17.05.-19.05.91

Guzzi Treffen der Gruppo Moto Guzzi Finlandia in Kostenpaa/ Finnland
Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Tel. 931/465659, Finnland

17.05.-20.05.91

Lönsbodatreffen in Schweden
Info: Martin Berglund, Kung Knutsv. 19, S-29165 Kristianstad, Tel. 044/244249, Schweden

18.05.1991

Tuning Day des Ducati Owners Club of West Australia auf der Rennstrecke Wanneroo Park
Info: Tuning Day, P.O. Box 72, Mt Lawley 6050, Australien

18.05.-19.05.91

11. Laverda-Treffen des Laverda Club Holland in Lieveelde. Es sind nur Laverdas erwünscht.
Info: Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DH Koog aan de Zaan, Holland

24.05.1991

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

24.05.-26.05.91

Vårtreff des Moto Guzzi Club Norwegen in Tregde bei Mandal City
Info: Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesoya, Tel. 02-980145, Norwegen

VERANSTALTUNGS-KALENDER

25.05.-26.05.91

4. Italiener-Treffen der Laverda-Freunde VS
Info: Laverda-Freunde VS-Villingen, Tel. 07721/53539

25.05.-26.05.91

Annual D.O.C.C. Track Rally des Ducati Owners Club of Canada in Motorsport/Canada
Info: Moto Desmo, Box 550, St. Catharines, Ont., L2R 6W8, Canada

31.05.-02.06.91

4. Ital.Treffen in Wemeldinge in der Provinz Zeeland/Holland
Info: M.J. Kloostermann, Stekeldijk 2, NL-4493pe Kamperland, Tel. 0031/1107/2689 ab 18 Uhr

31.05.-02.06.91

2. Italienischer Morini Tag in Morano in Italien
Info: Moto Morini Club Italia, Surrbone Fulvio, Via G. Rossa, 2, Morano sul Po (AL), Italien

31.05.-02.06.91

20. MGNOC Kansas State Rally in Lindsborg, USA
Info: Frank Wedge, P.O. Box 98, Omitz, Kansas 76564, Tel. 316/586/3275, USA

Juni

01.06.1991

6-Zylinder-Treffen in Langenhorn
Info: 04672/425

02.06.1991

Treffen des Morini Riders Club GB auf der Isle of Man mittags beim Crosby Hotel
Info: Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, Tel. 0243/773415, England

05.06.1991

Ausfahrt des Morini Riders Club GB auf der Isle of Man. Treffpunkt 19 Uhr bei Laxey Quay.
Info: Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, Tel. 0243/773415, England

06.06.1991

Isle of Man TT Meeting des International Laverda Clubs auf der Isle of Man

08.06.1991

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

08.06.-09.06.91

12. Int. Guzzi-Treffen in S. Benedetto Del Tronto/Italien
Info: Simonelli Chiara, Via S. Pellico 198, I-63039 S. Benedetto del Tronto, Tel. 0735/86967, Italien

08.06.-09.06.91

3. Motorradtreffen des Motorradclub Akustik Italiana in Hirm/ Burgenland in Österreich.
Info: Gerhard Kurz, Hirschkreitagasse 10, A-7210 Mattersburg, Tel. 02626/37405, Österreich

14.06.-16.06.91

2. Italiener-Treffen des IMC in Langemark in Belgien
Info: IMC - Belgium, Vercaigne Geert, Roeselarestr. 254, B-8840 Oostnieuwkerke, Tel. 0032/51201191, Belgien

14.06.-16.06.91

Treffen für Ein- und Zweizylinder in Bjolstad Camping bei Molde/ Norwegen

14.06.-16.06.91

10. Int. Laverda- und Italienerntreffen des Laverda Club Dänemark in Lyngbyborg, DK-3450 Allerod (bei Kopenhagen) in Dänemark
Info: Dansk Laverda Klub, Toftevangen 71, DK-4130 Viby Sj., Tel. 0045/42394395, Dänemark

15.06.-16.06.91

Ducati-Clubrennen des Ducati Club Frankreich mit internationalen BOT- und SOS-Rennen in Carole/F
Info: Lionel Regnat, 9, Rue de la Croix Boisse, F-77720 Grand Puits, Frankreich

21.06.-23.06.91

MGNOC Arkansas Rally im KOA Campground bei Rogers in Amerika
Info: Steve Walker, 1006 N. Main Street, Bentonville, Arkansas 72712, Tel. 501/273/9408, USA

21.06.-23.06.91

Moto Guzzi Treffen in Schopernau-Bad Hopfreen in Österreich
Info: Tel. 05576/4758, Österreich

21.06.-23.06.91

Midsommertreffen des Moto Guzzi Club Schweden
Info: Curt Alge, Lönnvägen 7, S-14141 Huddinge, Schweden

22.06.-23.06.91

Midnight Sun Meeting des Ducati Club Finland auf der Rennstrecke KeMoRa in Finland
Info: Markku Saari, Ducati Club Finland, Mustaanvantie 30, SF-61340 Nopankylä, Finland

23.06.1991

2. Guzzi Treffen in Vicenza/ Italien
Info: Motor Shop SNC Di Possia G. e C., v. le S. Lazzaro 209, I-36100 Vicenza, Tel. 0444/562087, Italien

28.06.-30.06.91

11. Laverda-Treffen des Laverda Club Bergen
Info: Andreas Hlynianskyj, Kõnigsbergerstr. 44, 3100 Celle

28.06.-30.06.91

6. Int. Italienerntreffen der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. auf dem Grillplatz von Hürtgen bei Düren
Info: H.-P. Kaulen, Wissersheimerweg 8, 5042 Ertstadt-Herrig, Tel. 02235/6417 werktags ab 18 Uhr

28.06.-30.06.91

Internat. Laverda-Rally des Int. Laverda Owners Club in Hexham/ England
Info: S.C. Ernst, High Brich Cottage, High Brich Road, Weeley Heath, Clacton, Essex CO16 9BU, Großbritannien

29.06.-30.06.91

Laverda-Treffen der IG 750 Laverda in der Schweiz

29.06.-30.06.91

15. Int. Guzzi-Treffen in Massa/ Italien
Info: Casa del Motociclo del Cav. Aldovardi Guglielmo, Via Palestro 9, I-54100 Massa, Tel. 0585/41191-488544

VERANSTALTUNGS-KALENDER

July

06.07.-07.07.91

2. Int. Guzzi-Treffen des Guzzi Club Valli/Carate in Monza/Italien
Info: Valli Antonio di M. Valli, Via Milano 12, I-20048 Carate Brianza, Tel. 0362/901655, Italien

12.07.-14.07.91

7. Laverda-Treffen des Laverda Club Berlin
Info: Laverda Club Berlin e.V., Kniephofstr. 25, 1000 Berlin, Tel. 030/7958764

19.07.-21.07.91

Iowa State Rally des Moto Guzzi Owners Club bei Humboldt in Amerika
Info: Jackie Revis, 703 8th Avenue West, Spencer, Iowa 51301, Tel. 712/262/5620, USA

19.07.-21.07.91

1. New York State Empire Rally in den Adirondack Mountains, USA
Info: Rickie Moje, P.O. Box 365, Lockport, New York 14094, Tel. 714/434/3596, USA

20.07.-21.07.91

Slaters Weekend des International Laverda Owners Club Großbritannien

21.07.1991

1. Nat. Guzzi-Treffen in Cuneo/Italien
Info: Fratelli Varrone di Sorzana Alessio, Vicolo Beinette 1, I-12100 Cuneo, Tel. 0171/692764, Italien

27.07.-28.07.91

Scottish Camping Weekend des Morini Riders Club GB
Info: John Mungall, The Cat's Whiskers, Peat Inn, Cupar, Fife, KY 15 5 LH, Tel. 033/484358, Großbritannien

August

01.08.-04.08.91

10 Jahre Moto Guzzi Club Dänemark. Int. Guzzi Treffen bei Humlebæk nördlich von Kopenhagen in Dänemark.
Info: Ken Hansen, Ryetvej 37 St. Th., DK-3500 Vårlose, Tel. 4248/0641, Dänemark

02.08.-04.08.91

Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Bavarese in Thal
Info: Teichmann, Waldstr. 36, 8192 Geretsried 1, Tel. 087171/ 51081

02.08.-04.08.91

7. Int. Guzzi-Treffen in Gomadingen
Info: Moto Spezial, Uracher Str. 23, 7423 Gomadingen, Tel. 04265/1199

02.08.-04.08.91

7. Wisconsin Guzzi Rally, USA

02.08.-04.08.91

10. Laverda-Treffen der Laverda Freunde Silberstedt
Info: H.-H. Stöcken, Krautheide, 2381 Silberstedt

03.08.-04.08.91

Graffan Rally des Ducati Owners Club Canada.
Info: Moto Desmo, Box 550, St. Catharines, Ont., L2R 6W8, Canada

09.08.-11.08.91

6. Int. Laverda-Treffen des Stamm-tisch Heftrich in Heftrich (bei Idstein im Taunus).
Info: Uwe Hansen, Franz-Kirrmeier-Str. 12, 6720 Speyer, 06232/75332

15.08.-18.08.91

20. National Rally des MGNOC in Deschutes Country Fairgrounds, Redmond, Oregon, USA
Info: Darrel Dixon, 57455 S. Morse Road, Warren, Oregon 97053, Tel. 503/397/6590, USA

15.08.-18.08.91

4. Forza Italia-Treffen in Saint-Avold in Frankreich
Info: Robert Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avold, Frankreich

16.08.-18.08.91

Internationales Guzzi- und Benelli-Treffen in Chezard/VD in der Schweiz
Info: 038533868, Schweiz

23.08.-25.08.91

9. Virginia Moto Guzzi Owners Rally am Sherando See in den Blue Ridge Mountains in Amerika

23.08.-25.08.91

Cadwell Track Day des Morini Riders Club GB
Info: Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, Tel. 0243/773415, Großbritannien

23.08.-25.08.91

Int. Italiener-Treffen des MC Freaks Brovst in Dänemark (Jütland)

23.08.-25.08.91

2. Int. Moto Guzzi-Treffen des Guzzi-Club-Zurigo in Schwellbrun/Schweiz.
Info: Roberto Rossi, Bucheggstr. 27, CH-8037 Zürich, Tel. 01-3633213, Schweiz

23.08.-25.08.91

11. Laverda-Treffen des Laverda Club Schweiz
Info: Fritz Steger, Puntstr. 9, CH-8165 Oberweningen, Tel. 0041/01/8561640, Schweiz

23.08.-26.08.91

Internationale V-Twin Rally in Großbritannien in Shaftsbury, Dorset
Info: S. Powis, 26 The Crescent, The Wells, Epsom KT18 7LL, Tel. 037/27/24681,

30.08.-01.09.91

Treffen des Norsk Guzzi Klubb in Molde/Alesund in Norwegen
Info: Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesoya, Tel. 02/980145, Norwegen

30.08.-01.09.91

2. Laverda-Treffen der Laverda Freunde Eifel
Info: A. Joest, Am Bergeracker 18a, 5210 Troisdorf, Tel. 02241/ 82228

30.08.-01.09.91

4. Internationale Ostsee-Italo-Treffen der Ostsee-Italo-Interessengemeinschaft in Kiel-Falkenstein.
Info: Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel 1, Tel. 0431/671108

30.08.-02.09.91

Little Italia Festival in USA
Info: Ben Jackson, SR., 108 Miller Street, Rosedale, Indiana 47874, USA

VERANSTALTUNGS-KALENDER

31.08.-01.09.91

BRIT. ITALIEN. Klassikerfest o.
Startg. für A + M in Bad König/Odw.
Info: A. Hahn, Klosterwaldstr. 7; 6123
Bad König. Tel. 06063/3233 abends

September

06.09.-08.09.91

Hoosier Moto Guzzi Rendevous bei
Jamestown in Indiana/USA
Info: Mary Thompson, 224 North
Vine. Thorntown, Indiana 46071, Tel.
317/436/7150

07.09.-08.09.91

Clubrennen des Ducati-Club Holland
mit internationalen SOS- u. BOT-
Rennen in Assen/Holland
Info: Clemens Löwenstyn, Tjaden-
weg 47, NL-1456 AL Wydewermer,
Tel. 02990/3680666964, Holland

13.09.-15.09.91

Moto Guzzi Treffen in Mandello del
Lario beim Guzzi-Werk in Italien
Info: Moto Guzzi, Via E.V. Parodi 57,
I-22054 Mandello del Lario, Tel.
0341/709234, Italien

13.09.-15.09.91

3. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi
Club Olpe/Biggensee e.V. in Elben
Info: Ralf Böhm, Fichtenstr. 12,
5963 Wenden-Gerlingen, Tel.
02762/2743

20.09.-22.09.91

55. Bol d'Or mit Italiener-Treffen
des Forza Italia in Paul Ricard/F
Info: R. Hirsch, 9 Square Weiller, F-
57500 Saint-Avold, Frankreich

21.09.-23.09.91

Laverda 750 SFC Treffen in Bre-
ganze/Italien

27.09.-29.09.91

Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club
Deutschland in Lohfelden
Info: M. Fuchs, Fr. Ebert Ring 13,
3503 Lohfelden, Tel. 0561/ 517911

28.09.-29.09.91

Italiener-Treffen des Forza Italia
zum Superbike-WM-Rennens an
der Rennstrecke Magny-Cours/F
Info: R. Hirsch, 9 Square Weiller, F-
57500 Saint-Avold, Frankreich

Oktober

05.10.-06.10.91

Teilemarkt in Imola/Italien
Info: Circolo Romagnolo Auto
Moto d'Epoca, Via Zanotti 3A/3, I-
40026 Imola (BO), Italien

12.10.-13.10.91

Treffen der Zweizylinder Freunde
Bayern in Tüßling
Info: Koni Neubauer, Kleebergerstr.
40, 8399 Ruhstorf, Tel. 08531/3350

18.10.-20.10.91

7. Herbsttreffen der IG Europäi-
scher Motorräder Wöbbel
Info: Ulrich Meier, Friedenstalstr.
25, 4938 Schieder-Schwalenberg,
Tel. 05233/5795

November

18.11.-24.11.91

Motorradausstellung in Mailand/
Italien

Neu- und Gebrauchtteile / Bekleidung für Enduro und Cross (alle Fabrikate und Marken)

Gabel- und Stoßdämpfer-Service WP-Service (alle Marken)



MC-Stiefel, alpinestar ab 199,90
Spanngurte, Paar ab 29,90
Knieschoner, Paar ab 19,90
Helm Bell Moto 4 279,00

Luftfilter ab 19,90
MC-Lenker ab 19,90
Griffgummis ab 6,90
Hebel CR, Bj. 87-91, Paar 19,90

aprilia Vertragshändler in Kiel

WIMI

Cross + Enduro Raceparts · Kiel

Täglich geöffnet ab 14.00 Uhr, Samstag 10.00 bis 13.00 Uhr

Alte Lübecker Chaussee 44 · 2300 Kiel 1 · Tel. 04 31/64 15 75



aprilia



Von den Schwierigkeiten, einen Messestand zu organisieren

Zum dritten mal fand in Kiel die Messe "Motorrad live" statt. Bei gutem Wetter kamen ca. 30000 Besucher in die Kieler Ostseehalle. Wie schon in den beiden Vorjahren fragte uns auch diesmal der Veranstalter, ob wir nicht wieder einen Stand auf der Messe aufbauen wollten.

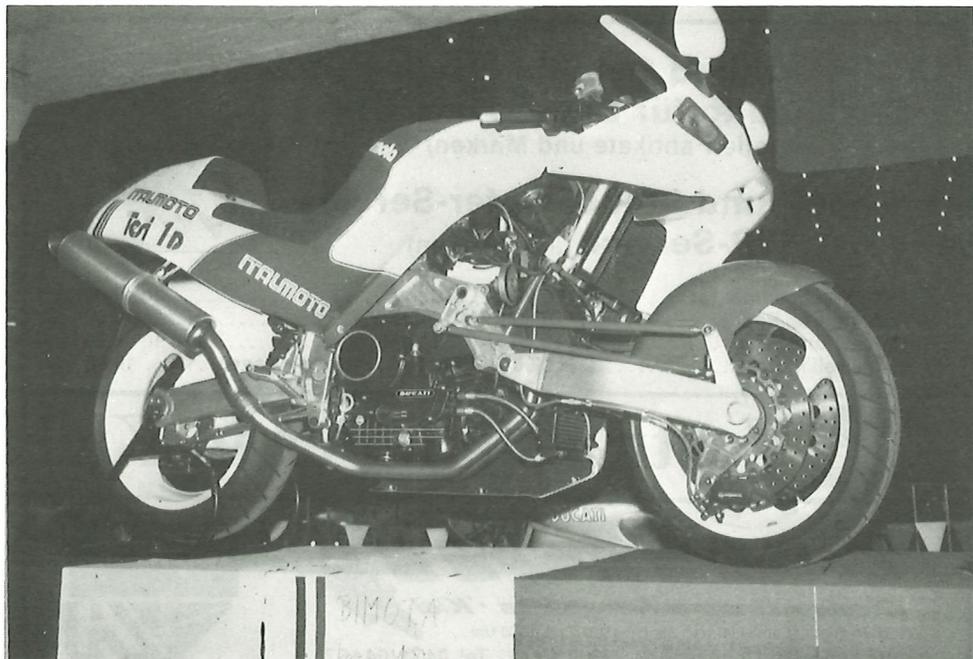
Eigentlich hatten wir vor, in diesem Jahr nichts in der Art zu machen. Aus verschiedenen Gründen fehlte uns die Motivation, um wieder einen Stand auszurichten. Hauptgrund war, daß wir keine Motorräder ausstellen wollten, die schon in den Vorjahren auf unserem Stand zu sehen waren. Und nachdem wir im ersten Jahr 27 und im zweiten Jahr 41 italienische Bikes gezeigt hatten, ging uns sozusagen das Material aus. Im nahen Umfeld waren einfach nicht mehr genug schöne Bikes, die man hätte ausstellen können.

Außerdem bringt ein Messestand jede Menge Arbeit mit sich. Und zu guter letzt treten doch einige Kosten auf (Dekomaterial, Benzingeld...), auch wenn die Standmiete kostenlos ist.

Aber es kam, wie es kommen mußte. Der Veranstalter überredete uns (unter anderem mit der Hilfe einiger motivierender Papierschnipsel), daß man das Ausstellungsgelände nicht alleine den Japanern überlassen darf.

Aber was für Motorräder sollten wir zeigen? Auf alle Fälle sollte der Stand nicht so groß werden wie in den letzten Jahren. Lieber nur 10 bis 15 Motorräder, aber dafür halt interessantere Bikes. Irgendwann stand der Vorschlag im Raum, daß man ja mal verschiedene Händler fragen könne, ob sie uns nicht was Interessantes zur Verfügung stellen würden.

Als Bernd und Felix mal wieder zu einer "Händlertour" starteten, nutzten sie die Gelegenheit, um mal vorsichtig anzufragen, was die Händler zu unserer Idee sagen würden. Der erste Versuch bei der Firma Stein-Dinse war auch gleich recht erfolgreich. Wir sollten die Battle of Twins-Maschine bekommen, die letztes Jahr die schnellste Guzzi im OMK-BOT-Pokal war, und einen Classic-Umbau. Neben den BOT-Renner wollten wir die zukünftige Straßenversion mit dem von der Rennmaschine abgeleiteten Fahrwerk stellen. So nach dem Motto "Von der Rennstrecke auf die Straße". Damit hatten wir schon mal drei Bikes.



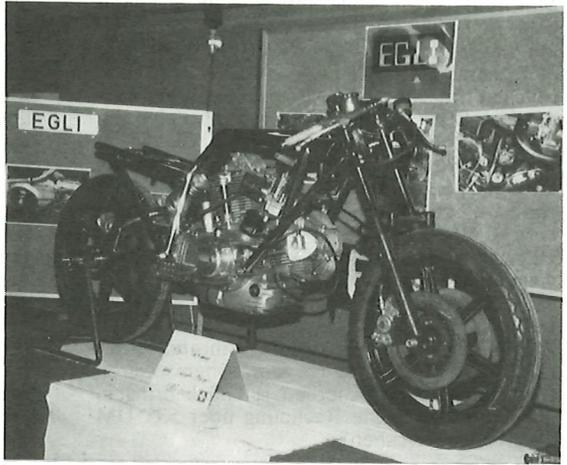
Die Bimota Tesi war das teuerste Motorrad auf der Ausstellung

Als nächstes fragten wir bei der Firma Italmoto in Berenbostel bei Hannover an, ob wir den schwarzen Königswellen-Racer mit vernickeltem Rahmen für die Messe in Kiel zur Verfügung gestellt kriegen würden. Alex hatte nichts dagegen und in Gönnerlaune erzählte er uns, daß er seit kurzem Bimota-Vertragshändler sei und auch eine Tesi mit Achsschenkelenkung habe. Auf die mehr profilaktisch gestellte Frage, ob wir die auch haben können, antwortete er: "Ja, wenn sie bis dahin nicht verkauft ist." Das waren dann schon fünf Zweiräder aus Italien für unseren Stand. Und die Bimota war als teuerstes Serienmotorrad mit der revolutionären Achsschenkelenkung ein besonderes Leckerlie für uns. Ein paar Tage später telefonierten wir mit einem Händler, der eine Gilera Saturno Piuma hat, ob wir diesen SOS-Production Racer kriegen würden. "Die Sitzbank ist gerade zum Kopieren, aber bis dahin müßte sie zurück sein", lautete die positive Antwort.

Bernd wußte noch einen, der sich gerade eine "normale" Saturno gekauft hatte, so daß wir auch hier eine Gegenüberstellung "Rennstrecke - Straße" planten. Die Liste war auf sieben Motorräder erweitert worden. Das war schon mal die halbe Miete.

Einer der Messeveranstalter, ein Motorradhändler, hatte in seinem Laden eine gebrauchte Ducati 900 Mike Hailwood Replika aus der letzten Serie stehen, die verkauft werden sollte. Da das Motorrad bis auf einen Königswellenschaudeckel absolut serienmäßig ist, nahmen wir es mit in unsere Liste auf. Ein Bekannter, der gerade erst letzten Winter seine Guzzi California II von Grund auf renovieren lassen hat, rief uns an, ob er sie nicht mit auf unseren Stand stellen könne, da er sie verkaufen wolle.

Als wir die Brüder Barharn besuchten, um zu fragen, ob wir wieder ihre Motorradbühne als Podest haben können, sahen wir, daß Andreas seine Le Mans, die schon im letzten Jahr auf unserem Stand ausgestellt war, gründlich überarbeitet hatte. Neuer Lack, Chrom und ein schwarzer Wildlederbezug auf der Sitzbank hatten das Motorrad so verändert, daß wir es in unsere Liste aufnahmen. Da wir gerade dabei waren, schrieben wir auch noch die Ducati 450 Scrambler seines Bruders mit auf (In Hokenheim belegte Michael im letzten Jahr den zweiten Platz mit dieser Maschine). 11 Motorräder hatten wir nun. Dazu kam noch eine Ducati 900 SS mit Königswellenmotor (wir hätten der gerne eine neuere 900 SS gegenübergestellt, aber von der waren noch die Verkleidung und die vorderen Bremscheiben wegen Garan-



Neben uns hatten ein paar Eglifahrer einen Stand aufgebaut. Unter anderem gab es diese Egli-Ducati zu sehen. Die Preisvorstellung für diesen Fahrwerkskit lag bei über 20000 DM.

arbeiten beim Händler). Ein Dutzend, das sollte reichen. Darunter BOT- und SOS-Bikes, das kann sich doch sehen lassen.

Das war die Planung, aber nun kam die Realität. Den Besitzer der Gilera Saturno bekamen wir nicht zu fassen, da ihn sein Arbeitgeber (die Post) in den Osten geschickt hatte. Auch der Händler mit der Gilera Saturno Piuma erteilte uns eine Absage. Das fing ja gut an. Als wir bei Stein-Dinse anriefen, um einen Termin für das Abholen der Fahrzeuge abzusprechen, kam der nächste Dämpfer. Aus der BOT-Maschine wurde nichts, aber dafür bekamen wir eine Magni-Guzzi.

Was sich uns noch in den Weg stellte, war das Transportproblem. Wie sollten die Motorräder von Braunschweig und Hannover nach Kiel kommen? Am besten müßte man einen LKW haben, in den fünf Motorräder hineinpassen, damit man die Kisten in einer Fahrt abholen kann. Der Messeveranstalter besorgte uns von einem befreundeten Motorradhändler (der Firma Nielsen in Flensburg) einen 7,49 Tonneer mit Ladebühne.

Am Dienstag, den 5. März ging es dann los. Bernd und Felix fuhren nach Flensburg, um den LKW zu holen. Es war das erste Mal, daß die beiden mit so einem Geschütz fuhren und auch mit Fahrtenschreibern hatten sie bis dahin nichts zu tun gehabt. Am Mittwoch starteten die zwei dann früh morgens, um die Motorräder nach Kiel zu holen. Zuerst ging's nach Berenbostel zu Italmoto. Nachdem wir die Bimota Tesi 1D und die Königswelle eingeladen hatten, fragten wir mal versuchsweise, ob er uns nicht noch ein

Motorrad geben wolle. "Was wollt ihr denn haben?" war die Antwort. Nach einigem Überlegen schoben wir als drittes Motorrad eine gebrauchte 750 F1 in den LKW.

Mit den drei Motorrädern im Truck ging's weiter nach Braunschweig. Dort verschwanden die nächsten drei Italo-Bikes (Eigenbau, Classic-Le Mans und die Magni-Guzzi) im Laderaum. Bis hierhin hatte ja alles gut geklappt, aber jetzt passierte es. Beim Rangieren auf dem Hof hatte Felix nicht damit gerechnet, daß das Heck des LKWs so weit ausscherete und stieß gegen ein Garagendach. Daraufhin lösten sich ca. 90 Dachziegel aus ihrer Halterung und folgten dem Gesetz der Schwerkraft. So um die 50 Ziegel überlebten den Absturz, während 40 nur noch als Puzzle zu gebrauchen waren (Angeblich sollen Scherben ja Glück bringen, aber kann man eine Rechnung über 533 DM als Glück bezeichnen?).



Auf dem Rückweg fiel die Tachonadel des LKW aus (heute wissen wir, daß sich das Schloß des Fahrtschreibers geöffnet hatte, aber jetzt nützt uns das nichts mehr). Es kam, wie es kommen mußte: Felix fuhr zu schnell und die freundlichen Herren von der Autobahnpolizei machten ihn darauf aufmerksam. Kurz vor 22 Uhr kamen die zwei dann endlich ziemlich genervt in Kiel an der Ostseehalle an und konnten gerade noch die Motorräder abladen, bevor die Halle abgeschlossen wurde. Danach gingen wir Essen. Dort trafen wir unter anderem Karl von der Firma Ölfuß, den wir kurzfristig davon überzeugen konnten, daß seine Pantah (ein sehr interessanter Sportumbau) unbedingt auf unserem Stand stehen müsse.

Am Donnerstag mußte als erstes der LKW wieder nach Flensburg. Kurz vor dem Ziel fing

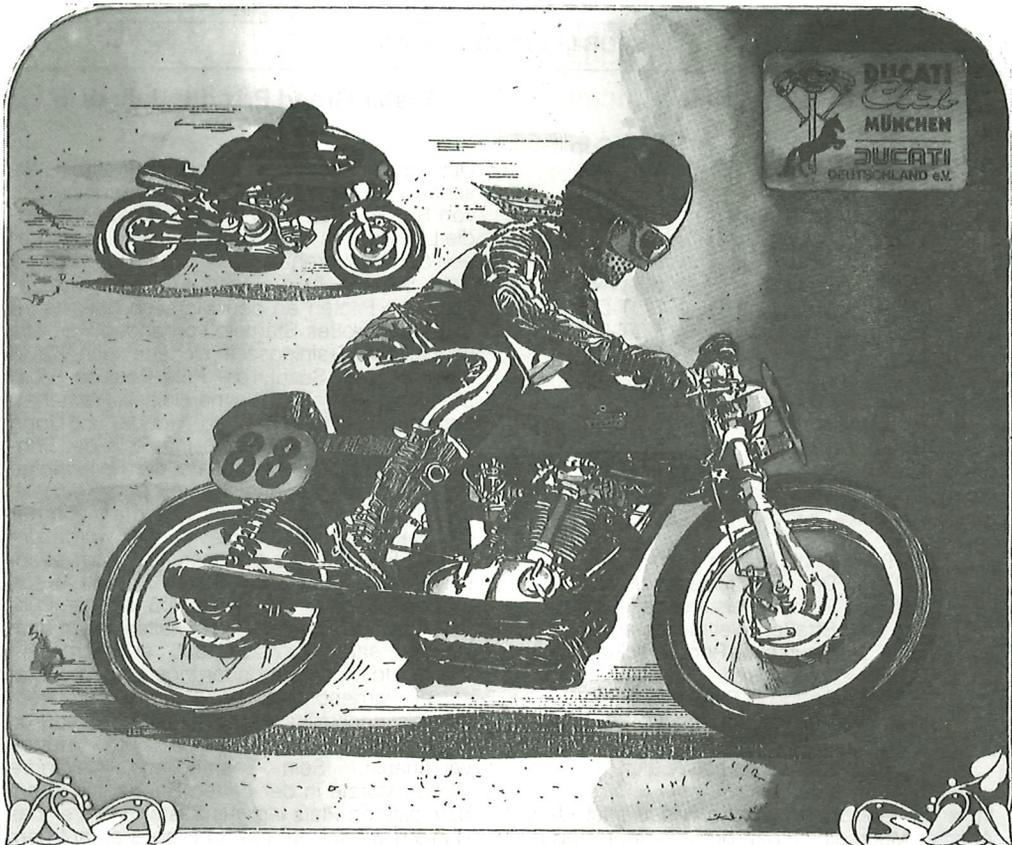
plötzlich eine rote Kontrolllampe an zu leuchten. In der im Handschuhfach liegenden Bedienungsanleitung war die Lampe leider nicht aufgelistet. Nachdem wir alle gängigen Sachen wie Keilriemen, Öl, Bremsflüssigkeit, etc. überprüft hatten, fuhr ich langsam bis Flensburg weiter. Wir lieferten den LKW ab, fuhren nach Kiel zurück und holten mit dem Hänger die Ducati 900 SS ab. Mit drei Mann mußten wir sie aus einem kleinen Keller hieven.

Nach einigem hin und her wegen Eintrittskarten, Parkausweisen für das Messegelände und dem Stromanschluß für unsern Stand konnten ein paar von uns mit dem Aufbau und dem Dekorieren anfangen, während die anderen die restlichen Motorräder und ein paar Podeste holten. Im Laufe des Tages trudelten immer mehr aus der Italo-Clique ein, so daß wir gegen Abend fast mit dem Aufbau fertig waren. Den Rest erledigten wir am Freitag Morgen.

Bis auf die sechs Motorräder, die wieder nach Braunschweig und Hannover zurück mußten, brachten wir alles noch am Sonntag abend nach der Messe weg.

Am Montag starteten wir um 6.30 Uhr Richtung Flensburg, tauschten den PKW gegen den LKW, fuhren nach Kiel, luden dort die Motorräder ein und lieferten sie bei Italmoto und Stein-Dinse ab, brachten den Laster nach Flensburg zurück und waren gegen Mitternacht wieder in Kiel. Alleine um die sechs Motorräder zu transportieren, sind wir insgesamt 2400 km gefahren.

Allen denen, die während der Messe und beim Auf- und Abbau mitgeholfen haben, möchten wir hier nochmal danken, besonders den Firmen Stein-Dinse und Italmoto, die so freundlich waren, uns Motorräder zur Verfügung zu stellen.



DUCATI-HOCKENHEIMRING TRAININGSLÄUFE

**DUCATI-TRAINING
MIT LÄRMBEGRENZUNG
AM 17. - 18. MAI 1991
IN HOCKENHEIM**

- A** Ducati Einzylinder bis 250 ccm und
B Ducati Scrambler bis 500 ccm getrennte Wertung
- C** Ducati Einzylinder bis 500 ccm ohne Desmo
D und Ducati Einzylinder bis 500 ccm mit Desmo getrennte Wertung
- E** Zweizylinder Markenoffen bis 1000 ccm
(BMW, Laverda, Guzzi, Norton usw.)
- F** Ducati Pantahs bis 750 ccm seriennah
- G** Ducati Königswellen 2-Zylinder bis 1000 ccm
- H** Ducati Pantahs bis 900 ccm, sereinnah
- J** Ducati 2-Zylinder Produktions- und Werksrennmaschinen
alle 85l er Strada/Superbikes

Sport-Termine

14.04.	Speyer/D	SOS-Cup
14.04.	Speyer/D	BOT-DM
14.04.	Speyer/D	SB-DM
21.04.	Calafat/Andorra	SB-EM
21.04.	Laguna Seca/USA	GP
28.04.	Jamara/E	SB-EM
28.04.	Jamara/E	SB-WM
05.05.	Nürburgring/D	BOT-DM
05.05.	Nürburgring/D	BOT-OMK
12.05.	Rijeka/YU	SB-EM
12.05.	Jerez/E	GP
19.05.	Salzburgring/A	SB-EM
19.05.	Misano/I	GP
19.05.	Zolder/B	SOS-Cup
19.05.	Zolder/B	BOT-DM
26.05.	Nürburgring/D	BOT-OMK
26.05.	Hockenheim/D	GP

BOT	= Battle of Twins
DM	= Deutsche Meisterschaft
EM	= Europameisterschaft
GP	= Straßen-Weltmeisterschaft
OMK	= Deutscher Rundstreckenpokal
SB	= Superbike
SOS	= Sound of Singles
WM	= Weltmeisterschaft

Daytona Speedweek

Im amerikanischen Daytona findet jedes Jahr Anfang März eines der größten Motorradereignisse der Welt statt, die Speedweek. Bei dem Rennen der Zweizylinder, hier Pro Twins-Grand Prix genannt, dominierten wie erwartet die Ducatis. Sieger wurde Doug Polen, der für den amerikanischen Ducati-Importeur startet. Er wird in diesem Jahr in der gesamten Superbike-WM antreten. Den zweiten Platz belegte der Neuseeländer Paul Lewis auf der Britten. Die weiteren Plätze waren: 3. Giorgio Cantalupo, Ducati; 4. Owen Coles, VEE; 5. Warren Elliott, Ducati.

Doug Polen startete auch in dem 200 Meilen-Rennen für Superbikes. Hier war er Trainings-schnellster und gewann auch einen Vorlauf. Aber schon nach einer Runde mußte er mit einer gerissenen Antriebskette aufgeben. Sieger wurde Miguel DuHammell, Honda vor Jamie James, der dieses Jahr auf Yamaha startet. Das Rennen der 250er wurde deutlich von den beiden Europäern Harald Eckl und Eskil Suter, beide auf Aprilia, dominiert. Schon nach fünf Runden hatten sie sich vom Feld abgesetzt, doch dann wurde das Rennen wegen eines Unfalls abgebrochen. Nach dem Neustart setzten sich die Apriliafahrer wieder vom Feld ab und besicherten Aprilia einen ungefährdeten Doppelsieg zum Saisonauftakt.

Erster Grand Prix des Jahres in Japan

Das erste Rennen zur Straßen-Weltmeisterschaft 1991 fand in Japan auf der Rennstrecke von Suzuka statt. In der 500er Klasse trat Eddie Lawson zum ersten Mal mit der Cagiva gegen die Konkurrenz an.

Beim Saisonauftakt gingen wie immer viele japanische Piloten an den Start, so daß mit 28 Bikes ein großes Startfeld vorhanden war. Die schnellsten Trainingszeit sicherte sich Kevin Schwantz auf Suzuki die Pole Position. Vom Start weg kämpften Wayne Rainey (Yamaha), Schwantz, Michael Doohan (Honda) und John Kocinski (Yamaha) um die Plätze in der Führungsgruppe. Im Ziel lautete die Reihenfolge Schwantz vor Doohan, Rainey und Kocinski. Die ersten vier überquerten innerhalb von nur 0,6 Sekunden die Ziellinie! Fünfter wurde der Honda-Pilot Wayne Gardner. Auf dem sechsten Platz fuhr unangefochten Eddie Lawson auf der Cagiva. Den Anschluß an die Führungsgruppe konnte er nicht halten. Nach dem Rennen sagte Lawson, daß er nach dem Warm Up noch Veränderungen an der Maschine vorgenommen habe, die sich im Rennen als nachteilig erwiesen hätten. "Dadurch habe ich eine Sekunde pro Runde verschenkt." Sein Teamkollege Alexandre Barros stürzte in der dritten Runde, als er auf dem siebten Platz lag. Als 22ster nahm er das Rennen wieder auf und beendete es auf dem 10. Platz.

Ergebnis: 1. Kevin Schwantz (Suzuki); 2. Michael Doohan (Honda); 3. Wayne Rainey (Yamaha); 4. John Kocinski (Yamaha); 5. Wayne Gardner (Honda); 6. Eddie Lawson (Cagiva); 7. Juan Garriga (Yamaha); 8. Alfonso Pons (Honda); 9. Kenichiro Iwahashi (Honda); 10. Alexandre Barros (Cagiva); 11. Doug Chandler (Yamaha); 12. Adrien Morillas (Yamaha); 13. Kevin Magee (Suzuki); 14. Didier de Radigues (Suzuki); 15. Peter Goddard (Yamaha).

Thome-Ducati-Team

Wie wir schon in der letzten Ausgabe gemeldet haben, wird Klaus Caspers dieses Jahr nicht für Moto Thome starten. Die Roche-Replica wird sein Bruder Bernd Caspers fahren, der sowohl an der Superbike-DM als auch an der Europameisterschaft teilnehmen wird. Zweiter Fahrer bei Thome wird Bernhard Schick, der in den letzten beiden Jahren auf Yamaha in der 250er Klasse fuhr.

Klaus Caspers wird auf einer RPR-Ducati in der BOT-DM versuchen, seinen Titel von 1989 zurückzugewinnen.

Italienische Superbike-Meisterschaft

Davide Tardozi distanzierte seine Gegner ganz klar beim Auftakt zur italienischen Superbike-Meisterschaft in Italien in Misano.

Der italienische Ducati-Fahrer gewann den ersten Lauf mit einem Vorsprung von 28 Sekunden vor dem Belgier Stephane Mertens, der in diesem Jahr von Honda zu Ducati gewechselt ist. Im zweiten Durchgang überquerte Tardozi sogar 41 Sekunden vor dem Zweitplatzierten die Ziellinie.

1. Lauf: 1. Davide Tardozi (Ducati); 2. Stephane Mertens (Ducati); 3. Luca Pasini (Honda); 4. Daniele Locatelli (Honda); 5. Romolo Balbi (Yamaha).

2. Lauf: 1. Davide Tardozi (Ducati); 2. Stephane Mertens (Ducati); 3. Luca Pasini (Honda); 4. Daniele Locatelli (Honda); 5. Andrea Brunotti (Ducati).

Superbike-WM-Rennen in Donington/GB

Vier Ducatis gingen bei den ersten beiden Läufen zur Superbike-WM an den Start. Neben den beiden Werkspiloten vom letzten Jahr, Raymond Roche und Giancarlo Falappa, schoben auch Doug Polen und Stephane Mertens ein rotes Motorrad aus Bologna an den Start. Im Zeittraining unterboten Polen und Roche beim Kampf um den besten Startplatz gegenseitig ihre Bestzeiten. Beim letzten Versuch, die Poleposition zurückzugewinnen, stürzte der Titelverteidiger Roche und verletzte sich die rechte Hand, was ihn nicht davon abhielt, an beiden Läufen teilzunehmen.

Die ersten vier Runden führte der Yamaha-Pilot Terry Rymer bis er von der Ducati von Mertens auf den zweiten Platz verwiesen wurde. In der achten Runde stürzte Mertens nach einem

Bremsfehler. Nun lag Baldassare Monti auf einer Honda an der Spitze, aber schon nach kurzer Zeit wurde er durch eine Windböe von der Piste geweht. Damit war wieder Rymer der erste, der von Polen, Fabrizio Pirovano und Rob Phillis verfolgt wurde. Vier Runden vor Schluß übernahm Polen die Führung. Rymer wäre in der letzten Kurve, bei dem Versuch sie zurückzugewinnen, fast von der Strecke abgekommen. Im Ziel lautete die Reihenfolge: Polen, Rymer, Pirovano und Phillis. Roche schied mit einem gerissenen Pleuel aus und Falappa, der im Zeittraining an der gleichen Stelle wie Roche gestürzt war, belegte den 14. Platz.

Auch im zweiten Lauf kamen nur zwei von vier Ducatis ins Ziel. Falappa schied schon früh mit einer gerissenen Antriebskette aus. (Mit dem gleichen Defekt mußte Polen in Daytona beim Superbike-Rennen aufgeben.) Mertens und Polen stritten um den Sieg, hierbei platzte der Motor des Amerikaners und Mertens beendete das Rennen als erster vor Roche, Phillis und Rymer.

1. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Terry Rymer (Yamaha); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Rob McElnea (Yamaha); 6. Brian Morrison (Yamaha); 7. Niall Mackenzie (Honda); 8. Ray Stringer (Yamaha).

2. Lauf: 1. Stephane Mertens (Ducati); 2. Raymond Roche (Ducati); 3. Rob Phillis (Kawasaki); 4. Terry Rymer (Yamaha); 5. Rob McElnea (Yamaha); 6. Brian Morrison (Yamaha); 7. Niall Mackenzie (Honda); 8. Fabrizio Pirovano (Yamaha).

Punkte: 1. Terry Rymer (Yamaha) 30 Punkte; 2. Rob Phillis (Kawasaki) 28 P.; 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 23 P.; 4. Rob McElnea (Yamaha) 22 P.; 5. Stephane Mertens (Ducati), Brian Morrison (Yamaha), Doug Polen (Ducati) je 20 P.; 8. Niall Mackenzie (Honda) 18 P.; 9. Raymond Roche (Ducati) 17 P.

Laverda-Spezialist

Sport-Sitzbänke, Sport-Kotflügel, Sport-Tank 24 ltr.
 Sport-Felgen 5 Zoll, Sportnockenwellen, Sport-Auspuff
 Sport-Verkleidungen, Sportventile, Sportkolben bis 85 ϕ
 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

Bianchi 350 Freccia Celeste

In der Oldtimer-Zeitschrift "Markt" berichtet Alan Cathcart auf fünf Seiten über die 350er Bianchi, mit der Tazio Nuvolari in den zwanziger Jahren der Konkurrenz das Fürchten lehrte. Sechs farbige Fotos zeigen die Maschine, die als erstes Rennmotorrad mit Königswellen-dohc-Motor gilt. Zu finden ist der Artikel in der Ausgabe 4/91.

Gilera RC 600 R

Einen Fahrbericht der Gilera RC 600 R kann man auf vier Seiten des April-Heftes von "PS" finden. Sieben Fotos zeigen die neue Sport-Enduro aus Italien.

Husvarna 350 TE

"PS" vergleicht in dem Heft 4/91 die italienische Enduro mit der Husaberg MC 350 und der Suzuki DR 350 S. Der sieben Seiten lange Artikel verfügt über 13 Bilder.

Ducati 900 SS

Auf sechs Seiten testet "mo" in der April-Ausgabe die neueste Version der Ducati 900 SS mit Vollverkleidung. Zu dem Artikel gehören drei Fotos.

Aprilia 650

Auf 8½ Seiten vergleicht Michael Pfeiffer in "PS" Heft 4/91 die Motoren der Aprilia 650 Pegaso und der Yamaha XTZ 660. Zwölf Fotos zeigen die Motoren und ihre Innereien.

Aprilia Futura 125

In dem neuen Hein Gericke Katalog wird die Aprilia Futura 125 auf 8 Seiten mit der 125er GP-Honda von Stefan Prein verglichen. Mit 29 farbigen Fotos ist der Artikel reich bebildert.

Noki-Moto Guzzi

Wie sollte es auch anders sein. Das "April-Edelbike" in der Zeitschrift "PS" kommt wieder aus Italien. Zumindestens das Herz und viele Anbauteile. Den Rahmen hat der deutsche Guzzi-Händler NOKI gebaut. Auf vier Seiten mit sieben Fotos wird das fertige Motorrad vorgestellt.

Laverda 750

Auf fünf Seiten des redaktionellen Teils des neuen Hein Gericke Kataloges wird über die Laverda 750 berichtet. Zu dem Artikel gehören 14 farbige Fotos.

DUCATI

CAGIVA

SCHA JOR

aprilia



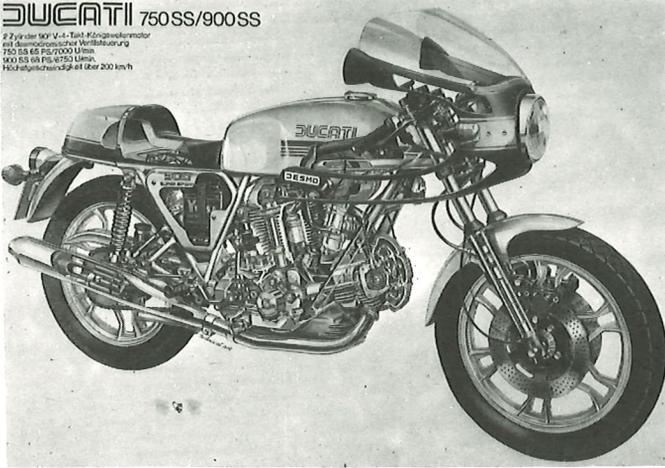
8261 Tübling
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

UNSERE 14 JÄHRIGE ERFAHRUNG MIT ITALIENISCHEN MOTORRÄDERN, KÖNNEN SIE VOLL NUTZEN. GROSSES ANGEBOT AN NEU- UND GEBRAUCHTTTEILEN ZU GUTEN PREISEN. NEU- UND GEBRAUCHTMO-TORRÄDER, LAFRANCONI UND 48Ø KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

DUCATI 750SS/900SS

2 Zylinder 100° V-4-Takt-Königswellenmotor
mit Desmodromischer Ventilsteuerung
750 SS 65 PS (1700 U/min)
900 SS 68 PS (4750 U/min)
Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h



Das Ducati-
Phantomposter von
Technical-Art!

Mit Einblick in
das innere des
Motors!

In der
gigantischen Größe
100 x 70 cm!

Ein Muß für jeden
Ducati-Fan!

Nur 30 DM
inclusive Versand!

Am Besten sofort
bestellen!

Das Ducati-Schnittzeichnungsposter zeigt vollen Einblick in die Technik der Desmodromik mit Königswellenangetriebenen Nockenwellen.

Endlich ist das Poster wieder in der vollen Größe von 100 x 70 cm (Größer als DIN A1) lieferbar. Das Poster kostet inclusive Versand in einer stabilen Verpackungsrolle nur 30 DM.

Heute noch Karte ausschneiden, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

Battle of Twins

Sound of Singles

Superbike

Motorradspport-Videos

Deutsche Meisterschaft 1990

In jeweils 60 Minuten die Höhepunkte der **Battle of Twins** und **Superbike** DM Saison, sowie **Sound of Singles** OMK-Pokal 1990 auf VHS-Videokassetten. Spannende Rennen, fantastische Rennszenen.

Technik, Tuning und Details satt.
Die Motorradspport-Videos für Insider.

Die Videos mit heißem Sound, fachkundigem Kommentar und starker Musik.

Preis: je 79,- DM

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

Hiermit bestelle ich ___ Exemplare von dem Ducati-Phantomposter zum Preis von 30 DM (incl. Versand in stabiler Rollenverpackung).
Kein Nachnahmeversand!

Antwort

0 Den Betrag lege ich in bar oder als Verrechnungsscheck bei.

Verlag Hasselbrink

0 Bitte buchen Sie den Betrag von meinem Konto ab. Meine Bankverbindung ist:

Postfach 2322

2300 Kiel 1

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten VHS-Video-Kassetten

- 0 per Scheck/bar überDM liegt bei
- 0 per Nachnahme und Gebühr
- 0 per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Verlag Hasselbrink

Postfach 2322

2300 Kiel 1

- 0 SUPERBIKE-VIDEO 90....79,- DM
- 0 BOT-VIDEO 90.....79,- DM
- 0 SOS-VIDEO 90.....79,- DM
- 0 Superbike-VIDEO 89....59,- DM
- 0 Bot-Video 89.....59,- DM

Datum Unterschrift

MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

- ich möchte gerne ein Probeheft der MOTALIA haben.
Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.
- Ja, ich möchte MOTALIA ab sofort/Nr. _____ abonnieren.
Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
- habe ich auf das Konto 742171 BLZ 210 501 70 der
Sparkasse Kiel überwiesen.
- habe ich als Scheck beigefügt.
- können Sie von meinem Konto abbuchen. Meine Bankverbindung
ist:

_____ Bank

_____ Bankleitzahl

_____ Kontonummer

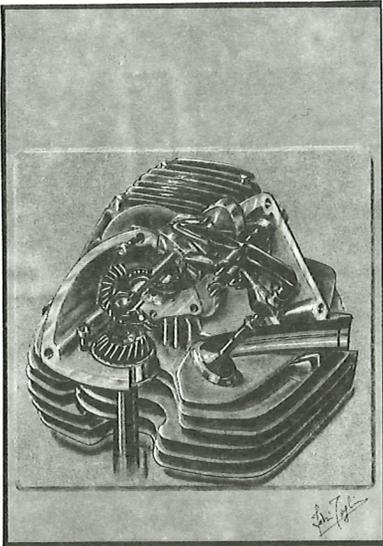
_____ Unterschrift

Mir ist bekannt, daß ich
das Abonnement innerhalb
von 7 Tagen schriftlich
widerrufen kann. Hierzu
genügt die fristgerechte
Absendung des Widerrufs.

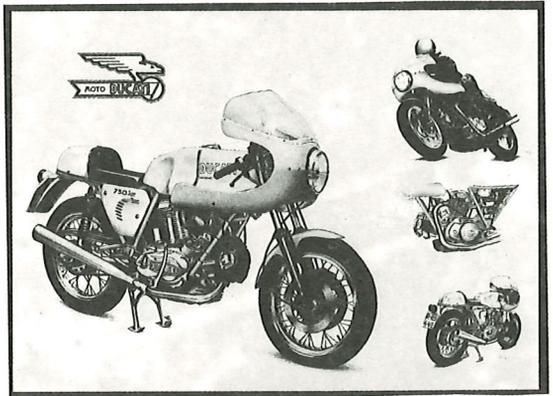
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



Links: Ducati-Zylinderkopf, mit vielfältigstem Autogramm von Dr. Fabio Taglioni, 70 x 50 cm, Farbdruck.
Preis 30,- DM



Oben: Ducati 750 SS (Rundmotor), handgemalt, Farbdruck, 70 x 50 cm.
Preis 34,- DM

Zubehör - Tuning

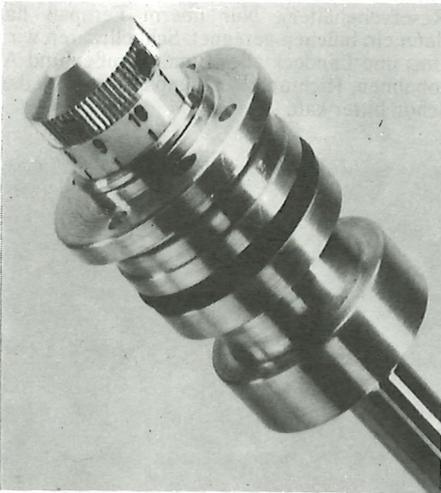
SS-Styling aus Aluminium

Wer schon immer gerne eine spiegelnde Verkleidung für seine Ur-SS haben wollte, wird jetzt bei der Firma Team Metisse, Am Wensler Bahnhof 2, 3304 Wendeburg/Wense, Tel. 05303/1376 fündig. Die klassische SS-Halbschale aus hochglanzpoliertem Aluminium kostet dort 595,- DM. Auch die SS-Sitzbank ist für 330,- DM in Alu lieferbar.

Verkleidung mit Scheibe für Paso

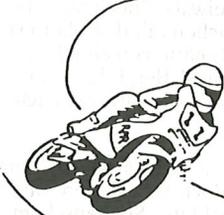
Die Firma Diopa Kunststofftechnik, Römerstr. 19, 7000 Stuttgart 1, Tel. 0711/604504 bietet für die Ducati-Modelle 906 und 907 i.e. ein Verkleidungsmittelteil mit integrierter, getönter Spoilerscheibe für 385,- DM an. Das Mittelteil paßt an die original Befestigungspunkte und wird natürlich mit TÜV-Gutachten ausgeliefert.

Bitubo Gabelstoßdämpfer für Ducati



Zugstufenverstellung der Bitubo-Gabeldämpfereinsätze

Der deutsche Bitubo-Importeur, die Firma Kämna, Brügger Str. 27, 2802 Ottersberg, Tel. 04205/8707 bietet seit kurzem Gabeldämpfereinsätze für alle Ducati 750-900 Königswellenmodelle und 750 Sport, 900 SS/90 an. Ein Paar Dämpfereinsätze mit verstellbarer Zugstufe kostet 487,- DM. Auf Wunsch können auch Gabeldämpfereinsätze für die 750 F1 angefertigt werden.



DUCATI
CAGIVA
GILERA

**Motortuning,
Fertigung von Spezialteilen,
Neumaschinen, Zubehör**

**Ihr Ducati-Vertragshändler im
Rhein-Ruhr Gebiet**

**Gartenstraße 29 * D-5802 Wetter
Telefon 02335/2957
Fax 02335/5280**

Zubehör-Kataloge

Im letzten Monat sind wieder zwei neue Zubehör-Kataloge auf unserem Schreibtisch gelandet. Der erste stammt von der Firma WBO Racing, Zum Forsthaus 32, 4500 Osnabrück, Tel. 0541/596781. Die Firma WBO hat sich auf die Verarbeitung von Aluminium spezialisiert. Die Fahrer italienischer und englischer Motorräder können in dem Katalog Tanks, Sitzbänke, Schutzbleche und Seitendeckel für ihre Motorräder finden.

Die Herstellung von Alu-Schwingen wurde eingestellt. Neben den Produkten aus Leichtmetall werden auch Verkleidungen und Sitzbänke aus GFK angeboten. Der Katalog kostet 5 DM.

Der wohl dickste Italo-Katalog, den wir bisher in den Fingern hatten, kommt vom Italo-Shop-Neuss und hat 126 Seiten. Hier sollte eigentlich jeder Ducati-Fahrer etwas für sein Motorrad finden. Das Zubehör- und Tuning-Angebot umfaßt alle Modelle vom Einzylinder bis zur 888.

Den Katalog kann man gegen eine Gebühr von 14 DM (Scheck) anfordern bei: Italo-Shop-Neuss, Rosmarinstr. 43, 4040 Neuss 1.

Die Reise zum Bol d`Or 1990

Es waren einmal eine V7 und SP. Die V7 lenkte Reinhard -der Bärtige- schon zwei Jahre über Stock und Stein. Bei unserer Tour war das größte Problem eigentlich nur die Bodenfreiheit. Zuverlässigkeit hatte die V7 nicht zuletzt zum Le Mans-Rennen im April mit 3 Mann und deren Gepäck bewiesen! Bei meiner SP war eigentlich auch klar, daß im Großen und Ganzen nicht viel fehlt, wenn ich nur genügend Werkzeug und Ersatzteile mitnahm. Es geht sowieso nur das kaputt, was nicht vorhanden ist, und da die V7 mit Beiwagen doch auch befüllt werden muß, brachte ich Reinhard ein paar Tage vor der Abfahrt meine Sachen mit dem Auto vorbei. Ein Blick und eine Frage von ihm: "ja ... ja wie lange" und "ja überhaupt, ich hätte gemeint 4 Tage Bol d`Or und so. Ich muß am 26.09. wieder in die Firma." Also mußten der Denzel Bergführer (über 300 Seiten Buch) und verschiedene Teile doch zuhause bleiben. Die Woche der Abfahrt war auch schon angebrochen - 3 Tage arbeiten, dann ins Leder hüpfen und ab ging's.

Beim Wetter ging's auch abwärts. Wochenlang war's schon trocken, doch jetzt Regen - aber die Wettervorhersage meldete Sonnenschein. Ich werde nie mehr übern Wetterdienst lästern. Pünktlich am Dienstag goß es das letzte Wasser aus den Wolken, während am Mittwoch den 19.09., Tag der Abfahrt, die Sonne strahlte. Unsere Strecke hatten wir schon ein wenig geplant, die Tagestouren sollten sich nach 10 Stunden dem Ende neigen. Nur am Mittwoch abend wollten wir bis Mitternacht guzzen, auf jeden Fall bis zur italienischen Grenze kommen. So daß wir halt spätestens Donnerstag nachmittag irgendwo in den frz. Alpen Schotter unter den Rädern hätten. Danach sollte sich die Tour je nach Zeit und Entfernung zum Bol d`Or richten. Da mich meine SP schon einige Male heil zu diesem Ziel brachte, kannte ich auch verschiedene Strecken und deren Zeitaufwand.

Eines muß ich auf alle Fälle festhalten: zeitmäßig war nicht die geringste Panne unterzubringen, nur tanken, essen, trinken, schlafen und natürlich fahren, waren vorgesehen. Eigentlich nur guzzen, wozu nimmt man sonst Urlaub.

Also wie gesagt, Abfahrt Mittwoch abends 18.00 bei Reinhard in Kobl. Die Guzzis tags zuvor schon bepackt und durchgecheckt, Wetter noch gut, gings los. Zuvor noch schnell mit Toni telefoniert, der in diesen Tagen von der Türkei gleich durchstartete Richtung Südfrankreich. Kurz ausgemacht bei unserem alten Wirt am Freitag ca. 18.00 -alles klar-tschüss!!

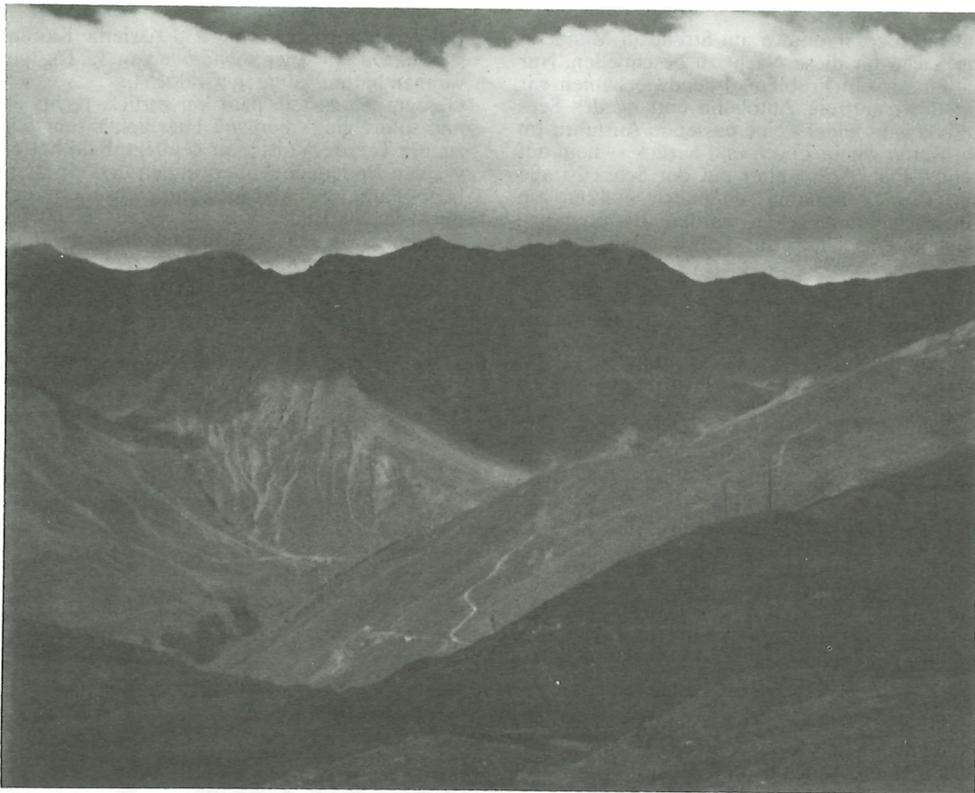
Und schon ging's hinab den Marktlerberg auf die B12 Richtung München dann Autobahn Garmisch. Kurvenmäßig ist nicht viel los - total langweilig, aber für Wilde finden sich genug VW

GTI oder Manta's bzw. BMW, die für Abwechslung sorgen. So haben wir es geschafft, daß eine Autobahn mit noch weniger Kurven gebaut wird.

Nach 2½ Stunden, München schon ein Stück hinter der Öffnung unserer Lafranconis zurück, wird es ziemlich finster. Schwer hingen die Wolken in den Bergen vor uns. Von wegen Blick auf die Zugs Spitze in der Abenddämmerung. Doch es tropfte nur ein bißchen, auch an der österreichischen Grenze wurden wir nicht aufgehalten und so war nicht mal Zeit zum Plastik überziehen. Unsere Schnapsbehälter hatten in Garmisch auch den Rand vollgekrigelt (inclusive der Reservebehälter). Nur überm Fernpaß hat's dann ein bißchen geregnet. Schnell waren wir in Imst und Landeck alles Bundesstraßen und Autobahnen, Richtung Reschenpaß wurde es dann schon bitter kalt.



Ab und zu wars doch recht steil



Mittlerweile war's stockfinster und schon gut nach 22.00 Uhr. Dann kam die Schweiz und der Reinhard wurde munter. Von wegen kalt und zittern. Er fuhr vorne weg und ich konnte schauen, wie ich nachkam. In der Dunkelheit halfen mir die ganzen Cavallos nicht's, mit denen er ja auch nicht gerade knapp bestückt ist. Eine V7 mit 1000 ccm, 36er Dell'Ortos und kürzerer Übersetzung zieht schon ab. Von wegen Müdigkeit, hierzu war ehrlich gar keine Möglichkeit gegeben. Volle Konzentration war angesagt. Immer wieder Baustellen und verschmutzte Straßen. Wir gaben nicht auf. In dieser Nacht war es halt Schicksal für die schweizer Anwohner der B27, daß sie kurzfristig aus dem Schlaf gerissen wurden, um dem Hall unserer Guzzis zu huldigen. Bei St. Moritz wurde es sehr kalt, aber allein die Gewißheit, nur noch höchstens 100 km bis zur italienischen Grenze, ließ uns die Zähne zusammenbeißen und weiterguzzen. Nicht einen Moment standen die vier Töpfe der beiden Guzzis still in dieser Nacht. Sie erfüllten die Nacht, die sonst wie ausgestorben wirkte, zum Leben. Endlich der Malojapaß, eng geht's da hinab. Der Temperaturunterschied auf ein paar km war toll, kam er doch gerade zur rechten Zeit

und jetzt wußte ich, das Schlimmste (die Kälte) war für diese Nacht überstanden. Doch sollte es ganz anders kommen. Laut Planung wollten wir hier irgendwo mal kurz schlafen. Aber in dieser lauen Nacht waren die Anstrengungen voll vergessen.

Kurzer Stop an der italienischen Grenze, mit kleinem Palaver der vier Grenzer. Irgendwie kam's mir vor, als wenn unsere Motoren jetzt nochmal um eine Klasse besser liefen. Ohne den Motor abzustellen - nur den Fuß runter und wieder rauf, ließen sie uns wieder anfahren, im Spiegel sah ich noch alle vier uns nachblicken.

In Italien sind die Ortschaften noch enger und der Hall noch intensiver - aber stop, in dieser Kneipe brannte Licht. Reinhard kurz gefragt, er "ja wenn's da moast, dann gema hoit - Hunga hob i oba koan." Trotzdem wurde es eine längere Pause, tat auch not nach über 6 Std. Nachtfahrt. Die V7 wollte auch etwas flüssiges, so mußten unsere Reservekanister ausgepackt werden. Während bei der V7 volle 20 Liter reinpaßten, benötigte meine SP nur 5 Liter, um am Ende genauso weit zukommen.

Gegen 2.00 Uhr kamen wir wieder weiter, bald sahen wir auch den Comer-See. Das Landkartenstudium zwischen den Cappa's, brachte uns

auf die Idee, irgendwo am Strand in Mandello die Sache für diese Nacht zu beschließen. Nur hatten wir ein Problem. Irgendwie kamen wir auf die mautfreie Autobahn entlang des Sees und da gabs leider keine passende Ausfahrt. Im Nu waren wir in Lecco und zurück - nein auf keinen Fall. Also weiter auf der Schnellstraße und dann Autobahn, schließlich mußten die Gutscheine ausgegeben werden. Bis Richtung Mailand ging's ganz gut, teilweise bißchen Nebel.

Kurz vor Mailand ist mir jedoch ein grober Fehler unterlaufen - verkehrt abgebogen, jetzt standen wir irgendwo auf der Autobahn Richtung Bergamo mit sehr wenig Benzin. Okay - hilft nichts, nächste Ausfahrt runter - vorm Mauthäuschen rum und zurück, der Umweg war bestimmt 50 - 60 km. Was in dieser Nacht noch alles durch meinen Kopf ging, kann man nicht beschreiben. Teilweise sang ich irgendwelche Lieder, um die jetzt auftretende Müdigkeit zu unterdrücken. Auch die ital. Brummis brauchten in diesen Morgenstunden wesentlich mehr Platz, als ein Fahrstreifen besitzt.

Endlich Licht - die in der Karte eingezeichnete Station - Blinker raus, paarmal runtergeschaltet und stop ... Scheiße, Tankstelle geschlossen, also Karte raus und die Lage überprüft. Bei mir war's erst halbernst, meine Reserve würde noch gut 30 km halten - doch beim Reinhard sah es böse aus. Er meinte, wir sollen es doch probieren, 1 Liter war es noch, nur die V7 erwischt halt den letzten 1/2 nicht, aber hier schlafen bis jemand kommt - bei diesem Lärm - nein. Also das ganze Zeug wieder zusammen gerafft und weiter ging's im Schneckentempo Richtung Turin. 80 war das Höchste, immer dicht hinter Reinhard. Die Brummis donnerten nur so vorbei, heute glaub ich an den Sog bzw. Rückenwind und Windschatten.

Alle paar km kam eine neue Hinweistafel, mit Aschip 89 km oder Schell 49 km. Auf einmal standen wir halt, nun blieb nichts übrig, als umzuschütten. In der totalen Finsternis haben wir bestimmt mehr verschüttet, als in den Tank der V7 gebracht. Kurz nach dieser Zwangspause kam auch schon der Hinweis - Tankstelle 3 km. Es reichte!

So jetzt aber Brotzeit raus und bißchen was trinken. Die ganze Zeit über brummt die LKW's vorbei, hier kann ich nicht schlafen, auch Reinhard meinte, es kann nicht mehr weit bis Turin sein. Na gut, aufgesessen und losgezuzt. Tank voll - gutes Gefühl, aber Magen voll macht auch müde, trotzdem das schlimmste war hinter uns. Auf der Landstraße von Turin über Susa nach Frankreich herrschte viel Verkehr und dichter Nebel. Endlich hell - Punkt 7.00 gab's dann Frühstück in Susa und ich erzählte

Reinhard nochmals von der Assietta Kammstraße. Da wir jetzt sowieso einen 1/2 Tag gewonnen hatten, könnten wir doch ...

Sagst, getan - ein paar km zurück, rechts ab und sofort ging's bergauf. Hier geht's sehr eng zu, die Teerdecke ist aber gepflegt. Bald hatten wir den Bodennebel überwunden und ein herrliches Panorama. Mit der Baumgrenze war auch der Teer zu Ende. Vor uns lagen gut 60 km Schotter zwischen 1800 m und 2500 m Höhe.



Gut ausgeruht ging es weiter

Um einen Hügel rum ging's auf der anderen Seite bergauf, kein Mensch weit und breit. Zuviel Luft in meiner SP, so mit 1,5 atü fährt sich Schotter am besten. Den ganzen Vormittag für diese paar km, aber sehr viele Stops für Fotopausen bremsen einfach den Schnitt. Bei steilen Abschnitten halfen wir uns gegenseitig, auf dem Foto könnt ihr sehen, daß es ab und zu ganz steil herging.

So ein Wetter, nur Sonne und nichts außer zwei Guzzis, ein Freund und Berge. Toll, super! Ein paarmal tauchten Ruinen auf und auch ein Bergaltar mit Blumen und Gipfelsymbole mit Adlern usw. Alles mußte besichtigt werden, bis es nach Stunden wieder bergab ging, aber wie! Mußte wohl eine Schipiste sein, Foto machen war nicht bei diesem Gefälle und Spurrillen. Reinhard kostete es einige Kühlrippen in der Ölwanne. Vorbei an einer Schilftstation - aber

da stand ein R4, also muß in diesem Gefälle auch eine Rinne für Autos sein. Mittlerweile ging auch die Reserve dem Ende zu und die Baumgrenze war noch nicht in Sicht. Immer genau zur rechten Zeit fand sich eine Möglichkeit zum Weiterfahren. Gott sei dank war dieses Moto Cross ähnliche Gelände trocken, aber umkehren wär so und so nicht drin gewesen. Runter kommen ist gar nicht so einfach! Endlich eine Ortschaft - bloß keine Tankstelle! Also Karte raus und staun, dieser Ort war nicht eingezeichnet. Obwohl wir uns in einer größeren Ortschaft befanden und einen sehr kleinen Maßstab in der Landkarte hatten. Nun gut, mit den vorletzten Tropfen weiter bergab bis zur nächsten ganz großen Kreuzung und wieder such, such. Mensch, ja genau, wir befanden uns auf der anderen Seite des Gebirgskammes, nämlich ein paar km hinter Susa in Oulx. Später haben wir darüber gelacht, schließlich ist alles gut gegangen. Vor allem war jetzt tanken und essen vorrangig. Dies war eigentlich die einzige Pause, die 1/2 Std. dauerte.

Gut erholt traten wir die Weiterreise an. Die Fahrt über Montgenevre nach Briancon in Frankreich war dann auch richtig erholsam, wengleich wir uns erst wieder an den Verkehr gewöhnen mußten.

An der Grenze noch mal kurz halt gemacht und die Reifen überprüft, ob der Druck gleich blieb (Fingersystem). Auch hier wurden wir einfach durchgewunken. Bei der Suche nach der Abzweigung zum Col d'Izoard lernt man halb Briancon kennen. Kurve links und noch mal, dann rechts und wieder zurück, knapp 20 km sind's bis zum Gipfel. Die Abfahrt war jedenfalls schöner. Bis kurz vor der Ortschaft Guillestre zog sich ein Tal - fast schon eine Schlucht - mit einer guten Straße und wenig Verkehr hin. In Guillestre hab ich bei früheren Touren schon einige Male übernachtet. Diesmal war es erst 16.00 Uhr und noch keiner von uns müde.

Jedenfalls ging's nonstop weiter übern Col d'Vars Richtung Jausiers. Doch ein Scherz - ein Schild - Route Barre - zwang uns zur zweiten Pause, die ich mit einer kleinen Brotzeit überbrückte. Bald standen ca. 15 Motorradfahrer bei uns, die aber sehr wenig Geduld bewiesen und die 45 Min. nicht abwarteten. Selber schuld - später am Bonnette trafen wir sie wieder. In Jausiers kauften wir noch mal Proviant und ab den Bonnette hinauf. Daß das der absolute Berg ist, hab ich Reinhard schon erzählt, auch von den vielen Ruinen aus den letzten beiden Weltkriegen. Ein paar wurden auch näher begutachtet und dann kam das letzte und steilste Stück zur Gipfelschleife, wo man das schönste Bergpanorama überhaupt hat. Daß hier der V7 die

Luft nicht ausging, ist auf alle Fälle eine Beachtung wert. Mittlerweile war's wohl 19.00 und schön langsam merkte ich den Tag in meinen Knochen. Also auf in den Kampf - das letzte Stück. Unterwegs überholten wir noch die ungeduldigen Leute von der Baustelle. Anschließend waren die Serpentina zu Ende, der Teer besser. Zum Tagesabschluß ließen wir es noch mal flott angehen.



Die zeitweise Straßensperre zwang uns zur Pause

Da wir diese Nacht doch endlich mal Schlaf brauchten, bremsten wir kurz vor Isola an einem Campingplatz. Blick zu Reinhard - okayfrag ich mal. Ah super - sogar warme Dusche, gleich bezahlt und ab durch die Schranke zur Dusche. Lederkombi ausgezogen, Sachen raus und Handtuch über die Schulter, so ein Durcheinander haben die wohl noch nicht gesehen. Nach 15 Minuten, richtig frisch gemacht, hüpfte ich wieder in meinen heißgeliebten und verschwitzten Kombi. Jetzt schüttelten sie wirklich den Kopf. Kurzes Pallaver, wo ist ein Restaurant noch offen? In Isola fanden wir auch die beschriebene Pizzeria. So gegen 22.00 landeten wir wieder am Campingplatz. Unsere Motorräder wurden auch gleich neben der Einfahrt zur berühmten Guzziburg aufgestellt - das heißt 1,50 m auseinander, Plane darüber - Schlafsack darunter. Noch während die Auspuff's leise knisterten, war ich auch schon dahin.

Im nachhinein würde ich schon sagen, eine solche Strecke nonstop, Du spinnst. Andererseits sind wir zwanglos abgefahren und einfach solange es Spaß machte. Es gab mir ohne Zweifel gewisse Befriedigung, auch der Guzzi gegenüber.

Koni

Der zweite Teil folgt in der nächsten MOTALIA.

DUCATI

EG-Importe mit Werkstattgarantie

- * kurze Lieferzeiten für Motorräder
- * bester Service
- * schnelle Ersatzteilversorgung

- 1000 Berlin 42 * Roger's Shop
Bergholzstr. 7 * 030/6268203
- 1000 Berlin 42 * Fa. WRF
Gottlieb-Dunkel-Str. 20-21 *
030/7036055
- 2255 Langenhorn * Fa. Dohrn
Dorfstr. 166 * 04672/1292
- 2802 Otterstedt * Fa. Kämma
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepker Str. 15 * 04242/2196
- 3000 Hannover 1 * MO-TEAM GmbH
Vahrenwalder Str. 115 * 0511/661907
- 3111 Melzingen * Fa. Möglich
Hauptstr. 4 * 05822/1399
- 3558 Frankeberg * Fa. Huber + Bressler
Röddenauer Str. 16 * 06451/4700
- 4047 Dormagen-St. Peter * Fa. Drewitz
Sachtlebenstr. 2 * 02106/70822
- 4270 Dorsten-Wulfen * Fa. Nitzsche
Hervester Str. 39 * 02369/21842
- 4600 Dortmund 1 * Fa. Classic Motors
Burgholzstr. 7 * 0231/819209
- 5060 Berg.Gladbach (bei Köln)
Fa. Dieter Schmeink* Strassen 82
02204/82840
- 5540 Prüm * Fa. März-Ferdinand
Spiegelstr. 10 * 06551/3377
- 5920 Bad Berieburg * Fa. Witten + Weber
Ederstr. 60 * 02751/6609
- 6072 Dreieich * Fa. Jung
Am Gänsgraben 12 * 06103/31296
- 6101 Reichelsheim * Fa. Laßhof + Partner
Hofweg 1 * 06164/4446
- 6272 Niedernhausen-Engenhahn * Fa. Schenk
In der Lei 19 * 06128/73144
- 6417 Hofbieber-Schwarzbach * Fa. Trapp
Tanner Str.1 * 06684/687
- 6500 Mainz * Fa. Trier
Dahlheimer Str. 3 * 06131/366814
- 6690 St. Wendel * Fa. Scharle GmbH
Kelsweiler Str. 15 * 06851/3035-36
- 6725 Römersberg 2 * Fa. Uwe Witt
Hauptstr. 10 * 06232/ 84059
- 6955 Aglasterhausen * Messer + Reinmuth
Im Oberen Tal 11 * 06262/849
- 7015 Gerlingen * Fa. Desmodrom
Eltinger Str. 28 * 07156/49595
- 7104 Obersulm-Weiler * PS-Motorradladen
Teichstr. 30 * 07130/7782
- 7340 Geislingen * Fa. DSM Klaus
Mayerhofer * Stuttgarter Str. 46
07331/66262
- 7410 Reutlingen 1 * motomeccanica
R. Nesselhauf + P. Grüner
Lindachstr. 56 * 07121/210180
- 7505 Ettlingenweiler * Fa. März-
Motorradhandel * Acherstr. 10
07243/90782
- 7590 Achern * Fa. Otteni + Strauß
Von-Drais-Str. 30 * * 07841/1666
- 7637 Ettenheim-Altendorf * Hänslle-Motor-
radsport GmbH * Industriestr. 12
07822/9345-3445
- 7760 Radolfzell * Fa. Andreas Raichle
Konstanzer Str. 34 * 07732/13319
- 7852 Binzen * Motorrad-Center Dreispitz
Am Dreispitz * 07621/63793
- 7961 Vogt * Fa. Moto-Mahle
Küchel 2 * 07527/5377
- 8024 Oberhaching * Fa. Beyreuther
Hahilingastr. 5 * 089/6136263
- 8110 Murnau-Westried * Fa. Hammer
Am Bahnrain 10 * 08841/5374
- 8260 Mühlendorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donastr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehermeier Motorräder
Deggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8430 Neumarkt * Jura-Motors
Regensburger Str. 84 * 09181/8570
- 8510 Fürth * Fa. Braun & Eschenbacher
Otto-Seeling-Promenade 6 *
0911/773651
- 8710 Kitzingen * hmf-Motorräder
Muldenweg 8 * 09321/24444
- 8751 Obernau/aschaffenburg * Fa. Kolb
Maintalstr. 13 * 06028/6631
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

CLUBVORSTELLUNG

Motorradfreunde "italienischer Motorräder" Eufalia-Nord e.V.

Anfang 1986 haben sich einige Motorradfahrer zusammengefunden, um ein Motorradtreffen zu veranstalten. Daraus hat sich unser Motorradclub Eufalia-Nord entwickelt.

Zur Zeit sind wir 16 Mitglieder, die überwiegend Guzzis von Nuovo Falcone bis zu den großen V-Modellen fahren.

Zum Sammeln und zur Pflege der Motorräder wurden, speziell für die älteren Modelle, gute Direktkontakte nach Italien aufgebaut.

Unsere Benzingespräche finden zweimal im Monat statt. Darüberhinaus trifft man sich häufig privat beim Schrauben, tauscht sich aus und es werden Ausfahrten und Feten veranstaltet.

Man hört, liest und erlebt selber oft, daß ein Verein nur starr nach der sogenannten Vereinshierarchie funktioniert. Das trifft sicherlich auf viele größere Vereine, nicht aber auf uns zu. Warum dann aber ein Verein? Die Erklärung ist einfach. Bei uns existiert der Vereinsvorstand lediglich zur Abwicklung des "Behördenkrams" bei der Durchführung des alljährlichen internationalen Treffens. Hier braucht man schon allein zur offiziellen Durchführung einer Ausfahrt

einen "e.V.", da nur dieser normalerweise als Organisator akzeptiert wird. Zudem verlangen die Behörden den Nachweis des Abschlusses einer Veranstalterhaftpflichtversicherung, die nicht von Einzelpersonen abgeschlossen werden kann.

Passiert ist schließlich schnell was! Die Institution des Vereins erweist sich damit als ein erforderliches und notwendiges "Übel". Also Tifosi, wer Lust hat und sich nicht durch das "e.V." direkt abschrecken läßt, schaut mal in Kürze vorbei oder besucht uns beim diesjährigen "6. Internationalen Italienertreffen der Motorradfreunde Eufalia-Nord", das diesmal vom 28.06.-30.06. in Hürtgen bei Düren stattfindet.

Kontaktadresse:

Peter Kaulen

Wissersheimer Weg 8

5042 Erftstadt-Herrig

Tel. 02235/6417 werktags ab 18 Uhr

Laverda Interclub

Massimo Laverda hat vor, den LAVERDA INTERNATIONAL OWNERS CLUB, kurz INTERCLUB genannt, zu gründen. Die Ziele des Clubs sollen sein:

1. Die Kontakte zwischen den nationalen Laverda Clubs aufrecht zu erhalten und zu erweitern.

2. Dadurch das Massimo Laverda Zugang zum Archiv von MOTO LAVERDA hat, ist es ihm möglich, Poster und Prospekte von 1948 bis 1985 nachzudrucken.

3. Einen Ersatzteilservice zu koordinieren und überwachen für alte Modelle, falls die Teile nicht mehr über das Werk zu bekommen sind.

4. Die Verbreitung von Materialien, welche bei den einzelnen Clubs erhältlich sind, zu unterstützen, oder neue Sachen anzuregen (T-Shirts, Anstecker, etc.)

5. Jedes Jahr ein Treffen in Breganze zu organisieren.

Das Treffen 1991 wird eine interessante Ausfahrt in die Dolomiten mit einer Übernachtung beinhalten.

Das erste Poster ist jetzt fertig. Es ist ein Reprint des schwarz/weiß Posters (58 x 98 cm) von 1970, mit dem die ersten Siege der 750er in Oss und Monza gefeiert wurden. Es zeigt ein wundervolles Foto von Augusto Brettoni in Monza. Es wurden 2500 Exemplare gedruckt. Ein Poster kostet 2000 Lire + Porto und Verpackung. Es ist das erste einer Serie von vier Postern.

In einer Auflage von 5000 Stück wurde eine schöne Publikation (42 x 30 cm, 14 Seiten, vierfarbig) nachgedruckt, die das Werk 1972 über das 24 Stunden-Rennen in Le Mans herausgebracht hat. (1971 belegten die Fahrer Brettoni und Cretti mit einer Laverda 750 den zweiten Platz beim Bol d'Or.) Der Preis beträgt 10.000 Lire + Porto und Verpackung.

Laverda-Clubs möchten sich bitte mit Massimo Laverda in Verbindung setzen.

Seine Anschrift ist:

Massimo Laverda

Via S. Stefano, 3

I-36042 Breganze

Tel. 0445/873907

Italien

Wir werden mit Massimo Laverda Kontakt aufnehmen, um das von ihm angebotene Laverda-Poster in unser Programm aufzunehmen. Wir hoffen, es schon im nächsten Heft anbieten zu können.

Neue Clubadresse für MGNOC

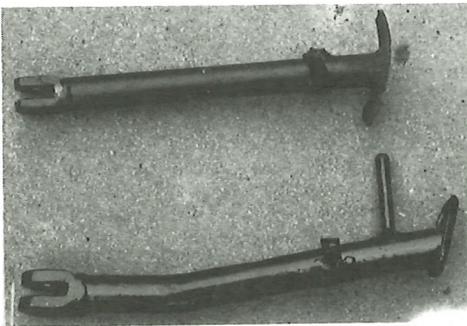
Frank Wedge, der Vorsitzende des Moto Guzzi National Owners Club ist umgezogen. Seine neue Adresse ist: MGNOC/Frank Wedge, P.O. Box 98, Olmitz, KS 76564, Tel. 316-586-3275, USA.

Nach jahrelangem Herumärgern und neidvollen Blicken auf alle Motorradfahrer, die Ihre Maschinen ohne Ausbalancieren und Unterlegen einfach zack auf den Seitenständer stellen können, egal ob mit oder ohne Gepäck, im Gefälle oder auf losem Untergrund, gibt es jetzt auch für die Fahrer kleiner Guzzis die Erlösung:

Ein Seitenständer, der seinen Namen verdient

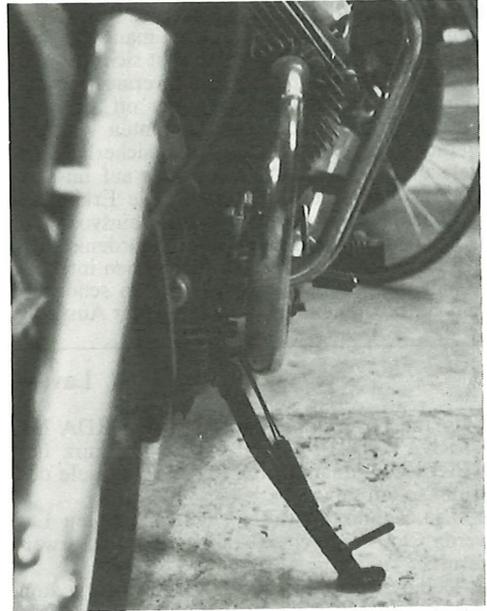
Hergestellt wird das praktische Teil am einfachsten aus einem alten Honda-Enduro-Seitenständer (die Puristen mögen mir verzeihen) aus der Serie, die vor einigen Jahren umgetauscht werden mußte, da die Ständer nicht von allein hochklappten und so dem TÜV ein Dorn im Auge waren. Deshalb bekommt man sie auch bei den meisten Werkstätten für ein paar nette Worte oder für ein paar Mark.

Die Ständer eignen sich deshalb so gut, weil die Befestigung am Guzzirahmen genau paßt. Gewinde und Bohrung sind identisch. Nur den Bolzen sollte man auch noch bei Honda einkaufen, da dieser ein wenig länger ist und so sicherer sitzt.



Unten der fertige Ständer. Es ist deutlich zu sehen, daß er länger als das Original ist.

Natürlich sind noch ein paar kleine Änderungen nötig, um aus dem ehemaligen Alteisen einen tauglichen Guzziständer werden zu lassen. Denn ursprünglich ist auch der Honda-Ständer nicht geknickt. Da er so aber zu lang ist und auch nicht unter den Auspuff paßt, muß er etwas gebogen werden. Das geht kinderleicht, wenn man ca. 5-6 cm unterhalb der Befestigung an der dem Motor abgewandten Seite einen ca. 3 mm breiten Schlitz bis zur Mitte des Ständerrohres einsägt. Dann wird das Rohr gebogen und hinterher wieder verschweißt. Die Aufhängung für die Federn, die den Ständer nach oben ziehen, schneidet man am besten aus einem stabilen Blech nach dem Muster des Originalständers. Auch dieses wird dann festgeschweißt,



Mit dem neuen Ständer steht die V 65 sicher

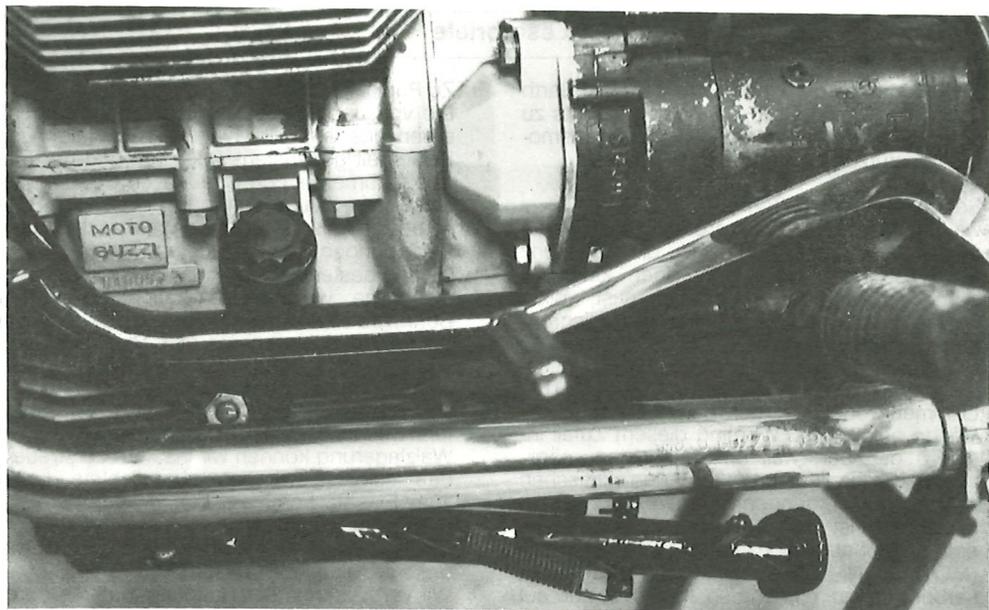
ebenso wie der Ausleger, den ich einfach vom Guzzi-Ständer abgesägt habe. Das geht auch ganz leicht, wenn man ein Loch in das Rohr des neuen Ständers bohrt, in das man den Ausleger stecken kann, um dann rundherum zu schweißen.

Dann folgen noch die üblichen Tätigkeiten wie abfeilen, grundieren und lackieren. Ist der Lack dann endlich trocken, muß das gute Stück nur noch angeschraubt und mit den Federn verbunden werden.

Und schon nach ca. 2 Stunden hat man die größte Freude am Abstellen des Motorrades, seit man die Mühle fährt.

Viel Spaß beim Basteln.

Albrecht



Der fertig montierte Seitenständer

Ist die Sammlung vollständig ?

Alte Ausgaben der MOTALIA können für 2,50 DM pro Stück nachbestellt werden. Dazu kommt eine einmalige Gebühr von 1,50 DM für Porto und Verpackung.

Die Bestellung kann bezahlt werden in Form von Briefmarken, Scheck, Überweisung auf das Konto 742 171 bei der Sparkasse Kiel (BLZ 210 501 70) oder Abbuchungsverfahren (bitte Bankverbindung angeben). Es sind nur noch die unten aufgelisteten Hefte lieferbar.

Bestellung bitte an: Verlag Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel

MOTALIA Nr. 1

Ducati's Comeback: 750 Sport + Clubvorstellung: Moto Guzzi National Owners Club + Laverda 200 Bicilindria + Umbau: Moto Guzzi California II zur V7 Policia + Limited Edition: Vogel Ducati +

MOTALIA Nr. 2

Moto 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-Biggensee + Buchvorstellung: Italienische Motorräder + Aprilia AF1-Cup + Moto Guzzi Schrauber Seminar + Gebrauchtpreisspiegel für italienische Motorräder + Ducati Clubrennen Hockenheim +

MOTALIA Nr. 9

Mille GT: Zweimal anders - Classic und Fernreisesegspann + Tiefschlag + 13. int. V-Twin Rally + Entlüften des Integral-Bremssystems der Guzzi einmal anders? + Integral-Bremssystem - was ist das? + Moto Guzzi in Österreich + Urlaubsbegegnung mit der Policia Stradale in Italien +

MOTALIA Nr. 17

Moto Guzzi Le Mans I + Freizeitausstellung in Olpe + 7. Laverda-Treffen in Berlin + Sound of Singles + Treffen des dänischen Laverda Clubs + Die unendliche Geschichte, Teil 5 + 4000 Kilometer in 5 Tagen, Teil 2 + Ducati Cruiser + 11. Guzzi-Treffen der Moto Guzzi Freunde Friesland in Jever + Das Rennen +

MOTALIA Nr. 22

Benelli 254 + Wandkalender für Italo-Freunde + Reisebericht zur Isle of Man + Die unendliche Geschichte, Teil 7 + Video-Vorstellung: Battle of Twins für Zuhause + Bremsabstützung für Guzzi + Superbike Weltmeisterschaft 1990 + Natriumgefüllte Ventile

Leserbriefe

Stellungnahme der Firma Hans Joachim Barth und Oliver Oettel GbR, Bartholli Italo-Parts zu dem kritischen Leserbrief über die Bremsmomentabstützung in MOTALIA Nr. 25.

Sehr geehrter Herr Böhm, wir haben uns über Ihr großes Interesse an unserer BMA sehr gefreut. Da die Resonanz auf diese BMA bis zum jetzigen Zeitpunkt durchweg als positiv zu bezeichnen ist, wollen wir hiermit auch Ihre Bedenken bezüglich unserer BMA ausräumen.

Mit großer Betroffenheit mußten wir feststellen, daß Ihnen die Ausgabe Nr. 20 der MOTALIA mehr oder weniger durch Zufall in die Hände gefallen ist. Wir sind diesem Zufall insofern dankbar, weil uns ansonsten möglicherweise Ihre, für uns wertvollen, kritischen Äußerungen entgangen wären.

Erstaunlich ist nur, daß die Kritik Ihrerseits erst 4 Monate nach Vorstellung der BMA (MOTALIA Nr. 20) ausgeübt wird. Ihrem Leserbrief ist zu entnehmen, daß Sie nur auf zwei von, Ihrer Meinung nach mehreren, Kritikpunkten eingehen und uns somit auch nur möglich ist, zu diesen zwei Punkten Stellung zu nehmen.

Zu Punkt 1:

Die von uns vorgestellte BMA ist von Ingenieuren des TÜV Rheinland auf Funktion und Sicherheit genauestens überprüft und per Einzelabnahme für den Straßenverkehr zugelassen worden. Außerdem befindet sich die BMA seit einer Saison, teilweise unter recht harten Bedingungen, im Einsatz und hat sich dort bislang bestens bewährt. Daher stellt sich hier die Frage, welche Qualifikationen Sie, Herr Böhm, zu einer Äußerung berechtigten, mit der Sie den Ingenieuren des TÜV Rheinland jeglichen Sachverstand und Verantwortungsbeußtsein absprechen.

Zu Punkt 2:

Ihre Bedenken hinsichtlich der empfindlichen Wälzlagerung können wir insofern zerstreuen, daß selbstverständlich abgedichtete Lager zum Einsatz kommen, die zwecks Vereinfachung der Zeichnung in MOTALIA Nr. 20 nicht detailliert dargestellt wurden, da es sich hierbei um eine reine Funktionszeichnung handelt.

Wir verbleiben in der Hoffnung, daß Sie durch unsere Stellungnahme der Mut nicht verläßt, auch die noch verbleibenden Punkte, auf die Sie in Ihrem Leserbrief nicht eingegangen sind, darzulegen.

Hochachtungsvoll

Hans Joachim Barth und Oliver Oettel GbR,
Bartholli Italo-Parts

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Guzzi Müller	Hamburger Chaussee 73	2150 Buxtehude-Ovelgönne
Fa. Polo	Faulstr. 20-22	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
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	8908 Krumbach
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.

Leserbriefe

Hallo!

Hier noch eben ein kleiner Nachtrag zu Eurer Meldung im letzten Heft, daß die Firma Hoeckle keine Privataufträge mehr bearbeitet: Ab 1.1.91 hat die Firma Staschel Motoren, Stresemannstr. 308, 2850 Bremerhaven, Tel. 0471/84045, von Hoeckle sämtliche "Kleinaufträge", d.h. Einzelaufträge bis zu 100 Stück, an wälzgelagerten Kurbelwellen übernommen.

Das bedeutet, daß von Hoeckle bereits angenommene und eventuell schon angefangene Aufträge bei Staschel zu den mit Hoeckle vereinbarten Bedingungen fertiggestellt werden und daß Hoeckle in Zukunft solche Aufträge an Staschel weitergibt, bzw. an Staschel verweist. Eine ausführliche Story über die Firma Staschel folgt. Vorab soviel: Die in der Vergangenheit bekannt gewordenen Probleme mit Ducati-Kurbelwellen hat man bei Staschel inzwischen im Griff. - Ducati-Kämma gibt sogar auf von ihm montierte Staschel-Wellen 30.000 km Garantie - bislang ohne nennenswerte Reklamationen!

Alles klar? Bis bald,
Michael Faehse

P.S. Braucht ihr die Staschel-Story "druckfertig", oder genügt Euch "einigermaßen Lesbar"?

Solange wir es noch lesen können, werden wir den Text schon in den Computer bekommen. Die Red.

Hallo MOTALIA!

Ich habe Euch im letzten Jahr ja einen 2-teiligen Bericht über den Umbau meiner MG V 35 Imola geschickt, den Ihr auch abgedruckt habt. Dafür zunächst mal vielen Dank. (*Wir haben zu danken. Die Red.*)

Nun habe ich mir gedacht, ich berichte Euch mal kurz, was dem "Moped" für die '91-er Saison noch bevorsteht, denn die Kohle für die Le Mans langt noch nicht. Also habe ich die Imola wieder ganz auseinandergebaut. Folgende Neuerungen sind vorgesehen:

- 1) Umbau der Zylinderköpfe auf DUCATI-Ventile (drehzahlfester als Originale!)
- 2) Stahlflexbremsleitungen
- 3) neue Rahmenlackierung
- 4) die XJ-Verkleidung wird vielleicht wieder verschwinden
- 5) Umbau auf Alurasten
- 6) Umbau der Lenkerstummel (tiefer!) sowie viele Kleinteile.

Da die Kupplung zum Saisonende '90 durchrutschte, dachte ich, müsse diese neu belegt werden - denkste! Beim Ausbau zeigte sich Öl auf der Kupplung. Dieses war durch den von

der Kupplungsseite eingepreßten Nockenwellendeckel gedrungen, der undicht ist. Er wird natürlich ausgetauscht.

Außerdem soll die Gabel einer Kur unterzogen werden, sie bekommt voraussichtlich progressive Federn.

Neue Pirellis sind montiert, das neue Profil sieht vielversprechend aus (kaum noch Negativprofil!)

Der Umbau auf offene Vergaser wurde inzwischen verworfen, da Pit aus Konstanz bei der Vergasereinstellung bei der 35-er und 50-er sehr schlechte Erfahrungen gemacht hat. Vielleicht probiere ich mal K+N-Filter.

Und wenn ich alles wieder zusammenhabe, wird das Teil wieder rennen - die Sitzbank soll dann auch dem TÜV vorgeführt werden, denn mit der neuen Reifengröße (o. Gutachten!) gab's keine Probleme!

Ich schicke Euch dann mal 'nen Bericht, ob sich z. B. der Umbau auf Stahlflex bewährt hat, was die neuen Ventile zu den Drehzahlen sagen usw. usf. o.k.? (Fotos füge ich dann auch noch mal bei!)

Bis dann, fröhliche Schrauberabende, frühe Sonnenstrahlen und macht weiter so, bess dehmäh,
Euer Oliver Schneider

Wir freuen uns über jeden Artikel. Die Red.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

Aprilia



Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Benelli

Suche für 254, Kickstarter u. Auspuffanlage. Tel. 0441/503328, Markus Schöbel

Benelli Sei Motorgehäuse, Kopf, Zyl. VB, Tel. 08622/1289 ab 20.00 Uhr

Verk. Benelli 650 S in gutem Zustand für DM 4500,- VHB. Bernd Nussbaumer, 2300 Kiel, Tel. 0431/94312

Cagiva

**Cagiva Freccia Bj 89
27 PS, 9000 km, 5900,-**

Raymund Bürger
Klosterstr. 112
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Cagiva 350 Alaverde, Bj. 80, 13500 km, 27 PS, Zweitakter, TÜV 4/92, FP 2500 DM, Tel. 0431/331071

Ducati

Verk. Clymer u. Haynes Rep.anl. f. 1 Zyl. + 2 Zyl.-Königswelle f. 38,- und 48,- DM inkl. Fracht, verk Pantah-Tank o. tausch gegen 860 GT/S Tank. Tel. 02404/82193

900 S 2 Ducati Bj. 82-83: Sitzbank, Seitendeckel, Tank mit Halterung, Verkleidung, Kotflügel neu silber + blau, alle Teile neu, 1500,-, Tel. 08622/1289 ab 20.00 Uhr

Neue GFK-Teile für Ducati-Motorräder

Ducati 750 Sport und 900 Super Sport (Typ: RS1)

Halbschalenverkleidung mit Scheibe passend an die Originalbefestigung. Mit TÜV-Gutachten DM 580,-
Dto. jedoch mit getönter Spoilerscheibe DM 620,-
Einmannhocker mit Polster und Stauraum passend an die Originalbefestigung.
Mit TÜV-Gutachten DM 460,-
Hinterradkotflügel passen an die Originalbefestigungspunkte. Mit TÜV-Gutachten DM 185,-
Vorderradkotflügel passend an die 900er Aluminiumbrücke DM 70,-

Ducati 851 Modell 90

Einmannhocker mit Polster passend an den Original Sitzbankrahmen DM 560,-

Ducati Passo 906/907ie

Frontverkleidung Mittelteil nmit integrierter, getönter Spoilerscheibe. Passend an die Original Befestigungspunkte. Mit TÜV-Gutachten DM 385,-
Alle Preise inkl. gesetzlicher Mehrwertsteuer

DIOPA



Kunststofftechnik

Richard Diopa · Römerstraße 19 · 7000 Stuttgart 1 · Telefon 07 11/60 45 04

Verk. 750 S Bj. 72 i. T. Mot. kompl. Scarab-Doppelsch. Boranis, Neuteile, ohne Eltt und Auspuffanl. 8500 DM, 0511/573619

Ducati Pantah 500/600, orig. 25 tkm, Bj. 83, rot, SS-Verkleidung, sehr gepflegt, wegen Neukauf, VB 6500,-, 06181/48450

DUCATI HAMNA

04205 - 8707

Spezialteile • Zubehör • Fahrzeuge • Probefahrten
Katalog anfordern für DM 10,-
Brügger Str. 27 • 2802 Otterstedt

Ducati, verkaufte Stoßdämpfer Marzocchi gebr. 330 lang für Duc. SS, SD, MHR 60 DM u. Koni 307 mm Pantah, 1 Zyl, 02150/ 4703

Suche Brief 750S/750SS/900SS mit oder ohne Rahmen, 09924/ 822 ab 20.00

Hinterrad-Kotflügel GFK, rot eingefärbt für 900 SS Bj. 90 f. 110,- DM VHB zu verkaufen. 04409/8140 ab 19.00

450 SCR, Bj. 73, vor 2000 km Motor neu überholt, Zustand 1, 5200,-, abends öfter versuch., 02361/ 26783

Ducati Pantah: Verkl. 150,-; Tank 150,-; Sitzbank 120,-; Bremssch. 2 Stück 50,-; Seitenteile usw. 06109/ 67506

Ducati Monza 160 zerlegt, ohne Papiere, VHB 1200, Ducati/Allazura Ersatz + Verschleißt. 05251/35669

Schnellversand von E-Teilen und Zubehör für alle Ducys vom 1-Zyl. bis zur 888 SP. 130-Seiten-Katalog 14,- (Scheck). Italo-Shop, Rosmarinstr. 43, 4040 Neuss 1, 02101/47925

Suche Ducati Prospekte, orig. Be-Anleitungen, Ersatzteillisten, Werkstatt-handbücher. Reiner Leicht, Tannenstr. 10; 6209 Hohenstein 1, 06120/1383

Werkstatthandbücher Duc 1Zylinder, 900, 1000 HR II 30 DM, Tel. 02150/4703

Ducati Hailwood Tank, grundiert, 380,-, Ducati Doppelsitzbank, silbermet. 82-Mod., 380,-, Tel. 08622/1289 ab 20.00 Uhr

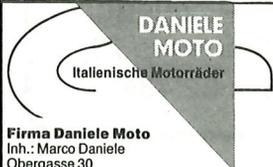
Biete Rahmen mit Brief, 40er Vergaser offen und breite Reifen einget. für 900 SD. 02462/1858

Verk. Pantah in Teilen (außer Motor + Gabel). Tel. 06035/ 2359

Kostenlose Kleinanzeigen

Ducati 900 MHR, Bj. 85,
TÜV 91, 1A Zustand, auch
Contis, VB 14500,-, Tel.
0410681458 ab 19.00 Uhr

Ducati 900 HR, Bj. 84,
30000 km, 12900 DM, Tel.
0431/69444



**DANIELE
MOTO**
Italienische Motorräder

Firma Daniele Moto
Inh.: Marco Daniele
Obergasse 30
6090 Flüßelsheim 5
☎ **06142/33306 + 32926 · Fax 34199**
Großes Gebrauchtmotoren- + Teilelager
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

Suche Informationen bzgl.
Umbau von Ducati auf
Boschzündung bei V-Moto-
ren. Kostenerst., 0201/
271885

Gilera

Suche für Gilera 150 Strada:
1 original Stoßdämpfer, Vor-
derradschutzblech ohne
Beulen sowie Tank- und
Seitendeckelaufkleber. Wer
kennt Ersatzteilquellen? Tel.
06151/314910

Suche f. Strada 150: Aus-
puff, Sitzbank, Motor oder
Teile. Tel. 04402/81514

Guzzi

Verk. Cali II Kofferhalter
Hepco & Becker neu, sowie
f. Cali III Brembo-Stahlflex-
Bremsleitungs-Kit neu, Köln,
Tel. 0221/6801930 abends

California, Bj. 80, original
mit Scheibe, Koffer, TÜV
neu, auch mit 50 PS, neu
lackiert, 6500,-; Fa. Werner
Herbst, Moos 11, 8095
**Schnaitsee, Tel. 08074/
1215**

GUZZI - ELEKTRONIK

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

DUCATI - ELEKTRONIK

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

SILENT HEKTIK Ausstatter des BoT-Meisters '88
A. Kurpas Info -> Tel. 023 03 - 140 36
Fr-Ebert-Str. 56 4750 Unna

Für LM 3 Variositzb. Valpo-
lini 200,-; Piranhaz. 150,-;
Dell'orto 36Ø 300,-; Bremss.
vorn Stk. 100,- u. V.verkl.
02392/14596 o. 02374/
13201

**TS 250, guter Zust., fahr-
bereit, jede Menge Teile,**
1500,-; Fa. Werner
Herbst, Moos 11, 8095
**Schnaitsee, Tel. 08074/
1215**

Lafranconi-Auspuffanlage
(Riservato Competizione
23), opt. original, verchromt,
passend für V50/V65, nicht
mehr ganz taufirsch, aber
DM 70 allemal wert; Tel.
0761/64611



Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Cali III, Bj. 5/90, schwarz-
metallic, sehr viel Chrom,
6500 km, Speiche und
Metzeler neu, Lederpolster,
sehr viel Zubehör, Zustand
besser als neu, VB 14000
DM, Tel. 040/337707

Suche Sitzbank 1-2 Mann
für Le Mans 4, keine Serie,
0251/ 294179

Suche f. LM I-II Vord.Felge
m. Bremssch., hint.-Felge
m. Bremss., E-Teilek.,
Werkst. Katalog, Schwinge,
05261/ 6202



MOTO GUZZI

Le Mans I-IV V7 Sport 850 T, T3 California	V7-700, 750, 850 Nuovo Falcone Aironc. Falcone
--	--



L A V E R D A

750 SFC 750 GT. S. SF-III	Laverda 1000 Laverda 1200
------------------------------	------------------------------



DUCATI

900 SS, HR, SD	Einzylinder 125-450
----------------	---------------------

MORINI · AERMACCHI · MV AGUSTA

ERSATZTEILE neu - geb.
Lafranconi, Conti/Veglia, Brembo
Schnelversand In- und Ausland

FRODO'S Zweirad-Garage
D-8908 Krumbach (Vogelmühle)
T. (08282) 1545 · Fax (08282) 62192

T5-Teile: Rahm./Brief Räder
m. Bremssch. Ausp. Anl.,
Tank, Gabel Ø 38, Sturzbü-
gel vorn. Tel. 040/ 7688197



**GUZZI
MÜLLER**

**Vertragshändler
2150 Buxtehude-Ovelgönne
Hamburger Chaussee 73,
Tel. 0 41 61 / 82 484**

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

**Le Mans III, '82, 27000 km,
Originalzustand - sehr
schön, 7800,- DM
850 T, '76, 35000 km, Ori-
ginal und top gepflegt,
5800,- DM
Tel. 02596/600 ab 16.00**

Suche H4-Einsatz rund,
möglichst guter Zustand, für
V 35. Tel. 0761/64611

LM 3, Bj. 82, VV, 1+2 Hök-
ker, H4, Koni, Lafranconi,
z.v. Fußrasten, Piranha, R-
Krümmer, Öltemp, DM
7500,- VHB, 06123/61565
abends o. Anrufb.

Mille GT, EZ 6/88, TÜV 92,
15000km, schw, GuBr., V2A
Schr., 1Hd, VB 8300,-, Tel.
040/462988

**Moto Guzzi Mille GT,
Bj. 88, 50/67 PS,
22500 km 8900,-**

**Moto Guzzi LM 4,
Bj 87, 23000 km
rot/weiß, 8900,-**

**Raymund Bürger
Klosterstr. 112
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763**

Suche rechten Zylinderkopf
für LM I oder II gut oder
neu. Tel. 0441503328 M.
Schöbel

LM 3, 83, Umb. Klassik
1000, Neuaufbau 3.90, viele
Extras, Ø 40 Del, KVT, P 3
N., usw. umsth zu verk.
12500,- Tel. 02392/ 14596
o. 02374/13201 ab 17.00

**Gewerbliche Kleinanzei-
gen kosten nur 10 DM.**

Verkaufe Moto Guzzi V 50 II,
Baujahr 1981, leichter Ge-
triebeschaden, z.t. neuer
Lack, optisch ok, Pr. VB,
Tel. 0561/895317

Sitzbank Cal II org. DM
150,- Sitzbank King and
Queen weiß DM 100,-,
Windschutz-schild Cal. II
org. DM 60,-, 2 30er
Vergaser eckig m. Krümmer
DM 190,-, Batteriekasten f.
28 AH DM 90,-, Cal. II
Lenker org. DM 30,-, 2 Cal.
II Zylinderköpfe ca. 25 TKM
DM 500,- kompl., Tel.
040/4911540

1000 SP, Bj. 82, TÜV 3.93,
45000 km, sehr gepflegt, VB
6800,- DM, Claudia, 0211/
4930633

Halbschale f. Lario u. Voll-
verkleidung f. V65 zu verk.
Tel. ab 20.00 unter 0251/
792570

Suche Rahmen mit Brief für
LM I oder II. Tel. 02241/
83857

Verk. Höcker Monza 1/2
Mann f. LM I/II, neu, TÜV,
15% u. NP. 08321/82090

Verkaufe für Guzzi 850 LM
III original Cockpitverkl.,
Seitendeckel u. Spiegel
Preis VB. Tel: 0421/873918

Suche Classic-Halbschale,
P & W oder ähnliches, für
LM III. Tel. 04347/1751

Seitendeckel in klassisch,
rundl. Design m. Halter.
Fotoinfo? St. 65,- DM. Tel
02361/371628 ab 18h

Verk. Valpolini-Sitzbank, rot,
dreiteilig für LM I und II 300,-
Jörg 040/759029

Cali II, Exklusivumbau, nur
an Moto Guzzi-Kenner,
Preis VS, Tel. 0431/336187

Verk. LM III, EZ 4/85, 34000
km, Lafranc., KVT, Ein-
mannsportsitz, alles ein-
getr., opt. w. LM I, § neu,
0491/14472

**MOTO-GUZZI 250 TS
BJ 78, 200 km, DM
2500,-
Demharter GmbH
Tel. 09071/2837**

V 65 zu verkaufen, TÜV neu,
26000 km, VB 4200,-, guter
Zustand, Tel. 07529/1537

Motorrad ITALO Handel

ESCHER & WENGE GbR

Unterstr. 70 • 4717 Nordkirchen 2

Telefon 0 25 96/ 600 + 1571

Telefax 0 25 96/38 00

MOTO GUZZI Importe Neuteile-Gratiskatalog

4 Guzzi V7 / 700	'71
8 Guzzi T3, ab 1100 km	'77
1 Guzzi V7 / 750 USA	'79
1 Guzzi V7 Sport, 35000 km,	'76
3 Guzzi LM II, ab 37000 km,	'79
12 Nuovo Falcone, fahrbereit,	'71
850 T, Cali II, LM I, kurzfristig Motoren, Getriebe, Kardan	

Le Mans II, 1000 ccm, Bj.
81, generalüberholt, Voll-
verkl.-AGO, Lafranconi,
8000 DM, Tel. 04461/72711

MOTALIA erscheint immer
Mitte des Monats

Verk. Stucchi Vollverkl. für
LM 1, Preis DM 450,-, Tel.
04625/269

Wer will seine Guzzi auf LM
I-Optik umbauen. Verkäufe
günstig diverse Teile. Ab
18.00. Tel. 04221/ 62766

Cali 3, EZ 3.90, 50 PS, Pi-
ranha, 7000 km zu verkauf-
fen. B. Steingräber, Plön,
045229404

Diverse Teile T3, Calif.
usw VB, Fa. Werner
Herbst, Moos 11, 8095
Schnaitsee, Tel. 08074/
1215

Suche Lafranconi-Comp. für
Cali 2 Tel. 09186/284



**AUS DIREKTIMPORT
KÖNNEN WIR LIEFERN:**

**MOTO GUZZI V7
FALCONE
AIRONE
850 T3**

Umfangreiches Ersatzteillager – täglich Teile-
versand – An- und Verkauf – Inzahlungnahme

Hartmut Mersmann
Rhynerner Str. 9 • 4703 Bönen
☎ 02383/7033

Halbschale für LM III ge-
sucht. Kai 0431/ 675546

Verk. LM 3 org. Fußr. 180,-;
Seitendeckel wie V7 Sp
120,-; 850 ccm Zyl. 10000
km Stk. 150,- Nocke 150,-
Tel. 02392/ 14596 o.
02374/13201

Rahmen mit Brief von G5
(Schlachtung! Kein Unfall!)
für 450,- DM. Warum will
den Keiner? Sacht doch
was!?! Hinterrad + Tank hab
ich auch noch! Ulrich Meier,
Tel. 05233/5795

Verk. Lima mit Gleiri 180 W.
Schallplatte Grand Prix
1960, Cali-Knieschutz. Tel.
0251/797135

Suche Monza-Wechselbank
f. LM, 02208/ 74328

Laverda

Lav 1000 SFC rot Heckteil
(Monocoque) leichte Unfall-
spuren DM 400,-, 04123/
1265 oder 040/36001223

Suche Literatur über Laver-
da, Prospekte oder ähnli-
ches. Egon Noormann, On-
no-Klopp-Str. 9, 2970 Em-
den, Tel. 04921/45772

**Verkaufe RGS Tank ALU
VB, 3-1 Corsa, sehr leicht
VB; Suche für 1000 oder
1200 (3 Zyl.) einen Zylin-
der, auch defekt. Tel.
08622/1289 ab 20.00 Uhr**

Zylinderkopf für SFC-1000
mit repariertem ZK-Einsatz,
Preis: VB. Tel: 02153/2359,
02153/124346

**Suche defekte Laverda
1000, RGS oder Teile. Su-
che Laverda Atlas, Unfall,
defekt, evtl. auch kom-
plett. Tel. 08622/1289 ab
20.00 Uhr**

Suche Laverda 500, Ange-
lika Stüwer, Tempelweg 5,
2805 Stuhr 4 Varell

Kostenlose Kleinanzeigen

Verg. Anl. kompl. Dell 36er 400,-, Tank mit Flugzeug-Schnellvers. 450,-, Tacho + Drehzahlm. 300,-, H. Schuber, 6380 Bad Homburg, Tel. 06172/ 82239 ab 16 Uhr

Laverda 1000 RGS, 1. Hand, EZ 84, 7700 km, TÜV 8/92, VHB 9999,- DM, Tel. 06074/ 99661

Morini

3½ S, Bj. 80, TÜV 6/91, dritter Gang und Tacho defekt. VB 2700 DM, 1- u. 2. Mann Sitzbank, M-Lenker, eingetr. Fahrbereit, guter Zust. 047149876

**MORINI 500 S
BJ 88, 4300 km
DM 7400,-
Demharter GmbH
Tel. 09071/2837**

Verkaufe ein Paar neuer-tige Lafranconi Competi-zione für 250-V bzw. 3 ½, NP 280 DM für 200 DM, wa-ren nur ein paar Tage mon-tiert. Tel. 06151/314910

Suche den Aufkleber "Mori-ni-Hexe". Tel. 0431/671108

Schwingenlagerumbausatz, Nadellager, neuwertig für 3½ DM 150,-, div. Laverda Teile, 05353/8389

Verkaufe MM 350 K2, rot, EZ 86, 27 PS, 15'km, \$8.92, VB 3500 DM und MM 501 K2, silber, EZ 88, 43 PS, 10'km, \$7.91, VB 5000 DM. T. 08024/5923

MV Augusta

Suche MV Augusta 125 S, die mit dem eckigen Motor, Tel. 06151/314910

Zubehör

Verkaufe Kontaktgesteuerte Transistorzündung f. 2 Unterbrecherk. 100,-/Stk. Tel. 02922/85141

Sonstiges

5.7.-7.7.91 Treffen der Italo-Freunde Einbeck. Info: Dirk Schulte, 05561/72738 u. Frank Meyer 06406/6717 werkt. ab 19.00

Suche Duplex Bremsgriff
Tel. 0441/503328 Markus Schöbel

Italienische Oldtimer von 1935 - 1979

**Moto Guzzi
Nuovo Falcone
ab 2200 DM
mit TÜV ab 3500 DM
850 T3 Polizeimodell
zum Herrichten
3900 DM**

**Weitere Motorräder
auf Anfrage**

**Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratzenried 112**

**Tel: 07522/4411
oder 07522/21111**

Shoei RFI08V, neuwertig, weiß, Gr. 55/56, 250 DM, Tel. 02161/ 85866 o. 897306

Suche Renntransporter oder Wohnmobil, in dem man ein Guzzi-Gespann mitnehmen kann. Tel. 0431/565443

**In Bayern nix los? Italo +
Gespannfahrer/innen ges.
Raum-FS-M-DAH-PAF-IN.
für Stammtisch o. so. Tel.
08137/1610**

Verk. Vollverkleidung ohne Scheinwerferausschnitt mit Scheibe und o. Halter. Paßt z.B. an Ducati Einzylinder. Preis VHB. Tel. 0511/ 405993

Hier könnte Deine Klein-anzeige stehen!

Verkaufe HG Hurrigan Lederjacke, Gr. 52, 80 DM, Tel. 02150/ 4703

Verk. Motobi 250 SS + MG Lodola + Aermachi 250, Pr. VB, J. Sailer, 0881/8478 ab 20.00

Suche Anhänger mit oder ohne Plane für Gespann-transport. Ladefläche min. 2,50 x 1,70 m. Tel. 0431/ 565443

10 Jahre Guzzi-Club Däne-mark, Feier am 1.-4. August '91 (mit Programm) in Däne-mark (oberhalb Kopenhagen). Habe Infos dazu: Bitte frankierten Rückumschlag an "Bull's Eye" Guzzi-Ge-meinschaft OS., z.H. D. Ru-dolf, Heideweg 43, 4500 Osnabrück

Le Mans Fahrer sucht für seine Sozia Kombi in rot oder rot/weiß, Gr. 38/40. Tel. eilt 0541/388336

Suche Clubadressen in Eu-ropa/Welt: Moto Parilla, Gi-lera, Laverda 750 SFC. Schreibt an: Erik Lid, Roldal Amundsenvei 174, N-1420 Svartskog, Norwegen

Veglia-Instrumente zu kau-fen gesucht, 0511/ 2106429

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
15. Mai.
Redaktionsschluß ist
der 1. Mai.**

HEEL-Verlag · Hauptstraße 354 · 53330 Königswinter · Telefon 02223/23027

NEU!

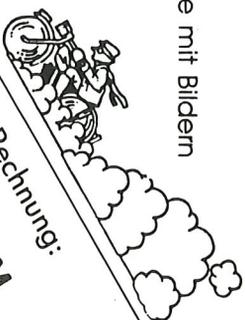
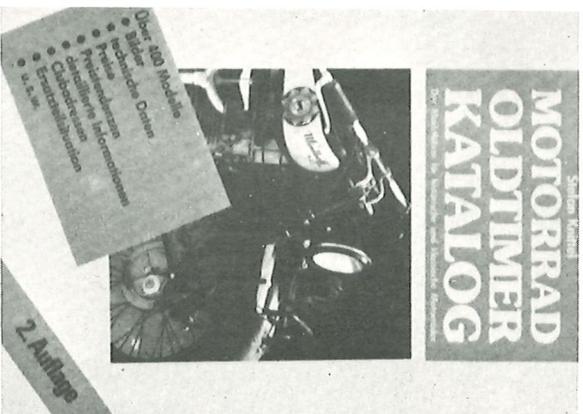
Motorrad-Oldtimer-Katalog

Der Marktführer für historische und klassische Motorräder vom renommierten Motorjournalisten Stefan Knittel.

Auf 200 Seiten werden ca. 400 Modelle mit Bildern und Text vorgestellt.

Detaillierte Informationen:

- Technische Daten
- Preise, Preistendenzen
- Clubadressen
- Ersatzteilversorgung mit Adressstell



29,80 DM

Bitte liefern Sie mir gegen Rechnung:

**Motorrad
Oldtimer
Katalog**

Vorname

Expl.

HEEL

Name

Straße, Nr.

PLZ/Ort

Unterschrift

aprilia



DIE NEUEN
JETZT BEI UNS

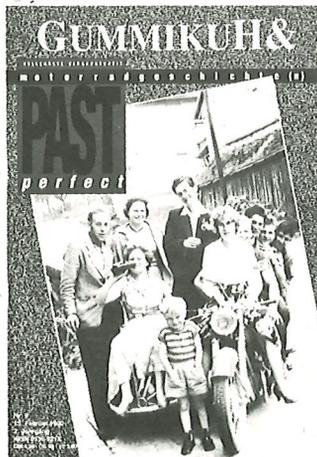


STÖRK
KFZ + ZWEIRADHANDEL
Carl-Mez-Str. 53, Freiburg, Tel. 0761/46263

Der Aprilia +
Moto Guzzi-
Partner
im Großraum
Freiburg

Lee-Hannemann, HH

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