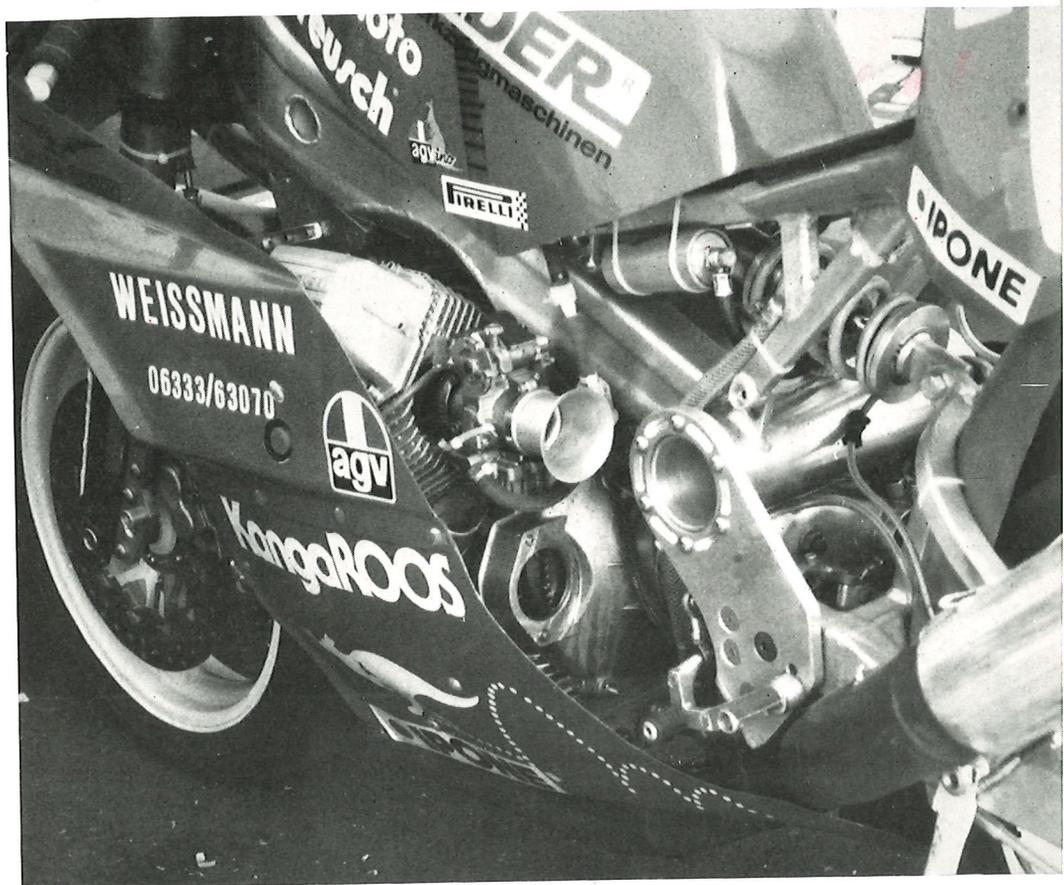


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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

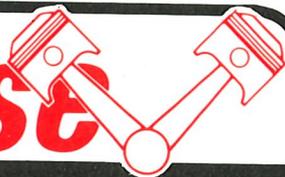


Deutsche Meisterschaft in Speyer

Guzzi Doppelsieg in Le Mans

Motoroptimierung für Guzzi

Stein-Dinse



Der Guzzi + Ducati Spezialist

- Dellorto Importeur BRD Kompl. Vergaser + Ersatzteile
- Brembo-Rennsport + Serienteile
Großes Lager
- Tuning + Fahrwerksoptimierung
für alle Guzzi's

Ersatzteile, Zubehör, Tuning direkt aus Italien

33 BS-Rühme • Im Alten Dorfe 3 F • 05 31 / 31 49 49

Jetzt auch per Fax bestellen: 05 31 / 31 41 40

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!

05 31 / 31 49 49

Impressum

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

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

Redaktion:
Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:
Hajo Barth und alle
Inserenten und Leser

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

Gültige
Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionsschluß:
jeweils der 1. des
Monats

Bankverbindung:
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

Diese Zeilen, die unter der Überschrift "Hallo Italienerfreunde" stehen, sind meistens die letzten Absätze, die für das Heft geschrieben werden. Oft sitze ich in der letzten Nacht vor dem Drucktermin am Computer und überlege, was ich im Vorwort schreiben kann. Da wir bisher noch nie eine leere Seite 3 abgeliefert haben, ist uns bisher immer noch etwas eingefallen. Meistens haben wir etwas über "MOTALIA intern" zu Papier gebracht. Im letzten Heft ging es zum Beispiel um das Thema: "DIN A5 oder DIN A4". Dazu haben uns einige Leserbriefe erreicht, von denen ihr ein paar im Heft lesen könnt.

Ein Thema, das uns permanent am Herzen - oder genauer im Magen - liegt, ist die Post. Schlechter Service, unfreundliche Schalterbeamte, langsame Zustellung (siehe auch unter der Rubrik Leserbriefe), Unzuverlässigkeit und schlampiges Umgehen mit Postsendungen läßt sich das Staatsunternehmen mit Monopolposition gut bezahlen. Aber dazu haben wir uns ja schon geäußert.

Nach über zwei Jahren MOTALIA, in denen wir uns keinen Urlaub geleistet haben, sind wir langsam reif - reif für die Insel. Wenn ein Motorradfahrer im Mai von einer Insel spricht, kann es sich nur um eine Insel handeln. Richtig: Die Isle of Man soll unser Reiseziel sein. Jeder Biker träumt davon, einmal auf die Isle of Man zur Tourist Trophy zu fahren. Und auch ich habe die Idee schon seit Jahren im Kopf. Bisher ist der Wunsch immer am Mangel an Geld und Zeit gescheitert. In den letzten zwei Jahren ohne Urlaub hatten wir ja genug Zeit, Geld zu sparen (Alleine die Fähren kosten für zwei Personen und ein Motorrad fast 1400 DM). Zeit haben wir zwar eigentlich nicht, aber wir haben uns überlegt, daß wir wohl nie zur TT kommen, wenn nicht in diesem Jahr. Bis zum nächsten Jahr ist die MOTALIA vermutlich soweit gewachsen, daß wir uns keinen Urlaub mehr erlauben können.

Wir sind also vom 28. Mai bis zum 12. Juni im Urlaub - oder sollte ich es Redaktionsferien nennen? Oder wird das ganze wieder zur Arbeit ausarten? Sicher werden wir mit einem Berg von Fotos und Artikelideen zurückkehren.

Vom 28.05.-12.06.91 ist die MOTALIA also nicht erreichbar. Das bedeutet, daß wir den Redaktionsschluß für Heft Nr. 28/Juni vorverlegen müssen. **Der Redaktionsschluß für das Juni-Heft ist der 23. Mai 1991.** Also denkt bitte daran, Eure Berichte, Leserbriefe, Kleinanzeigen usw. rechtzeitig abzuschicken!

Das Titelbild wurde beim Saisonauftakt zur deutschen Meisterschaft in Speyer aufgenommen und zeigt die BOT-Guzzi von Klaus Albert Stephan.

Euer MOTALIA-Team

Saisonauftakt in der Domstadt

Die ersten Rennen der Deutschen Meisterschaft

Wie schon in den letzten Jahren begann die Saison auf dem MBB Flugplatz in Speyer. Das Rennprogramm versprach mit den Klassen: 125 ccm, 250 ccm, Superbikes, BOT, SOS und Yamaha-Cup eine interessante Veranstaltung zu werden. Auch Petrus war sich der Bedeutung dieses Tages bewußt und verwöhnte die Rennfans mit strahlendem Sonnenschein. Der Veranstalter dachte wohl weniger ans Verwöhnen als ans Abkassieren. Für eine Fahrerlagerkarte wurden satte 50 DM verlangt!

Nach dem ersten Rennen, dem Lauf des Yamaha-Castrol-Cups, gingen die Superbikes an den Start. Wie in der Weltmeisterschaft, so werden auch in der DM zwei Superbike-Läufe pro Rennveranstaltung ausgetragen. Für das Rennen hatten vier italienische Motorräder genannt. Manfred Fischer ging mit einer Bimota YB4 an den Start, während die Piloten Julius Ilmberger, Bernd Caspers und Bernhard Schick auf Ducati antraten. Ilmberger konnte sich nicht qualifizieren. Als Gastfahrer mischte der australische Kawasaki-Fahrer Rob Phillis, der in der WM auf dem zweiten Platz liegt, mit. Genauso wie der Schweizer Edwin Weibel auf Honda fuhr er außerhalb der Konkurrenz, das heißt, beide erhielten keine Punkte.

Mit der besten Trainingszeit sicherte sich Phillis die Pole Position. In der ersten Startreihe standen neben ihm Andreas Hofmann, Honda, Weibel und Udo Mark auf Yamaha. Caspers hatte mit der Roche Replica den achten Startplatz erfahren. Schick und Fischer fuhren 12. und 16. Trainingszeit.

Unser Interesse galt natürlich den beiden roten Ducatis des Thome-Teams, die durch den kernigen Sound aus dem Feld hervorstachen. Nach dem ersten Umlauf lagen die Zweizylinder an 12. und 17. Stelle. Während sich Caspers auf

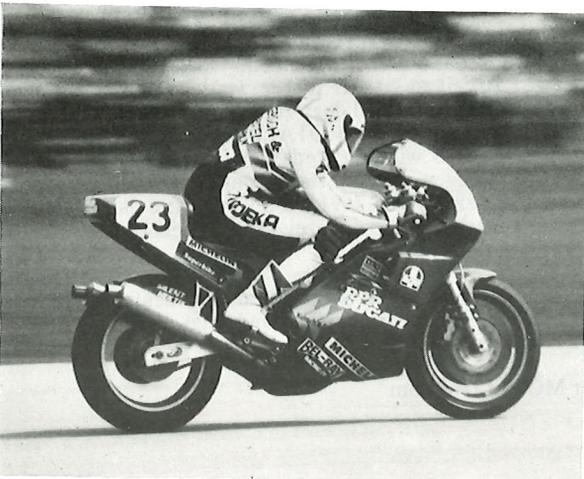
den fünften Platz vorarbeitet und sein Teamkollege sieben Plätze gutmachte, kämpften an der Spitze Mark und Phillis um den Sieg. Trotz einer verletzten Hand machte der Deutsche dem Australier das Leben schwer und übernahm zeitweise die Führung. Aber im Finisch schob die Kawasaki als erste das Vorderrad über die Ziellinie. Auf dem dritten Platz hatte sich Hofmann gehalten, der die 17 Punkte ungefährdet ins Ziel brachte.

Nach den Superbikes gingen die 125 ccm Zweitakter an den Start und danach folgte die Mittagspause. Eine gute Gelegenheit, sich im Fahrerlager umzusehen.

Nach der Mittagspause ging es mit der BOT weiter. In den ersten drei Startreihen befanden sich nur zwei "Nicht-Ducatis". Hartmut Müller hatte sich mit der Wankel-Norton den fünften Startplatz gesichert. Als achter ging Jens Hofmann an den Start, der auf Guzzi genannt hatte, aber im Rennen die Egli-Yamaha, mit der Klaus Caspers 1989 BOT-Meister wurde, um die Strohballen jagte. Die schnellste Guzzi, gefahren von Hendryk Peuker, wurde auf den 15. Startplatz geschoben. Er war im Zeittraining 3 Sekunden langsamer als Klaus Caspers, der auf der RPR-Ducati die Bestzeit vorgelegt hatte. Gar in der letzten Startreihe fand sich der Vorjahresmeister Hayri Winter wieder.

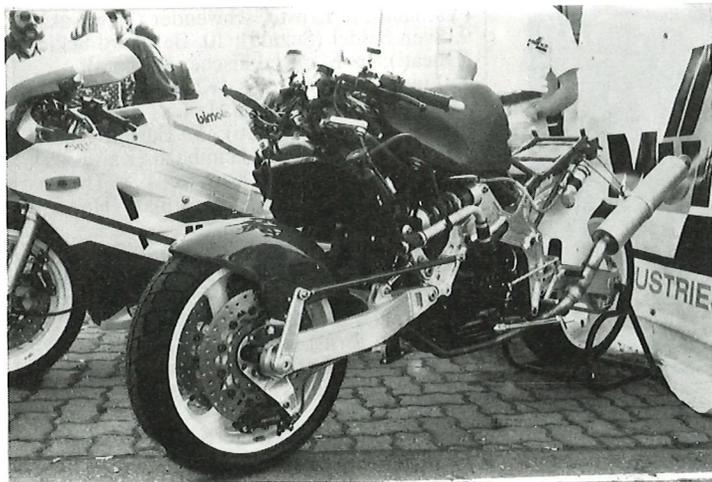
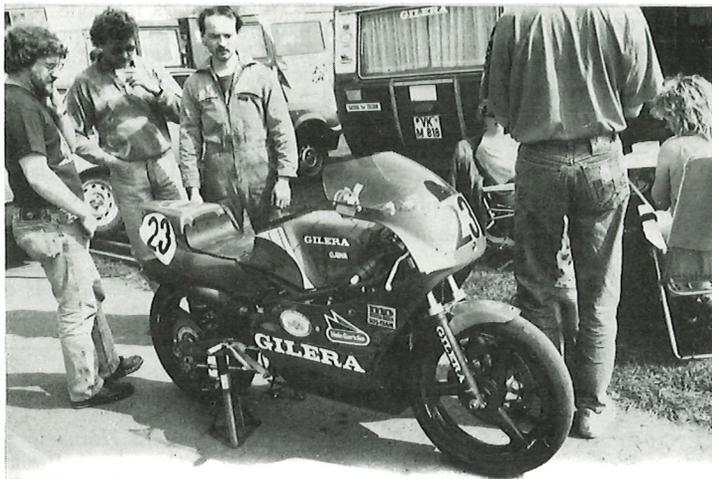
Den Titel, den er auf einer Ducati geholt hatte, will er in diesem Jahr auf einer Guzzi verteidigen. In beiden Zeittrainings hatte er technische Schwierigkeiten und im Rennen schied er aus. Seine Guzzi mit Alufahrwerk verfügte noch über den altbekannten Zweiventiler. Aber der Vierventiler soll demnächst geliefert werden. Versprochen ist er schon seit langem.

Nach der fünften Runde sah die Reihenfolge wie folgt aus: Caspers führte vor den Ducatis von Oliver Schmidt, Uwe Ralf Brunzel, Bernd Walter, Bernd König und Julius Ilmberger. Mit ungewöhnlichem Sound folgte die Norton von Hartmut Müller auf dem 7. Rang vor Hayri Winters Guzzi und der Egli-Yamaha. Zehnter war Andreas Geiger auf der Vacca-BMW. Caspers setzte sich vom Feld ab und König machte sich an die Aufholjagd, nachdem er den



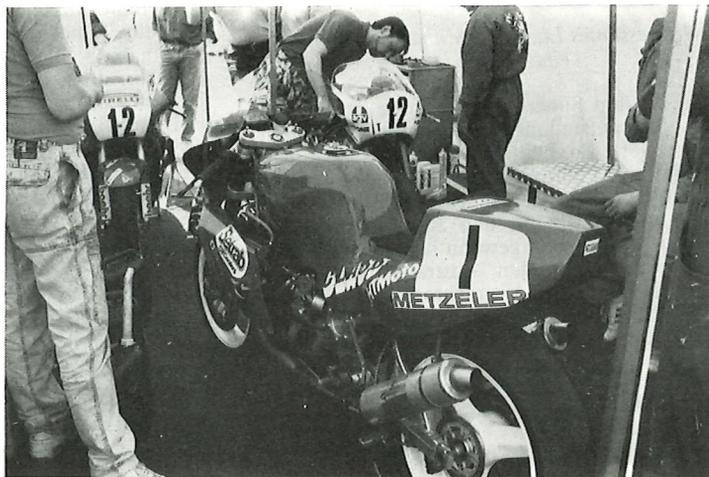
Klaus Caspers hatte den Sieg schon fast in der Tasche

Michael Meyer war auf dieser Gilera Saturno der schnellste Italo-Pilot in dem SOS-Rennen. Er belegte auf der Gawa-Gilera den 12. Platz. Tank und Sitzbank erinnern an die Mike Hailwood Replica von Ducati.

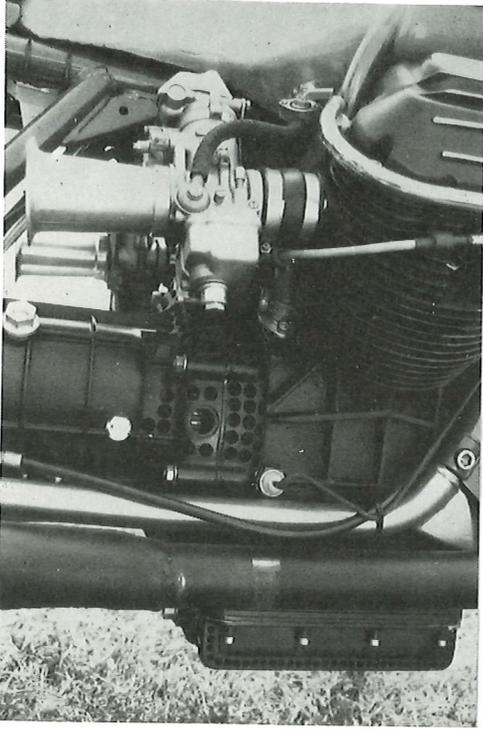


Viel Aufsehen im Fahrerlager erregte diese gestrippte Bimota Tesi 1D bei den Zuschauern. Exklusive Technik zum Anfassen.

Im Vordergrund die Moto Guzzi vom Titelverteidiger Hayri Winter. Im Alu-Fahrwerk sitzt noch ein altbekanntes Zweiventil-Triebwerk. Der Vierventiler wird sehnsüchtig erwartet.



zweiten Platz inne hatte. Während sich die Norton auf den fünften Platz schob, schied Winter, an siebenter Stelle liegend, aus. In der 17. Runde schien Caspers den Sieg schon in der Tasche zu haben, als ein zu überrundender Konkurrent direkt vor ihm stürzte. Caspers kam zwar unbeschadet zum Stehen, mußte aber absteigen und das Motorrad zurückschieben, um an dem gestürzten Motorrad vorbeizukommen. Das kostete ihn den ersten Platz. Hinter Bernd König beendete er das Rennen als zweiter.



Interessantes Lochmuster an dem Motorrad eines Zuschauers.

Zum zweiten Superbikelauf wurde in der gleichen Startaufstellung wie beim ersten Durchgang angetreten. Phillis übernahm nach ein paar Runden die Führung von Mark und setzte sich schnell nach vorne ab. Dafür kämpften Hofmann und Mark um den zweiten Platz. Der Schweizer Hofmann gewann das Duell und versuchte den führenden Australier einzuholen. Dabei blieb er mit der rechten Schulter an einem Strohhallen hängen und stürzte. Er konnte das Rennen aber wieder aufnehmen und beendete es als zwölfter. Der Zieleinlauf lautete Phillis vor Mark, Toni Heiler auf Yamaha und Caspers. Schick belegte den zehnten Platz.

Das folgende 250 ccm-Rennen gewann Harald Eckl auf Aprilia vor Paul Stricher, Honda und Siegfried Minich, Yamaha.

Beim letzten Lauf des Tages, dem Rennen der Einzylinder, setzte sich Klaus Caspers mit seiner Egli-KTM schnell vom Feld ab und fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen. Der Trainings-schnellste, Vorjahres-Cup-Sieger Rüdiger Kaufmann stürzte im Training und verzichtete wegen einer stark geprellten Hüfte auf das Rennen. In diesem Jahr setzt er eine Mondial mit KTM-Motor ein. Die schnellste Gilera steuerte Michael Meyer als zwölftes Motorrad über die Ziellinie.

Ergebnisse

Superbikes: 1. Lauf: 1. Rob Phillis (Kawasaki); 2. Udo Mark (Yamaha); 3. Andreas Hofmann (Honda); 4. Thomas Franz (Honda); 5. Bernd Caspers (Ducati); 6. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 7. Peter Rubatto (Yamaha); 8. Ernst Gschwender (Kawasaki); 9. Sven Seidel (Suzuki); 10. Bernhard Schick (Ducati); 11. Manfred Fischer (Bimota).

2. Lauf: 1. Rob Phillis (Kawasaki); 2. Udo Mark (Yamaha); 3. Toni Heiler (Yamaha); 4. Bernd Caspers (Ducati); 5. Edwin Weibel (Honda); 6. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 7. Ernst Gschwender (Kawasaki); 8. Thomas Franz (Honda); 9. Arpad Harmati (Honda); 10. Bernhard Schick (Ducati).

Punkte: 1. Udo Mark (Yamaha) 40 Punkte; 2. Bernd Caspers (Ducati) 28 P.; 3. Thomas Franz (Honda) 25 P.; 4. Wolfgang Hambach (Kawasaki) und Andreas Hofmann (Honda) je 24 P.; 6. Ernst Gschwender (Kawasaki) 20 P.; 7. Peter Rubatto (Yamaha) 18 P.; 8. Toni Heiler (Yamaha) 17 P.; 9. Bernhard Schick (Ducati) 16 P.

Battle of Twins: 1. Bernd König (Ducati); 2. Klaus Caspers (Ducati); 3. Uwe Ralf Brunzel (Ducati); 4. Julius Ilmenberger (Ducati); 5. Hartmut Müller (Norton); 6. Paul Botten-schein (Ducati); 7. Jens Hofmann (Egli-Yamaha); 8. Andreas Geiger (BMW); 9. Martin Joos (BMW); 10. Hendryk Peuker (Moto Guzzi); 11. Alfred Mannweiler (Ducati); 12. Klaus Albert Stephan (Moto Guzzi); 13. Reimund Schäfer (Ducati); 14. Bernhard Bludau (Ducati); 15. Frank Schüller (Moto Guzzi).

Sound of Singles: 1. Klaus Caspers (Egli-KTM); 2. Peter Geh (Rotax); 3. Bertl Hinterkircher (Honda); 4. Peter Minet (Fuchs); 5. Manfred Kehrmann (Yamaha); 6. Thomas Hasselwander (Rotax); 7. Thomas Mürke (Yamaha); 8. Helmut Helten (Rotax); 9. Max Linhuber (KTM); 10. Gerhard Wacker (Suzuki); 11. Frank Blank (Rotax); 12. Michael Meyer (Gilera).

Erfahrungsbericht mit Transistorzündanlagen

Seit ca. einem Jahr fahre ich meine Laverda 750 mit zwei kontaktgesteuerten Transistorzündanlagen. Zwei deshalb, weil pro Kontakt eine Anlage gebraucht wird.

Diese Anlagen waren im Gegensatz zu anderen Modellen sehr teuer, wenn man bedenkt, daß die Bauteile so um 20,- bis 30,- DM kosten. Der Vorteil der Anlagen lag darin, daß sie klein und kompakt gebaut sind und so nur wenig Platz in Anspruch nehmen. Ich habe sie unter der Sitzbank im Werkzeugfach mit einer ca. 1 cm dicken Siliconschicht festgeklebt. Das Silicon dämpft dabei sogar eventuell auftretende Schwingungen ab, die vielleicht die Anlagen beschädigen.

Das Anschließen der vier Anlagenkabel ist einfach. Plus von Klemme 15 der jeweiligen Zündspule. Minus an den Rahmen. Die beiden übriggebliebenen Kabel werden in die alte Führung zwischen Kontakt und Klemme 1 der Zündspule in Reihe geschleift. Den Kondensator jeweils am Unterbrecher abklemmen.

Ich habe den Kondensator am kurzen Kabel mit einem Kabelschuh versehen und am Kontakt steckbar gemacht. Man weiß ja nie, was passiert. Falls die Anlage mal ausfallen sollte, stellt man die alte Kontaktverbindung zur Zündspule wieder her, steckt den Kondensator wieder an den Kontakt und fährt weiter. Dieser Fall ist allerdings noch nicht eingetreten. Die Zündanlagen sind von meiner Laverda noch nicht zerschüttelt worden. Da der Zündfunken durch die Transistoranlage verstärkt wird, kann sogar der Abstand der Zündkerzenelektrode ein wenig größer ausfallen.

Bis jetzt läuft meine Laverda störungsfrei. Kontakteinstellungen haben sich erstmal erledigt, da die Kontakte aufgrund der Anlagen nicht mehr verbrennen und demnach nachgestellt werden müssen. Meine eingebauten Anlagen haben pro Stück 98,- DM gekostet. Für einen Guzzifreund habe ich in der Zwischenzeit zwei andere Anlagen beschafft und eingebaut. Diese haben komplett 60,- DM (als Bausatz 50,- DM) gekostet.

Der Vorteil dieser Anlagen ist, daß sie, wenn die Zündung eingeschaltet ist und der Motor aber nicht läuft, den Zündstrom nach ca. 5 Sek. unterbrechen. Wird der Anlasser betätigt, nehmen auch die Anlagen den Betrieb wieder auf. Das wurde gemacht, um ein Überhitzen der Zündspulen zu vermeiden.

Dieses Modell der Transistoranlage ist nicht so kompakt gebaut. Ich habe sie auf einem Winkel montiert, um sie dann im Batteriefach der Guzzi anzuschrauben. Das ging aber auch nur, weil die Guzzi ein Gespann ist und die Batterie sich im Boot befindet. Das Anschlußschema ist jedoch identisch.

Die Anlagen haben aber alle einen Nachteil. Es sind die Kontakte. Man kann ja nun machen, was man will, aber mit der Zeit hauen sie sich

Speziell für Motorradfahrer
PIZZA MOTO SPECIALE
und weitere Köstlichkeiten!

An alle
Fahrer der Marken:

**Aprilia • Benelli
Cagiva • Ducati
Gilera • Moto Guzzi
Laverda • Morini • MV**
und alle, die Lust haben zu kommen!

Herzlich willkommen
in Hamburg

bei Enzo
im Ristorante
Le Arcate
Tel. 040 / 673 40 32
HH 70 • Berliner Platz

Täglich von 11–24 Uhr (außer Mo.)
Clubraum zum Feiern bis 70 Personen

BAB-Abfahrt Jenfeld
Richtung Rahlstedt (nördlich)
hinter BMW Autohaus rechts ab
ca. 1,5 Km, linker Hand –
il ristorante + großes Parkdeck
„ecco, che bello“!

Lee-Hammann

platt. Dann werden sie getauscht werden müssen. Das kommt aber ziemlich selten vor, da die Lebenserwartung sehr viel größer ist, da die Kontakte nicht mehr verbrennen.

Die Kontakte sind auch schuld, daß ich mir dann eine Kennlinienlage von Witt buchstäblich vom Mund abgespart habe. Wenn ich sie irgendwann einmal bei meiner Laverda einbauen sollte, ist das Optimum erreicht und ich werde Euch wieder mit einem Erfahrungsbericht langweilen dürfen.

Bis dahin eine Supersaison.

Stoni

PS: Bezugsquellen werden auf Wunsch und Nachfrage weitergegeben.

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 vergißt nicht, bei Anfragen Rückporto beizulegen!

Mai

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, USA

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/ Finland

Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Tel. 931/465659, Finland

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: Ducati Owners Club of West Australia, Tuning Day, P.O. Box 72, Mt Lawley 6050, Australien

18.05.-19.05.91

Rennwochenende des Stichting Eenhoornfederatie mit BOT und SOS in Almere in Holland

Info: Wedstrijdsecretariaat SEF, p/a Yvonne van Kempen, Zwitserland-straat 44, NL-2034 BL Haarlem, Holland

18.05.-19.05.91

11. Laverda-Treffen des Laverda Club Holland in Lievelede an der holländisch-deutschen Grenze. 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 Großbritannien

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

24.05.-27.05.91

International Moto Guzzi Rally in Lichfield Staffordshire/ GB

Info: Peter Knight, 52 Attingham Drive, Cannock, Staffordshire, WS15 2QF, Tel. 0543/271132, Großbritannien

25.05.-26.05.91

4. Italiener-Treffen der Laverda-Freunde VS-Villingen

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 Mosport/ 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. Kloosterman, Stekeldijk 2. NL-4493pe Kamperland, Tel. 0031/1107/2689, Holland

31.05.-02.06.91

2. Italienischer Morini Tag in Morano in Italien

Info: Moto Morini Club Italia, Surbone 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, R # 1, Box 136, Ellsworth, Kansas 67439, USA

Juni

01.06.1991

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

01.06.-02.06.91

Ducati-Treffen der Ducati-Freunde Österreich in Wienerbruck beim Josefberg

02.06.1991

Treffen des Morini Riders Club auf der Isle of Man mittags beim Crosby Hotel

Info: Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, Tel. 0243/773415, England

03.06.1991

Club Night des Italian Motorcycle Owners Club GB im Crosby Hotel auf der Isle of Man

05.06.1991

Ausfahrt des Morini Riders Club GB auf der Isle of Man. Treffpunkt 19 Uhr bei Laxey Quay.

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 Terrois in Frankreich.

Info: B. 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 Motorrad-Club Akustik Italiana in Hirm/ Burgenland in Österreich.

Info: Gerhard Kurz, Hirschkreitgasse 10, A-7210 Mattersburg, Tel. 02626/37405, Österreich

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

15.06.-16.06.91

XI. Internationales Morinitreffen 1991 in Ergste

Info: Michael Würtz, Paderborner Str. 13, 4600 Dortmund

15.06.-16.06.91

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

21.06.-23.06.91

Internationales Moto Guzzi Alpen Treffen in A-6886 Schopperrau in Österreich

Info: Tel. 05576/4758, Österreich

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

Midsommertreffen des Moto Guzzi Club Schweden

Info: Moto Guzzi Club Schweden, Curt Alge, Lönnvägen 7, S-14141 Hudinge, Schweden

22.06.1991

Clubrennen der Ducati-Freunde Österreich mit öffentlicher Beteiligung in Brunn/CSFR

22.06.-23.06.91

Midnight Sun Meeting des Ducati Club Finland auf der Rennstrecke KeMoRa in Finland

Info: Markku Saari, Ducati Club Finland, Mustasasvantie 30, SF-61340 Nopankylä, Finland

23.06.1991

2. Int. 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.-29.06.91

International Laverda Rally in Hexham in Großbritannien
Info: Tim Carter, 5 French Drive, Kettering, Northants NN15 5BT, Großbritannien

28.06.-29.06.91

Italia '91 an der Rennstrecke Three Sisters in England
Info: Andrew Armston, 10 Sandholme Close, Giggleswick, Settle, North Yorks, BD24 0AF, Großbritannien

28.06.-30.06.91

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

28.06.-30.06.91

6. Int. Italienerreffen 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 werkt 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

Flat-Single-Meeting auf der Solitude bei Stuttgart
Info: Frank Plonus, Fuchswaldstr. 74, 7000 Stuttgart 80, Tel. 0711/6872035

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

Juli

05.07.-07.07.91

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

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

07.07.1991

7. Italian Concourse des Italian Motorcycle Owners Club GB an der Scarborough Rennstrecke in Großbritannien

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

13.07.-14.07.91

1. Italiener-Treffen in Schwanheim der Italienerfreunde Hauenstein
Info: 06397/1671

18.07.-21.07.91

Ducati Speed-Week des Ducati Club Austria auf dem Österreich-Club in Zeltweg/Österreich
Info: Ducati Club Austria, Kernstr. 12, A-1120 Wien, Österreich

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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

25.07.-28.07.91

Clubausfahrt der Ducati-Freunde Österreich in die Schweiz und den Bregenzer Wald

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

28.07.1991

Rennveranstaltung des Stichting Eenhoornfederatie in Zandvoort/Holland mit spezieller Italienerklasse
Info: Wedstrijdsecretariaat SEF, p/a Y. van Kempen, Zwitserlandstraat 44, NL-2034 BL Haarlem, Holland

August

01.08.-04.08.91

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

02.08.1991

Cadwell Park Track Day des Laverda Owners Club GB in Großbritannien
Info: Tim Carter, 5 French Drive, Kettering, Northants NN15 5BT, Großbritannien

02.08.-04.08.91

Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Bavarese in Thal
Info: Teichmann, 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

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

09.08.-11.08.91

4. Treffen für italienische und klassische Motorräder mit Ausstellung des MVC Tutzing e.V.
Info: M. Leitner, Zugspitzstr. 8, 8139 Bernried, Tel. 08158/2965

09.08.-11.08.91

6. int. Laverda-Treffen des Stamm-tisch Hefttrich in Hefttrich (bei Idstein im Taunus).
Info: Uwe Hansen, Franz-Kirrmeier-Str. 12, 6720 Speyer, 06232/75332 (Info-Blatt auf Wunsch ab ca. Anfang Juli)

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

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

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

Int. Italiener-Treffen des MC 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

2. Italiener-Treffen. Anfahrt beschildert in 5502 Schweich/Mosel

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, Großbritannien

24.08.-25.08.91

Moto Guzzi und Laverda Clubrennen in Almere in Holland

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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

30.08.-01.09.91

4. Internationales 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

31.08.-01.09.91

Brit. italien. Klassikerfest ohne Startgebühr für Autos + Motorräder in Bad König/Odenwald
Info: A. Hahn, Klosterwaldstr. 7, 6123 Bad König, Tel. 06063/3233 abends

September

06.09.-08.09.91

Hoosier Moto Guzzi Rendezvous 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, Tjadenweg 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/Biggese 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 auf der Rennstrecke Paul Ricard/Frankreich
Info: R. Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avold, Frankreich

21.09.-22.09.91

2. Internationales MV Agusta Treffen des MV Agusta Clubs e.V.
Info: A. Mündörfer, Weylstr. 6, 6800 Mannheim 1, Tel. 0621/379569

21.09.-23.09.91

Laverda 750 SFC Treffen in Brezganze/Italien

27.09.-29.09.91

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

28.09.-29.09.91

Italiener-Treffen des Forza Italia France anlässlich des Superbike-WM-Rennens an der Rennstrecke Magny-Cours/Frankreich
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 Europäischer Motorräder Wöbbel
Info: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel. 05233/5795

November

18.11.-24.11.91

Motorradausstellung in Mailand/Italien

Dezember

07.12.-15.12.91

Bologna Motor Show/Italien

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, Rottenbacherstr. 14, D-8951 Osterzell
Tel. 08345/884, Telefax 08345/714

Die Reise zum Bol d'Or 1990

Teil II

Morgens gegen 6.00, es war Freitag der 21.09., packten wir unser Zeugs zusammen, noch schnell Zähne schrumpfen und der letzte Abschnitt zum Ziel wurde unter die Räder genommen. Ausgesucht hatten wir uns wieder eine ausgedehnte Tour, die schon leicht ahnen ließ: Abends sind wir unpünktlich. Es wäre übrigens das erste Mal bei mir. Ha ha ha !

Zuerst ein paar km Richtung Nizza und dann rechts ab über Roubion und Croix de Valberg, nach Guillaumes wieder Richtung Norden über den Col de la Bonette. Wirklich eine grandiose Hochgebirgslandschaft. Nachdem wir doch gute 70 km, teilweise starker, kalter Wind, hinter uns hatten, wurde es Zeit zum Frühstück. Die nächsten Fotos machte ich erst wieder am Gipfel des Cayolle. Ich hoffe, dem SP-Jürgen bzw. Fred hat's genauso gefallen. Hier könnte ich wochenlang rumfahren, ohne eine Strecke öfters benutzen zu müssen, es scheitert immer nur am Geld.

Nachdem jetzt Reinhard immer vorfuhr, war jetzt ich der Vordermann und tatsächlich mußte ich auf ihn warten. Kurz vor Barcelonnette war er aus meinem Rückspiegel verschwunden. Nach einer 1/2 Std. ging's einige km zurück - na endlich! Wo bist Du? Was ist los? Ach nichts besonderes, nur eine defekte Bremse. Da blieb natürlich eine genaue Begutachtung nicht aus. Bremsanker gebrochen - Bremsattel mit Holzstück verkeilt und auf dem Lenker verzurrt. Unserer Werkstattausrüstung hat jetzt natürlich

der Schweißapparat gefehlt. Das richten wir am Bol d'Or und weiter ging's. In Barcelonnette wieder vollgetankt - aber keine Werkstatt gefunden, die Aluguß schweißen kann. Also wurde die Reparatur endgültig auf Samstag verschoben.

Über den Col d'Allos ging's wieder südwärts. Da wir jetzt sowieso ein bißchen behutsamer voringen, war es leicht nach Mittag, als wir in der wohl schönsten Stadt in den französischen Alpen aßen. Die letzten beiden Pässe hatten bei mir Premiere. Es ist eine wundervolle Gegend, die mir jetzt als Höhepunkt die alte Festungsstadt Colmars bot. Vor uns lagen noch 60 km bis Castellane, nahe dem Grand Canyon du Verdon. Bis dahin genoß ich die gut ausgebauten Straßen mit ein paar Schweizern, die auch unser Ziel hatten. Die Kurven nicht zu eng, so daß der 3. u. 4. Gang genau paßten. Kurz vor Castellane wartete ich auf Reinhard und suchte den nächsten Streckenabschnitt raus. Jetzt waren keine Umwege mehr angesagt. Über eine recht abwechslungsreiche Hochebene führten Kleinstraßen nach Draquigan, wo eine Art Autobahnzubringer nach Le-Muy führt. Von weiten sahen wir das riesige, dunkle Wolkenband eines Waldbrandes. Gott sei dank in der anderen Richtung (wenn's schon unbedingt sein muß). Dann noch schnell 50 km Autobahn. Für zweirädrige Bol d'Or Besucher gebührenfrei. Abfahrt Briqnoles raus und weiter Landstraßen bis direkt zum Autodrom Paul Ricard.

In Briqnoles an der ersten Kreuzung wechselten wir noch einen Kupplungszug. Der Fahrer des italienischen Gespann hatte zwar alles dabei, nur keine Lust. Bis wir fertig waren, sind ca. 20 Zweiräder (unter anderem schöne Laverdas) eingetroffen. Alle in Jeans und offener Jacke nur ich reparierte ein Moped in Lederkombi bei knapp 30°C. Wenigstens gab er am Bol d'Or einen aus. Mittlerweile war schon 18.00! Schnell alles in den Beiwagen von Reinhard und ab - gefolgt von dem ganzen Pulk Motorräder. Gerne hätte ich hier noch ein paar Fotos gemacht. Sicher warten die anderen: Toni, Gallagher und noch ein paar Münchner schon - also nichts wie hin! Mit einer Stunde Verspätung trafen



Die beiden Guzzis auf dem Col de L'Iseran

wir am Ziel ein. Statt der knapp 1200 km über die Autobahn hatten wir in mehr als 36 Stunden 2300 km zurückgelegt.

Um 20.00 sind wir dann am Treffpunkt erschienen, wo wir von Jürgen und Freddy begrüßt wurden, kurz darauf kamen auch die Münchner an. Es war noch eine lange Nacht mit vielen blöden Sprüchen über Nicke und so oder Wein in Mineralwasserflaschen usw. Einfach toll!!! Natürlich durfte die Assietta Kammstraße und die Geschichte mit den letzten Tropfen Benzin auf der Autobahn nicht fehlen. Aber das war ja alles nichts, als Toni anfang mit seiner Türkei-tour.

Auch die Bol d'Or Neulinge, einen nannten wir RC-30 den anderen vorsichtshalber Franz, meinten, nächstes Jahr mehr Zeit und Geld mitzunehmen.



Dieses war eins der schönsten Gespanne auf den Forza Italia Treffen

Nächsten Tag auf der Rennstrecke herrschte volles Treiben - Krachtüte an Krachtüte. Hier sah man die komplette Produktpalette aller Werke. X-mal sind wir die Budenstraße rauf und runter, den Le-Mans-Start natürlich nicht verpaßt und geguckt - ja nichts versäumen! Jetzt kam die Stunde unseres Neulings: "Man da fahren ja nur Honda's mit." Ich denke, jetzt ein bißchen mehr Abstand, doch schon ging's weiter mit seinen Technik-Kenntnissen: "Weiß Du, man erkennt sie an der Einarmschwinge und der ..." "Ich kann Dir auch sagen warum, weil Honda dadurch das Hinterrad schief einbauen kann, woraus sich eine höhere Kurvengeschwindigkeit ergibt." Ungläubiger Blick - aber 3 Minuten Stille (so ein Denkvorgang dauert).

Dann gings zurück zum Forza-Italia-Treffen innerhalb des Ringes. Unser Zelt war schon um-

ringt von Dickschiffen meist Cali's und ausgefallenen Sportgeräten sowie super Gespanne (meist Le Mans). Jetzt mußte aber der Bremsanker von Reinhard repariert werden. Ruckzuck wurde das Vorderrad ausgebaut, der Helm diente als Wagenheber und kam unter die Ölwanne. Unter fachmännischer Anleitung der beiden Ducati-Fahrer konnte nichts schief gehen. Schließlich haben Duc-Fahrer eine gewisse Erfahrung - oder? Ein paar Stunden waren wir schon unterwegs - bis nach Toulon sind wir auf der Suche nach einer Werkstatt gekommen. Endlich nahm sich jemand unseres Problems an und erledigte es wirklich zur besten Zufriedenheit. "Schönste Schweißarbeit oder besser wie neu", waren die Kommentare! Nachdem alles erledigt war, mußte natürlich der Rundgang um die Strecke absolviert werden.

Auch heute war es ein langer Tag. Als um ca. 23.00 Uhr das Rennen abgebrochen wurde, hatten wir noch soviel Geduld abzuwarten, ob es wieder gestartet wurde oder nicht. So ist es 2.00 Uhr früh geworden, bis wir die Gewißheit hatten. Es ereignete sich ein schwerer Rennunfall, der zwei Fahrern das Leben kostete.

Am Sonntag früh strahlender Sonnenschein. In aller Ruhe begann Reinhard, Wasser zu kochen, so ein kleines Frühstück baut auf. Fast wie zu Hause! Ein neuerlicher Rundgang schloß sich diesem an. Ein T-Shirt mußte her, fast 30 Mark, guter Preis, oder! Auf der Rennstrecke haben wir uns außer Bier nichts gekauft - alles sauteuer. Eine Dose Bier oder Cola 5,- DM, dementsprechend das Essen.

Aus irgendeinem Grund sind wir vormittags auch nochmal Richtung Toulon die N8 runter. Was hier geboten wird, grenzt an Wahnsinn. Knappe 20 km lang wird alles nieder gefahren, was nicht schnell genug zur Seite springt. Nichts für ängstliche Naturen, beinhart geht's hier zu. Aber Polizei und Sanka steht einsatzbereit in jeder 3. - 4. Kurve. Wobei auch Zaungäste Ellbogen an Ellbogen stehen und bei Wheelies klatschen. Es herrscht halt Bol d'Or-Fieber in der ganzen Region.

Rechtzeitig heil zurück zum Zieleinlauf erholte ich mich mit Gallagher auf einem der wenigen Rasen im Schatten eines kleinen Baumes. Wer gewinnt ist doch wurscht, ein Japaner, sonst ist ja niemand dabei - lauter Hongkong-Scheberln, da ist es doch egal, welches am lautesten klingt. Vom strahlenden RC-30 erfahren wir, daß es

wieder einmal Honda war. Am späten Nachmittag unser Zeugs wie Zelt, Kocher usw. gepackt und endgültig die N8 runter nach Ollioules zu unserem Wirt. Wir wollten uns mal anständig ausschlafen, duschen und natürlich abends zusammen hocken und feiern. Von wegen ausschlafen, so gegen 1.00 früh ging's ins Bett und um 7.00 waren die Guzzis startklar.

Montag 24.09.

Nachdem die Überredungskünste unserer Clubkameraden fruchtlos blieben, packten wir die letzten Sachen. Während wir beim Frühstück saßen, verschwanden die letzten Wolken. Mit einer kleinen Verspätung ließen wir die Gassen erschauern. Begleitet vom tiefen Grollen der Guzzis, winkten wir nochmal zurück. Nochmal zurück zum Ring - nichts war mehr zuspüren vom Bol d'Or-Fieber. Jetzt waren wir gefesselt von der Hektik des morgendlichen Berufsverkehr (wie bei uns)! Richtung Grand Canyon du Verdon erwischten unsere Räder noch des öfteren nassen Teer, jedoch störte das keinen. Wir hatten fast klaren Himmel. Kleinststraßen zwischen Briqnoles

und dem Canyon, mitten durch Weinfelder, mal über eine Anhöhe oder durch eine kleine Schlucht mit Bach. Nachdem wir auch noch ein paar verschlafene Dörfer weckten, hatten wir gegen 10.00 das Grand Plan de Canjuers rechts von uns. In dieser hochgelegenen Millitärzone hingen die regenschweren Wolken von heute morgen fest. Beim Tanken aus dem Reservekanner wurde es dann auch reichlich kühl, weshalb wir uns anschickten, wieder in Täler und windschattenreichere Regionen zu kommen. Vor der Verdon-Schlucht mußten wir erstmal 40 km enger, kurvenreicher Strecke hinter uns bringen, bevor die ersten Aussichtspunkte erreicht waren.

Natürlich wurde die Straße entlang der Schlucht, welche einen ca. 20 km langen Umweg bedeutet, gewählt. Der Blick in die Tiefe (teilweise ein paar hundert Meter) ist gigantisch. Oft sieht man den Bach nur, wenn man sich über die Randbefestigung hinaus lehnt. Während den letzten 25 km am Vormittag verlor der Beiwagen jedoch seine Radabdeckung. Mit zwei Gummis, einbißchen zurren und schon hält es wieder - allerdings querüber. Ausgerechnet an diesem Tag waren die Tankstellenbesitzer in Castellane überpünktlich. So wird halt später geschweiß, dachten wir uns und guzzten auf der Route Napoleon's nach Digne, wo's

endlich Brotzeit gab! Schnell zwei Geschäfte durchwühlt, das Stangenbrot neben den Kotflügel - den Käse in den Belstaff, der Rest kam in den Beiwagen.

Auf's Erste erwischte ich die richtige Ausfallstraße. Über Col de Labouret und den Col de Maure, fährt man parallel zum großen



Toll was! Ist aber keine originale SFC. Hierzu waren 4-5 Laverdas nötig

Col de Allos. Der höchste Punkt beträgt hier jedoch nur 1340 mm, aber trotzdem sehr empfehlenswert. An der kleinen Dorfschmiede entlang der Paßabfahrt vom Col de St. Jean reparierten wir das Schutzblech - ohne sah der Beiwagen besser aus! Eine halbe Ewigkeit umfahren wir den riesigen Stausee Lac de Serre Poncon. Erst auf der N94 war ich mir wieder sicher, richtig zu sein. Wie schon so oft hatte ich auch diesmal keine Zeit für den Tunnel am Grand Parpaillon. Doch der Berg hat noch seine Chance, mich kennenzulernen. Schließlich gibt's den Bol d'Or noch länger. Jedenfalls hab ich ihn schon mal von weiten fixiert.

Auf der N94 von Embrun bis Briancon kommt man sehr gut voran, da sie ebensogut wie die N91 Richtung Grenoble ausgebaut ist. Die teilweise schneebedeckten Gipfel bilden eine super Kulisse zum warmen Klima. Da lachte Reinhard - Sonne, Schnee und Schotter + 2600 m Höhe. Der Bärtige auf dem Galibier!

Nach einer längeren Pause fuhren wir über St. Michel Richtung Col d'Iseran. Das hier gesehene kann ich unmöglich alles erzählen. Mal sind's Villen oder Schlösser auf einer Fels Spitze, dann wieder Straßen so richtig zum Fegen. Dazu den ganzen Tag strahlender Himmel und super Landschaft.

Entlang der 902 hatte ich sehr viel Glück und verdanke einer französischen R 5-Fahrerin, daß das vordere Rad noch rund ist. Ihr fuhr ein BMW-Fahrer voraus, der recht unentschlossen nach links abbiegen wollte. Während ihrer Vollbremsung bemerkte sie uns im Rückspiegel und gab uns noch ein paar rettende Meter Platz. Auch Reinhard war mir schon dicht auf den Fersen. Uff, war ganz schön knapp - ein kurzes Dankeschön und weiter ging's bergauf. Erst war's noch angenehm, aber dann nach ein paar km kurz vorm Gipfel - brrr saukalt!! Der erste Gipfel auf der Rückfahrt wo wir alleine waren, außer dem Schnee natürlich. Da mußten ordentlich Fotos gemacht werden.

Schön langsam hatten wir für heute genug, nur noch nach Italien, zwar das restliche französische Geld vertanken und dann Feierabend. Mit den letzten Tropfen Benzin liefen wir in einer Tankstelle nach Val d'Isere ein. Tatsächlich hatte sie offen und wir bekamen das gewünschte Super. Während ich an unsere Freunde dachte, die jetzt um 19.00 Uhr bestimmt schon deutschen Boden unter den Rädern hatten, wurde mir auch wieder warm. Doch für die abschließende Fahrt übern kleinen Bernhard, bemühte ich doch noch einen Pullover.

Seit ein paar km bemerkte ich die Kontrolllampe der Lichtmaschine wieder. Sie glimmte ganz unregelmäßig und nur äußerst schwach. Schon vor Tagen während der nächtlichen Autobahnfahrt hatte ich sie bemerkt. Aber größere Sorgen - wirklich - die mach ich mir erst, wenn ich stehe - auf jedenfall heute nicht mehr. Dann hab ich wenigstens einen Grund den Urlaub zu verlängern. Aber ich bin ja schon öfter mit Strom aus der Box gefahren, geht genauso.



Reparatur nach der Begradigung eines Felsens

Nachdem der Schokolad gegessen war, wurden die Guzzis zur letzten Etappe gestartet - ohne Probleme. Die Fahrt übern kleinen St. Bernhard gestaltete der nimmer müde Bärtige recht abwechslungsreich. Mit seiner aufgemotzten V 7 (1000 cm) jagte er die Serpentina hoch (Werner Beinhart sollte sich ein Beispiel nehmen). Linkskurven im Drift, rechtsrum ging's in der Beinchen hoch Version. Er hätte besser Stuntman gelernt, die Voraussetzungen dafür hat er! Er fährt Guzzi - aber wie!! Tollkühn hob er in Rechtskurven seinen Beiwagen an, zog ihn im Scheitelpunkt der Kurve leicht einen 1/2 m über den Abgrund hinaus und setzte ihn hinterher wieder exakt auf den Asphalt. Das er zwischendurch den Beiwagen nur knapp über einen Begrenzungsstein hob, stört ihn nicht, dafür nahm er die engen Linkskurven noch rasanter im Drift. Daß der V7 dabei die Luft nicht ausging, ist wirklich beachtlich. Bei solcher Fahrweise wird sie bestimmt 12 Liter oder mehr saufen.

Oben am alten Zollhaus meinte er: "So, daß war ein toller Abschluß, suchen wir uns eine Kneipe"! Bei der ersten italienischen Ortschaft hatten wir auch schon Glück mit einer Pizzeria. Auf dieser Seite des Passes war's jetzt schon stockfinster. Unser Hunger war groß genug für diese Pizzas und so mußte nachbestellt werden - hauptsächlich Wein. Beim Zahlen stellte sich heraus, daß wir auch in Italien keine Zeit (Geld) mehr hatten. Damit war auch der nächste Tag vorbestimmt. Die Lire langten noch für ein Frühstück und dann sind wir hoffentlich in der Schweiz. Noch vor Aosta stellten wir unsere Guzziburg auf und schliefen im Rauschen des nahen Gebirgsbaches ein.

Gegen 6.00 Dienstag früh krochen wir unter der Plane aus den Schlafsäcken hervor und tasteten im stockfinstern Aostatal nach unseren Schuhen. Ein paar Minuten nur dauerte das Zusammenpacken, eben ein Vorteil wenn man nicht viel auspackt. Noch während ich den Schlafsack samt Waschbeutel in den Koffer drückte, startete Reinhard. Hoffentlich macht's meine auch so, beim ersten Klack des Anlagers loszupoltern. Staun - keine Anzeichen von Batterieschwäche - von nun an ignorierte ich die Ladeanzeige vollends.

Um 7.00 Uhr waren wir an der kältesten Stelle während unserer Fahrt. Bei ca. 6 Grad Celsius am großen St. Bernhard frors mir die Finger ab. Lenkergriffheizung

ist zwar vorhanden - aber leider der Schalter defekt. Im wahrsten Sinne des Wortes hat's mich eiskalt erwischt! Bei diesem absoluten Tiefrekord half nur noch tassenweise heißer Cafe. Nach dem Steh-Frühstück an der Hotelbar noch schnell ein Beweisfoto und dann ab die 40 km hinüber nach Martigny. Ruckzuck waren wir daran vorbei und guzzten Richtung Furkapaß. Diese Straße war jetzt im Berufsverkehr voll ausgelastet, ist eben beschissen, wenn keine Alternativen vorhanden sind. Erst nach der Abzweigung - Italien Simplonpaß - spürte man eine Erleichterung.

Immer näher kam jetzt das Gotthard-Massiv, ich war schon gespannt, wie das Klima auf der anderen Seite dieser Wetterkante sein würde. Falls die Sonne scheinen würde, hatten wir gute Aussicht, ohne Plastikkombi heimzufahren. Hier im Rhonetal hatten die Wolken keine Chance, doch oben am Furkapaß würden wir weitersehen. Nachdem der Hunger unserer Guzzis befriedigt war, machten wir uns auf den Weg. Vorbei am Grimselpaß ging's immer höher. Auf beiden Seiten des Passes hat man herrliche Ausblicke. Trotz der Sonne herrschte auf der Paßhöhe ein steifer, kalter Wind, aber Hauptsache Sonne!

Nach dem mageren Frühstück meldete sich jetzt verstärkt mein Magen, worauf wir in Andermatt einkehrten. Dort bekamen wir für ca. 15 DM ein Tagesmenü, welches uns voll sättigte - nicht immer leicht! Während dem Mittagessen kamen wir auf die Idee, daß die Lichtmaschinenkolen schuld sein könnten. Die Länge hab ich zuhause noch überprüft, aber nicht ob sie auch leichtgängig genug waren. (Hatte ich dann zuhause als erstes kontrolliert und recht behalten.) Bis dahin (Heimat) schätzten wir noch ca.

500 km und mindestens 7 Std. Fahrtzeit. Also wieder rauf auf den Bock noch schnell über den Oberalppaß - Richtung Bodensee. Dieser Paß bietet neben super Panorama herrliche Streckenabschnitte mit affengeilen 180° Kurven.

Auf der Strecke nach Chur mußte jedoch unser Werkzeug bedient werden. Nachdem mir ein netter Schweizer Autofahrer bescheid gab, daß Reinhard auf der Strecke blieb, kehrte ich um. Gerade denk ich noch, soeben war er ja noch in meinem Rückspiegel, wie macht der Schweizer das bloß - was ist passiert? Just in diesem Augenblick kam der von ihm besetzte Parkplatz in Sicht. "Irgendwie hob i jetzt a menge Glück ghabt" meinte er "und ob i sowas ähnliches wie einen Zündkerzenstecker samt Innerei hätte." Erst jetzt bemerkte ich die ramponierten Kühlrippen seines linken Zylinderkopfes. Er erklärte mir "Beim Überholen bin zweit ause käma und hob leicht den Felsen begradigt." Gott sei dank war außer dem linken hinteren Blinker alles heil.

Aufgrund der Verspätung benützten wir dann die Autobahn bis Lichtenstein - natürlich ohne Vingette. Von dort ging's dann nach Feldkirchen in Österreich, wo in einem totalen Chaos nichts mehr ging. Über eine ½ Stunde benötigten wir für 3 Ampeln, ehe uns auf der A 14 Richtung Lindau wieder der Fahrtwind ins Gesicht bließ.

Die B 12 von Lindau nach München ist das allerletzte: Soviele Lkw's hab ich die ganzen vier Tage nicht gesehen. Hier helfen die vielen Teilstücke der neuen Autobahn noch wenig, wenn's keine Umgehung der Ortschaften gibt. Geschlagene 3½ Stunden dauerte der stressigste Abschnitt, bis wir in München eine Tankstelle anliefen. Der Stop ging nahtlos in eine Brotzeit über, die bitter nötig war. Hier kann das Hobby schnell zur Qual werden.

Die restliche Strecke von ca. 180 km war dann nur noch ein Klacks. Nachdem uns zuletzt schon dicke Regenwolken beschatteten, waren wir richtig stolz auf die fast 4000 km lange Tour, ohne einmal den Regenkombi zu benutzen. Es war übrigens die erste vollkommen trockene Tour zum Bol d'Or.

Als ich zuhause gegen 22.00 Uhr die Garage öffnete, um die Guzzi abzupacken, stellte ich in Gedanken schon den Urlaubsantrag für September 1991. Beim ausgiebigen Abendessen beschloß ich, morgen mal pünktlich zur Arbeit zu gehen, um den besagten Antrag zu stellen. Das anschließende Zeitunglesen überlebte ich nicht. Die Müdigkeit streckte mich tischlängs hin und ließ mich von Sonne, Schotter und meiner Guzzi träumen.

Koni

Für alle nicht Guzzisten!

Was kann schöner sein auf Erden, als Guzzifahrer zu werden !

Importeur BRD

DELLORTO
VERGASER

**Komplette Vergaser
Ersatzteile**

Düsen, Schieber, Nadeln,
Dichtungen usw. usw.

Stein-Dinst 

Im Alten Dorfe 3 F
3300 Braunschweig / Rühme
Telefon 05 31 / 31 49 49
Telefax 05 31 / 31 41 40

Händler-Liste anfordern

REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

Der Italienerstammtisch Niederrhein trifft sich ab Dezember jeden 1. Mittwoch im Monat in der Gaststätte "Bauerbahn" in 4040 Neuss.
Info: Michael, Tel. 02173/64352

Der Laverda-Stammtisch-Idstein/Heftrich trifft sich jeden 4. Samstag eines Monats im "Zum Taunus" in Heftrich.

Der zwanglose Stammtisch des Bremer Italo Club trifft sich jeden ersten Mittwoch im Monat um 20 Uhr in der Kämmerei, Fabrikhof in Delmenhorst.
Kontaktadresse: Stefan Aumann, Tel.: 04431/71862.

Italiener- und Klassikerfreunde treffen sich jeden Freitagabend (ab 18 Uhr) am Fuß der Schauinslandstrecke bei Freiburg beim Gasthaus "Zum Start". Wie immer Plausch, Halli-Hallo, Neuigkeiten.
Info: Tel. 0761/64611, Walter.

Jeden 1. u. 3. Freitag im Monat ab ca. 19.30 Uhr findet der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord im Gasthaus "Zum Friesenhof" in 5160 Düren-Kufferath statt. Angesprochen sind besonders die Klassikerfreunde und Gespannfahrer.
Info: Peter 02235/6417 wochentags ab 18.00 Uhr.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

EINLADUNG

ZUM

4. internationalen



vom **30.08.-01.09.1991**
in **Kiel-Falckenstein**

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

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

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

"Le Mans" Treffen in Osnabrück, "Bulls-Eye", Mindenerstr. 194 je-den 2. + 4. Dienstag im Monat um 20.00 von April - Oktober (danach privat). Info: 0541/388336.

Der Laverda Stammtisch Linker Niederrhein trifft sich jeden ersten Montag im Monat in der Gaststätte "Berg u. Tal" in 4150 Krefeld-Hüls an der B9.

Jeden Donnerstag trifft sich der Stammtisch des Moto Guzzi Club Friedrichshafen e.V. im Gasthaus "Zum Hirsch" in Goppertsweiler bei Neukirch. Info: 07542/52107

Presseschau

Gilera RC 600 C

Auf drei Seiten stellt "PS" in der Mai-Ausgabe die neue Gilera RC 600 C vor. Zu dem Artikel gehören acht Fotos.

In Heft 11 von "Motorrad" soll sich laut Ankündigung auch ein Artikel über die Gilera befinden.

Laverda

Auf zwei Seiten berichtet Alan Cathcart in der aktuellen "mo" über die jetzige Situation des Laverda-Werkes.

Gilera CX 125

Auf sechs Seiten veröffentlicht "mo" in Heft 5/91 einen Test der neuen 125er mit Einarm-Gabel. Sechs Fotos zeigen das Motorrad.

Moto Guzzi California

In dem "mo"-Sonderheft "Gebraucht Motorrad und Zubehör 1991" ist ein Gebraucht-Test der California III zu finden. Der Umfang beträgt zwei Seiten mit drei Bildern.

Gilera Saturno Sanremo

"Motorrad Classic" berichtet auf sechs Seiten über die Einzylinder-Rennmaschine, die 1947 das Rennen in San Remo gewann. Sieben Fotos zeigen die 500er in Heft 3/91.

Ducati 851

Laut Vorschau soll sich in "Motorrad" Heft 11 vom 11. Mai ein Vergleichstest der Ducati 851 mit Kawasakis ZXR 750 und der GSX-R 750 von Suzuki befinden.

.....

Geschenk-Abo

Immer wieder stellt man sich Fragen wie: "Was schenke ich Ihr/Ihm zum Geburtstag? Was könnte ich als kleines Dankeschön nehmen?"

Falls der liebe Mensch, der beschenkt werden soll, auch ein Fan italienischer Motorräder ist, empfehlen wir ein **MOTALIA-Geschenk-ABO**.

Ein **MOTALIA-Geschenk-ABO** erzeugt 12-mal Freude beim Beschenkten und kostet bloß **35,-DM**.

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschenken an:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Das erste Heft soll möglichst am _____ ankommen.

Den Betrag von 35,-DM habe ich

- auf das Konto Nr. 742 171 der Sparkasse
Kiel (BLZ 210 501 70) überwiesen.
 als Scheck beigelegt.

Datum: _____

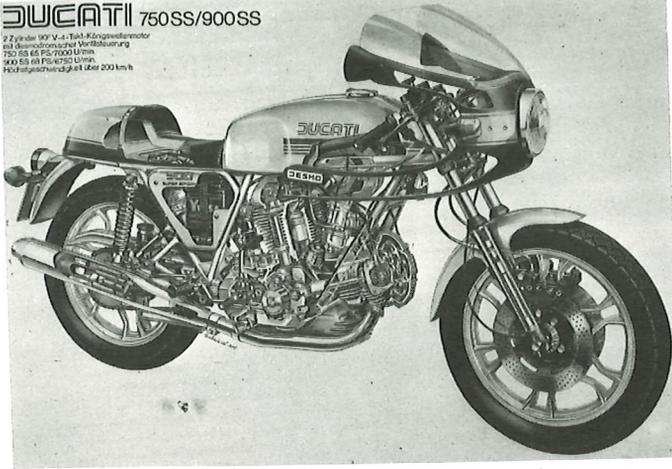
Unterschrift: _____

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

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

DUCATI 750SS/900SS

2 Zylinder 90° V-4-Takt-Königswellenmotor
mit Desmodromischer Ventilsteuerung
750 SS 65 PS/7000 U/min
900 SS 88 PS/7750 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 heraus schneiden, 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

Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

Verlag Hasselbrink

Bitte buchen Sie den Betrag von
meinem Konto ab. Meine Bankver-
bindung ist:

Postfach 2322

2300 Kiel 1

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten ange-
kreuzten VHS-Video-Kassetten

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

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Verlag Hasselbrink

Postfach 2322

2300 Kiel 1

- SUPERBIKE-VIDEO 90.....79,- DM
 BOT-VIDEO 90.....79,- DM
 SOS-VIDEO 90.....79,- DM
 Superbike-VIDEO 89.....59,- DM
 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 _____

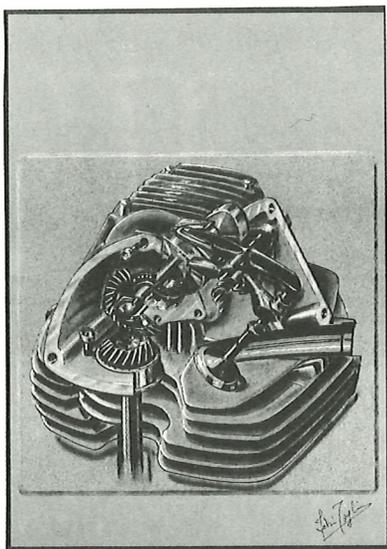
Unterschrift _____

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

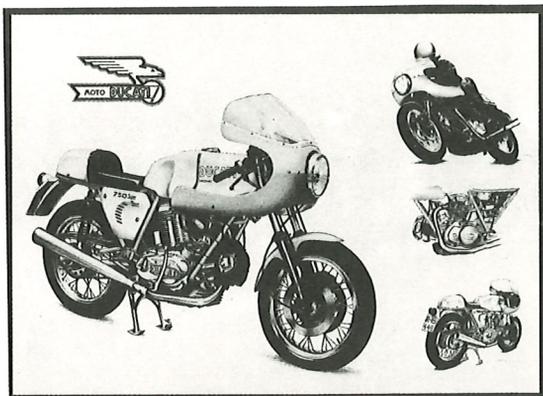
Datum: _____

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), hand-
gemalt, Farbdruck, 70 x 50 cm.
Preis 34,- DM

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos. Beim Ausfüllen bitte nicht Adresse oder Telefonnummer vergessen! Ein Anspruch auf Veröffentlichung besteht nicht. Text bitte unter folgender Rubrik veröffentlichen: _____

Antwort

Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel 1

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten Poster.

0 per Scheck/bar überDM liegt bei
0 per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel 1

- 0 Ducati-Zylinderkopf.....30,- DM
- 0 Ducati Motor 86030,- DM
- 0 Ducati-750 SS (Rundm.)..34,- DM
- 0 Ducati-Phantomposter....30,- DM

(Alle Preise incl. Versand)

Datum Unterschrift

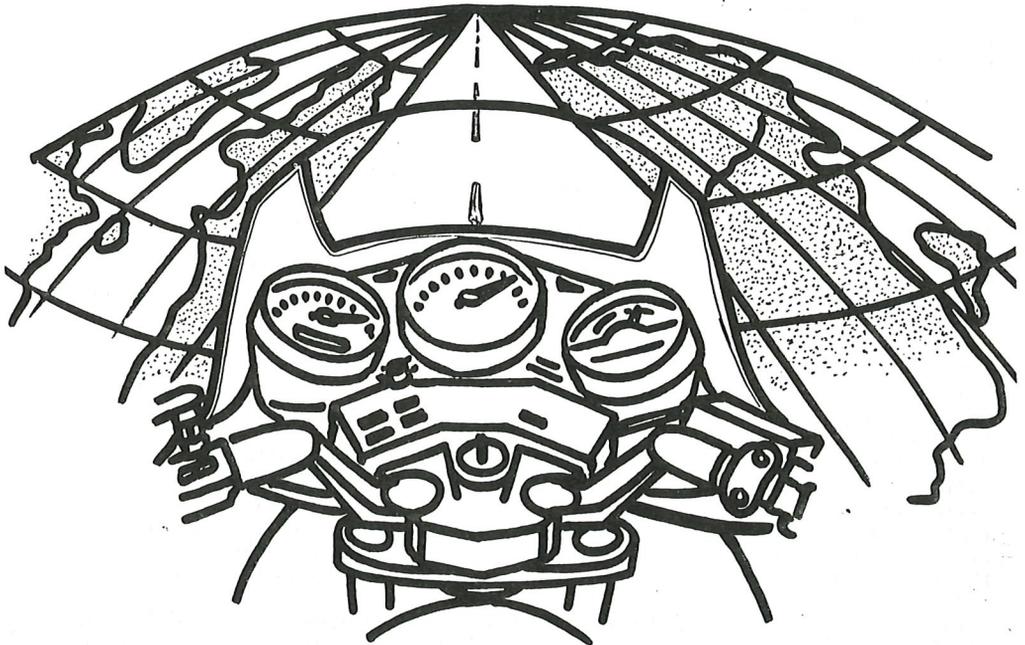
Treffpunkt Autobahn

Schon lange träumte ich davon, einmal in den Norden zu reisen. Mich hielt die lange Fahrt auf der Autobahn durch Deutschland ab. Meine Frau als große Sonnenanbeterin konnte meinen Plänen ohnehin nicht viel abgewinnen. Nach langem konnte ich meine Frau von meinem Vorhaben überzeugen und ich hatte mich auf die Pflichtübung der vermeintlichen Autobahntortur eingestellt.

Bei Basel überqueren wir die Grenze, wir auf einer 1000er Guzzi beladen mit Liegematten, Schlafsäcken, Zelt und Kochgeschirr. Nicht forcieren, lautete die Devise, weniger aus Rücksicht auf die Guzzi als auf uns. Wir überholen oft andere Motorräder, meist kleinere Maschinen, große Gespanne oder Harleys. Wir wieder werden am laufenden Band überholt, von schnellen Wagen und Motorrädern unterschiedlicher Herkunft, meist japanischer Abstammung. Es ist heiß, wir kleben auf der Sitzbank. Einige rasen im Unterleibchen an uns vorbei. Eine trockene Kehle zwingt uns zu einer Pause. Bis die Guzzi wieder Durst hat, dauert es uns zu lange. Wir machen an einer Autobahnraststätte Pause. Wir entdecken eine jüngere Schwester unserer 1000 SP, rot-weiß und ziemlich verschmiert. Es sind Engländer auf der Rückreise von Italien. Wir kommen nicht ganz ins Gespräch, denn die Verständigung klappt nicht so ganz. Sie dampfen ab. Offensichtlich wollen sie noch heute zum Kanal. Auch wir nehmen den Weg wieder in Angriff. Bei 120 und knapp 4000 Umdrehungen pro Minute blubbert die Maschine recht gemütlich vor sich hin.

Im Augenblick sind wir in ein Motorrad- und Automobilrennen geraten. Ich glaube, einige haben die Hälfte mehr drauf als wir. Da wackelt gerade einer mit seinen Packtaschen, als wolle er damit fliegen. Wir unsererseits überholen soeben eine Gruppe von Harley-Fahrern. Sie liegen mehr auf ihren Ungetümen, als daß sie sitzen. Ein unangenehmer Heulton veranlaßt mich, in den Rückspiegel zu schauen. Ich rette mich auf die Normalspur und eine vierzylindrige Turbine will uns weißmachen, wir hätten soeben angehalten. Hinter dem Piloten klebt etwas. Wahrscheinlich handelt es sich um die Sozia, die auf diese Weise den flotten Ritt genießt.

Meine Frau genießt es ebenfalls. Sie sitzt locker hinter mir und macht aus der Autobahnfahrt das Beste, sie genießt die Landschaft. Schmucke Dörfer, satte Wiesen und Wälder ziehen vorbei. Meine Aussicht am Lenker ist weitaus beschränkter. Sie beschränkt sich auf Autos, Cars und Motorräder. Seit die Beine meiner Frau einmal neben mir hochkamen, weiß ich auch, daß ich Überholmanöver immer vorher deutlich ankündigen muß.



Das Weltbild eines Rasers

Allmählich wird es langweilig. Da - ein kleines Schwesterchen, eine kleine Guzzi. Die Jacke des Fahrers flattert lustig im Wind. Blondes Haar quillt unter dem Helm hervor. Beim Vorfahren sehe ich, daß es eine Sie ist. Wir winken, sie winkt zurück. Schon über 300 Kilometer, langsam Zeit, sich nach einer Tankstelle umzusehen. Noch 30 Kilometer - das paßt. Ich schalte nicht gerne die Reserve ein, obwohl damit gut und gerne 400 Kilometer möglich sind, nur ist es dann eben keine Reserve mehr.

Fast hätten wir die Tankstelle verpaßt. Es tut gut, die Beine strecken zu können. Während wir uns an einer Cola erfrischen, tuckert die kleine Guzzi daher - es ist sogar nur eine 350er. Die Fahrerin ist eine Studentin auf ihrer Heimreise von Italien. Sie kippt nur schnell ein Fanta herunter - und schon ist sie wieder weg. Soeben poltert eine Gruppe Harleys vorbei. Um uns herum herrscht fachmännische Hektik. Ölkontrolle, Nachspannen von Ketten und Schmierern der selben, einer lauscht angespannt auf das Summen seines Bordcomputers. Wir schauen diesem Treiben interessiert zu. Da läuft richtig was. Bei uns gibt es kaum etwas, was man tun könnte. Der Kardan ödet mich stumm an, ich habe es auch aufgegeben, keinen Ölverlust festzustellen. Wir fahren weiter.

Langsam gewöhne ich mich an die Autobahn. Rechts ein Rastplatz - eine Gruppe von Harley-Fahrern macht es sich gemütlich, richtig, die hab ich ja schon mal überholt. Entnervendes Heulen - hinten klebt was - das hatten wir doch schon? Müßte das dritte Mal sein. Wo wir den wohl überholt haben? Man kommt sich näher, ja, man lernt sie kennen, die BMWs, die Ducatis, die Triumphs und wie sie alle heißen. Hier das

rote Kombi, da der gelbe Helm - wir überholen sie, sie überholen uns. Wir winken, viele winken zurück. Einige müssen sich an ihren Geschossen festklammern. Mit den japanischen Motorrädern habe ich gelegentlich Mühe. Es sind zu viele und viele sind zu schnell. Ich kann sie nur schwer auseinanderhalten. Doch ein großer Teil, der mich überholt, kommt mir bekannt vor. Einige rasen zum fünften Mal an mir vorbei. Sie winken nie, können nicht winken oder haben die Zeit nicht dazu. Aber wir haben Hunger. 20 Kilometer zur nächsten Raststätte. Unsere Beine sind etwas verkrampft und unsere Hintern schmerzen. Fast geht es noch zu lange. Eine Steigung tut sich auf. Ich bin zu faul zum Herunterschalten und beschleunige auf 150. Wer knurrt da den Berg hinauf, unsere Studentin auf der kleinen Guzzi. Wir winken, auch sie erkennt uns wieder. Endlich ist die ersehnte Raststätte da.

Ich besorge uns etwas zu essen. Wie ich zurückkomme, wer sitzt mit meiner Frau am Tisch - unsere Studentin aus Italien. Sie hat es eilig wie immer, trinkt rasch ihren Kaffee und schon ist sie wieder unterwegs. Nun ja, bald ist sie daheim. Wir haben bis Hamburg noch ein gutes Stück vor uns. Also machen auch wir uns wieder auf den Weg. Ein letztes Mal überholen wir unsere Markengefährtin. Wir sind uns schon richtig vertraut und winken ein letztes Mal. Weiter geht's. Vor, neben und hinter uns - die Harleys, die BMWs, die Laverdas und all die vielen, vielen anderen. Man trifft sich, man sieht sich, man grüßt sich auf dem längsten Treffpunkt, den ich kenne.

Theodor Rüetschi

Hier gibt es Motalia

MOTALIA kann man im Abonnement beziehen, oder bei folgenden engagierten 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
A. P. Vaut	Steinkamp 5	2730 Weertzen
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.

Sport-Termine

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
02.06.	Nürburgring/D	SB-DM
02.06.	Mosport/CDN	SB-WM
08.06.	Hockenheim/D	BOT-OMK
08.06.	Hockenheim/D	SOS-Cup
09.06.	Salzburg/A	GP
09.06.	Brainerd/USA	SB-WM
16.06.	Most/CSSR	SB-EM
16.06.	Rijeka/YU	GP
16.06.	Faßberg/D	SOS-CUP
23.06.	Colmar Berg/LUX	SB-DM
23.06.	Colmar Berg/LUX	BOT-DM
23.06.	Colmar Berg/LUX	BOT-OMK

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

**500er Straßen-Weltmeisterschaft
in Australien**

Eddie Lawson hatte in der Woche vor dem Grand Prix in Eastern Creek drei Tage auf der Rennstrecke trainiert und sagte: "Jetzt ist die Cagiva das handlichste Motorrad, daß ich je hatte, nur auf der Geraden fehlt uns noch etwas Tempo." Lawsons Trainingszeit war eine knappe Sekunde schlechter als die Trainingsbestzeit von Wayne Rainey, der seine Yamaha auf die Pole Position stellte. Nach dem Start übernahm Rainey die Führung, die er bis ins Ziel behielt. Bis zur 23. Runde lag sein Teamgefährte John Kocinski auf dem zweiten Platz. Dann mußte er den Australier Michael Doohan vorbeilassen, der seine Honda gerne zu Hause als erstes Motorrad über die Ziellinie gejagt hätte. Nach einem schlechten Start lag er in der ersten Runde auf dem 9. Rang, aber er arbeitete sich kontinuierlich nach vorne vor und im Ziel fehlten ihm nur noch 2,5 Sekunden zu Rainey. Hinter ihm lautete der Zieleinlauf: Kocinski, Gardner, Schwantz, Lawson, Ruggia und Barros. Der Cagiva-Werksfahrer Alexandre Barros kämpfte in den letzten 10 Runden mit dem Yamaha-Piloten Adrien Morillas um den achten Platz. Nach vielen Platzierungswechseln konnte Barros die Ziellinie 6/100 Sekunden vor Morillas überqueren.

Ergebnis: 1. Wayne Rainey (Yamaha); 2. Michael Doohan (Honda); 3. John Kocinski (Yamaha); 4. Wayne Gardner (Honda); 5. Kevin Schwantz (Suzuki); 6. Eddie Lawson (Cagiva); 7. Jean-Philippe Ruggia (Yamaha); 8. Alexandre Barros (Cagiva); 9. Adrien Morillas (Yamaha); 10. Didier de Raudigues (Suzuki).

Punkte: 1. Wayne Rainey (Yamaha) 35 Punkte; 2. Michael Doohan (Honda) 34 P.; 3. Kevin Schwantz (Suzuki) 31 P.; 4. John Kocinski (Yamaha) 28 P.; 5. Wayne Gardner (Honda) 24 P.; 6. Eddie Lawson (Cagiva) 20 P.; 7. Alexandre Barros (Cagiva) 14 P.

**Straßen-Weltmeisterschaft
in Amerika**

Zum dritten Rennen der Straßen-WM trafen sich die Rennteams im amerikanischen Laguna Seca. Weltmeister Wayne Rainey holte sich auf seiner Lieblingsstrecke die beste Trainingszeit. Rainey setzte sich schnell vom Feld ab. Ihm folgten Kevin Schwantz, Suzuki und John Kocinski, Yamaha. Dahinter kamen Lawson, Gardner, Doohan, Ruggia, Morillas, de Raudigues, Pons und Barros. Kocinski setzte sich an die zweite Stelle und machte sich daran, Rainey einzuholen. Ein Highsider warf ihn aber vom Motorrad.

Rainey führte unangefochten, Schwantz und Doohan lieferten sich einen Fight um den zweiten Platz und dahinter wechselten Gardner, Lawson, Ruggia und Barros in einer Vierergruppe die Plätze. Das Duell um den zweiten Platz entschied Doohan in der 22. Runde für sich. Dritter wurde Schwantz. Die Vierergruppe löste sich etwas auf. Ruggia wurde vierter vor Lawson und Barros. 10 Sekunden hinter Barros überquerte Gardner als siebenter die Ziellinie! Der erst 20-jährige Brasilianer Alexandre Barros, der vor drei Jahren noch in der 80er-WM fuhr war nur drei Sekunden langsamer als sein Teamgefährte Eddie Lawson.

Ergebnis: 1. Wayne Rainey (Yamaha); 2. Michael Doohan (Honda); 3. Kevin Schwantz (Suzuki); 4. Jean-Phillipe Ruggia (Yamaha); 5. Eddie Lawson (Cagiva); 6. Alexandre Barros (Cagiva) 7. Wayne Gardner (Honda); 8. Juan Garriga (Yamaha); 9. Adrien Morillas (Yamaha); 10. Didier de Radigues (Suzuki).

Punkte: (nach 3 von 15 Läufen) 1. Wayne Rainey (Yamaha) 55 Punkte; 2. Michael Doohan (Honda) 51 P.; 3. Kevin Schwantz (Suzuki) 46 P.; 4. Wayne Gardner (Honda) 33 P.; 5. Eddie Lawson (Cagiva) 31 P.; 6. John Kocinski (Yamaha) 28 P.; 7. Alexandre Barros (Cagiva) 24 P.; 8. Jean-Phillipe Ruggia (Yamaha) 22 P.; 9. Adrien Morillas (Yamaha) 18 P.; 10. Juan Garriga (Yamaha) 17 P.

Superbike-WM in Jarama**Doppelsieg für Ducati**

Während es im ersten Lauf zu einem Massensturz kam, bei dem drei Ducatis auf der Strecke blieben, wurde das zweite Rennen von drei Ducis gewonnen, die den Rest des Feldes um mehr als 30 Sekunden distanzieren.

Schon im Training zeigte der Amerikaner Doug Polen wieder, das er im Moment der Schnellste in der Superbike-Klasse ist.

Gleich nach dem ersten Start kam es zu einem Massensturz, dem 10 Fahrer zum Opfer fielen. Auslöser war der Südafrikaner Russel Wood, der Stephane Mertens in der berüchtigten Startkurve rammte. Weitere Opfer der mißglückten Bremsung waren Raymond Roche, Giancarlo Falappa, Edwin Weibel, Niall Mackenzie, Fred Merkel, Rene Delaby, Jeffrey de Vries und Steve Manley. Die letzten beiden setzten das Rennen fort.

Die ersten zwei Runden führte der Deutsche Udo Mark, danach übernahm Rob Phillis die Spitze und versuchte sich abzusetzen. Zur Halbzeit wurde er von Polen eingeholt, der ihm die Führung abnahm und sich 20 Punkte sicherte. Phillis wurde zweiter vor den beiden Spaniern Juan Lopez-Mella und Daniel Amatriain, beide auf Honda.

Auch am Anfang des zweiten Rennens kam es zu einem Sturz. Beim Kampf um die Führung berührten sich die Motorräder von Phillis und Baldassare Monti und beide gingen zu Boden - und das schon in der ersten Kurve!

Eine Runde später stürzten an gleicher Stelle Fred Merkel und Terry Rymer. Rymer rappelte sich auf und fuhr weiter. Aber nach einem weiteren Sturz gab auch er auf.

Vorne an der Spitze führen die restlichen drei Ducatis (Falappa stürzte auch im zweiten Lauf) dem Rest des Feldes auf und davon. Die drei Ducatis hatten im Ziel einen Vorsprung von mehr als einer halben Minute vor dem Rest des Feldes. Im Ziel lag Polen vor Mertens und Roche. Drei Ducatis auf den ersten drei Plätzen!

1. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Rob Phillis (Kawasaki); 3. Juan Lopez-Mella (Honda); 4. Daniel Amatriani (Honda); 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 6. Baldassare Monti (Honda); 7. Terry Rymer (Yamaha); 8. Udo Mark (Yamaha); 9. Carl Fogarty (Honda); 10. Bruno Bonhuil (Yamaha); 11. Antonio Garcia Moreno (Honda); 12. Peter Rubatto (Yamaha); 13. Walter Amman (Yamaha); 14. Aldeo Presciutti (Kawasaki); 15. Jeffrey de Vries (Yamaha); 16. Edgar Schnyder (Ducati).

2. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Stephane Mertens (Ducati); 3. Raymond Roche (Ducati); 4. Juan Lopez-Mella (Honda); 5. Fabrizio Piro-

vano (Yamaha); 6. Daniel Amatriani (Honda); 7. Udo Mark (Yamaha); 8. Carl Fogarty (Honda); 9. Jari Suhonen; 10. Luis Maurel (Yamaha); 11. Antonio Garcia Moreno (Honda); 12. Bruno Bonhuil (Yamaha); 13. Dominique Sarron (Bimota); 14. Massimo Broccoli (Kawasaki); 15. Rene Delaby (Honda).
Punkte: (nach 4 von 26 Läufen) 1. Doug Polen (Ducati) 60 Punkte; 2. Rob Phillis (Kawasaki) und Fabrizio Pirovano (Yamaha) je 45 P.; 4. Terry Rymer (Yamaha) 39 P.; 5. Juan Lopez-Mella (Honda) 38 P.; 6. Stephane Mertens (Ducati) 37 P.; 7. Raymond Roche (Ducati) 32 P.; 8. Daniel Amatriani (Honda) 28 P.; 9. Carl Fogarty (Honda) und Rob McElnea (Yamaha) je 22 P.

Terminverschiebungen in der Superbike-WM

Der geänderte Superbike-WM-Kalender für 1991 lautet:

- 02.06. Mosport/CDN
- 09.06. Brainerd/USA
- 30.06. Österreiching/A
- 04.08. Misano/I
- 11.08. Anderstorp/S
- 25.08. Sugo/J
- 01.09. Shah Alam/MAL
- 15.09. Hockenheim/D
- 29.09. Magny Cours/F
- 06.10. Mugello/I
- 19.10. Philip Island/AUS

Viele Superbike-Piloten haben beschlossen, beim Superbike-Rennen in Mosport/Kanada nicht zu starten. Grund ist der ungenügende Pistenzustand der Rennstrecke. Rob McElnea hat vor zwei Wochen die Strecke besichtigt und festgestellt, daß viele geforderte Sicherheitsmaßnahmen nicht erfüllt wurden. Auch verfügt die Strecke nicht wie vom Mosport-Besitzer versprochen über einen neuen Belag. Da die FIM an dem Termin festhält, wird es ein Rennen ohne die führenden Teams geben.

Zusätzlich zur Superbike-WM wird am 7. Juli ein internationales Superbike-Rennen im belgischen Francorchamps veranstaltet, das nicht zur WM gehört. Trotzdem werden die meisten WM-Teams am Start erwartet.

Videos aus der Deutschen Meisterschaft

Superbike - Battle of Twins - Sound of Singles

Bestellkarte in der Heftmitte

Bimota zurück in der Superbike-WM

Nachdem Bimota 1990 pausiert hatte, trat das Werk aus Rimini beim Saisonauftakt in England mit der Tesi 1D mit Achsschenkelenkung wieder in der seriennahen Rennklasse an. Aber schon nach drei Runden im freien Training stürzte Vittorio Scatola und brach sich dabei einen Oberschenkel. Der Privat-Fahrer Steve Manley, der normal eine Yamaha pilotiert, sprang als Ersatz ein und belegte den 15. Platz im ersten Rennen.

Bis zur zweiten WM-Veranstaltung konnte Bimota Dominique Sarron unter Vertrag nehmen, der beim zweiten Lauf in Jamara den 13. Platz belegte. Als zweiter Bimota-Fahrer ist Kevin Magee im Gespräch.

Superbike-Europameisterschaft

Nach drei Rennen ist in der Superbike-Europameisterschaft schon Halbzeit. Alle drei Rennen dominierte der Italiener Davide Tardozzi.

Das Ducati-Werk will in diesem Jahr unbedingt den EM-Titel der Superbikes gewinnen. Unter der Voraussetzung, daß Tardozzi die EM fährt, wurde ihm hochkarätiges Werksmaterial zur Verfügung gestellt. Die dadurch gegebene Überlegenheit zeigt sich deutlich. Tardozzi gewann alle Rennen mit großem Vorsprung.

"Mein Motorrad gehört nicht in die EM. Ich drehe beim Überholen sogar das Gas ein wenig zu, damit die Gegner nicht ganz enttäuscht sind." Tardozzi hat nun die Erlaubnis erhalten, ab dem Rennen auf dem Österreicher in der WM starten zu dürfen.

Ergebnisse Superbike-EM:

Donington: 1. Davide Tardozzi (Ducati); 2. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 3. Gastone Grassetti (Yamaha); 4. Florian Ferracci (Ducati); 5. Matt Liewellyn (Yamaha).

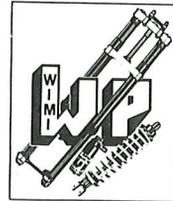
Calafat: 1. Davide Tardozzi (Ducati); 2. Xavi Arenas (Honda); 3. Ralf Sauro (Honda); 4. Christer Lindholm (Yamaha); 5. Ian Simpson (Yamaha); 6. Gastone Grassetti (Yamaha); 7. Bruno Bammert (Yamaha); 8. Francesco Monaco (Ducati).

Jamara: 1. Davide Tardozzi (Ducati); 2. Gastone Grassetti (Yamaha); 3. Luca Pasini (Bimota); 4. Christer Lindholm (Yamaha); 5. Bruno Bammert (Yamaha); 6. Fabrizio Furlan (Honda); 7. Arpad Harmati (Honda); 8. Piercarlo Bontempi (Kawasaki); 9. Jose Sagardogui (Yamaha); 10. Thomas Franz (Honda); 11. Gianluca Galasso (Bimota).

Punkte: (nach 3 von 6 Läufen) 1. Davide Tardozzi (Ducati) 60 Punkte; 2. Gastone Grassetti (Yamaha) 42 P.; 3. Christer Lindholm (Yamaha) 35 P.; 4. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 32 P.;

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



Motoroptimierung für Guzzi

Meine Le Mans II hat nach dem Motorenbau jetzt die ersten 800 km hinter sich. Und dies, obwohl das Wetter bisher wenig frühlingshaft war! Es macht eben trotzdem Spaß (mit Thermodress).

Bei vielen Alpenfahrten letztes Jahr fiel mir immer der schwache Durchzug des Motors auf, dies umso stärker, da der Motor schon 37 000 km drauf hatte und viel zugeladen wurde (siehe Foto).

Immer wieder lobenswert dagegen war die absolute Zuverlässigkeit der Maschine und der problemlose Service. Alle 5000 km wurden Zündung, Ventile und Vergaser eingestellt, Ölwechsel erst nach 10 000 km, das wars! Natürlich wurde die Maschine vor der ersten Anmeldung total durchgecheckt und Verschleißteile erneuert, was die Maschine mit problemlosem Lauf honorierte.

Aber es kündigte sich an, daß die Kupplung immer schlechter trennte und sie überdies für flottes Fahren viel zuviel Schwungmasse (6,2 kg komplett) hatte. Also wurde über den Winter umgebaut und verbessert.

Zur Demontage des Motors empfehle ich das Studium eines Reparaturhandbuches, damit man in der richtigen Reihenfolge vorgeht und nichts vergißt. Am besten schreibt man sich einen Stichwortzettel, den man in Checklistenmanier abhakt (auch bei der Montage).

Wichtig ist besonders das gute Unterbauen des Motors, da ja der Rahmen samt Vorderrad mit Gabel abgehoben werden muß!

Die demontierten Teile sollte man in der Reihenfolge des Abbaus in Kisten legen, damit nichts verwechselt wird oder verloren geht.

Das Wichtigste aber ist, daß man sich bei den Arbeiten Zeit läßt und sorgfältig arbeitet. Bei der anschließenden Demontage des Motors kamen verschlissene Kolben (Serie) und ange-

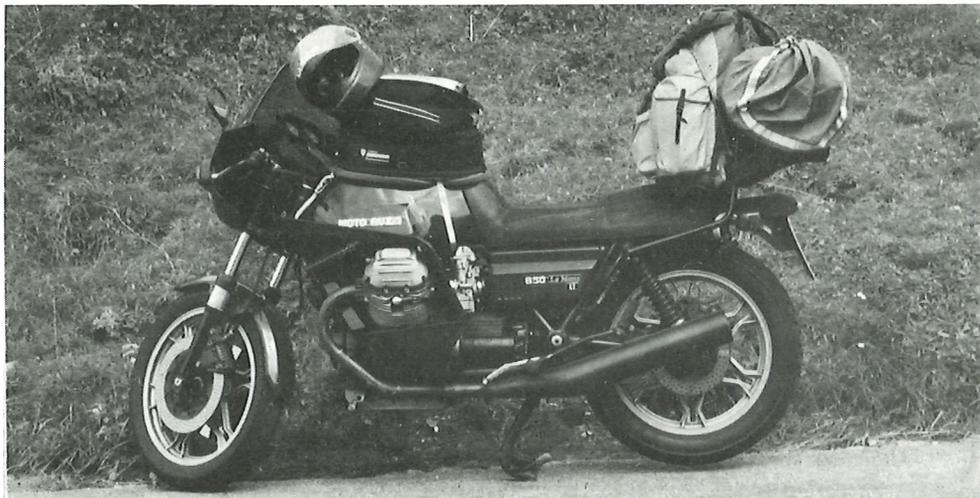
schmorte Auslaßventile zum Vorschein. Die Kupplung samt Verzahnung war in gutem Zustand, nur behinderte Rostbildung die Leichtgängigkeit und damit das gute Trennen der Reibscheiben.

Da feststand, daß 88er Kolben von Gilardoni eingebaut werden sollten, kamen sicherheitshalber 4 neue Pleuellagerschalen rein. Die Kupplung wurde um 3 kg erleichtert (abgedreht und gebohrt) und die Verzahnung auf Leichtgängigkeit getrimmt (fein abschmirlen und mit Graphitfett benetzt). Ebenso wurde das Drucklager ausgetauscht und die gesamte Betätigung optimal eingestellt und gefettet. Die Reibscheiben samt Stahlplatte wurden durch die der 1000er Le Mans ersetzt.

An den beiden Zylinderköpfen wurden die Auslaßventile ersetzt und neu eingeschliffen.

Beim Zusammenbau des Motors sollte man das Ventilspiel großzügig einstellen. Man darf nicht unterschätzen, daß sich die Kopf- und Fußdichtungen der Zylinder setzen! Es sind mindestens 0,3/0,4 mm Ventilspiel einzustellen, ansonsten muß das Ventilspiel früh neu nachjustiert werden.

Beim Auslaß-Ventilspiel stelle ich in Zukunft nicht mehr unter 0,3 mm ein, das Einlaßventil bekommt 0,2 mm. Die Ventile des Motors sind bei hohen Drehzahlen (Autobahn) doch hoch belastet. Als Öl empfehle ich 3 Liter Castrol RS, mineralisches Öl ist thermisch weniger belastbar. Es eignet sich nur zum Einfahren der Maschine. Nach dem Wiedereinbau des Motors wurde der Tag der ersten Ausfahrt herbeigeseht.



Schon beim Probelauf fiel der viel agilere Motor auf, die Maschine hat immer noch ein wunderbares Standgas und läuft kaum ruppiger als die 83er der Serie.

Als größten Fortschritt ist jetzt der schöne, satte Durchzug ab 3000 U/min zu nennen und das Getriebe läßt sich viel schneller und leichter schalten. Und dies alles mit Originalbestückung (Ventile, 36er Dell'Orto mit K+N-Filtern und Schalldämpfern). Was will man mehr, das ist souveränes Fahren bei gefallenem Spritverbrauch (jetzt unter 6 Liter)!

Nach all diesen Erfahrungen frage ich mich, warum Moto Guzzi die Le Mans noch nicht in diese Richtung verändert hat. Kleinere Vergaser als die 40er Dell'Ortos und weniger Schwungmasse machen den Fahrspaß erst aus. Und verbessern dazu noch die Lastwechselreaktionen des Kardans. Abschließend kann ich jedem nur empfehlen, seine Maschine in der selben Weise zu optimieren.

Mit sportlichen Italo-Grüßen
Karl

PS. Es hat Maschinen-Zuwachs gegeben. Eine Ducati 350 Forza (aus Spanien) in neuem Zustand. Ein ganz rares Stück und bildhübsch klassisch!

Ducati
Ducati
Ducati

Hänsele GmbH
Motorradport
Industrieestr.12
in Ettenheim / Altdorf
Tel. (07822) 9345/3445 FAX 2647

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 V65 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 Fernreisegespann + 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

Hallo Felix

Als Abonnent Eurer Italozeitung bräuchte ich mal die Hilfe der Leserschaft. Nach einigem Hin und Her mit dem TÜV habe ich endlich die Zulassung, den Rahmen meiner Ducati 900 SS zu vernickeln. Zur Auflage wurde mir gemacht, daß der die Galvanisierung ausführende Betrieb eine Schichtstärke von jeweils 15-40 µm Kupfer und Nickel garantiert. Soweit ist alles in Ordnung. Nun höre ich aber von einigen Leuten (auch manchem Galvaniseur; der verdient wohl dran), daß der Rahmen wegen der Optik und dem Rost vorher poliert werden muß (viel Arbeit, ewig teuer), von anderen hingegen dies sei nicht nötig. Nun meine Frage: Wer hat Erfahrung mit und kennt einen zuverlässigen Betrieb? Vielen Dank an alle Freaks, die mir helfen.

Für die 900 SS (eckiger Motor) hab ich noch ein Seitenteil (mit Anlasser, komplett); Preis VS.

Zu verschenken noch eine Cockpit-Verkleidung 860 GT (häßlich, nicht original) und einen Fettkettenkasten.

Ciao Uwe

Adresse: Uwe Aulwurm
Geisbergstr. 18
8520 Erlangen
09131/46105

Die technische Voraussetzung für das Vernickeln ist eine metallisch blanke Oberfläche, die fettfrei sein muß. Ein Polieren des Rahmens ist nicht nötig. Da aber die aufgetragenen Schichten sehr dünn sind, kann man nach dem Vernickeln immer noch jeden Kratzer und jede Unebenheit sehen. Eine schön glatte Oberfläche ist nur zu erzielen, wenn der Rahmen vor dem Vernickeln poliert wird. Die Red.

Lesermeinungen zur Frage "DIN A4 oder DIN A5":

Ich grüße das Verlagshaus, welches auch in DIN A5 seinen festen Platz in meinem Regal behält. Um die Kosten gering und somit die Berichte nicht ständig mit Händleranzeigen zu unterbrechen, würde ich auf die Vorteile von DIN A4 verzichten. Größere Zeichnungen oder Fotos könnten auch in die Mitte geheftet werden. Bei gleichem Textumfang hätte das Großformat eh nur 10 Seiten.

Frank

Es würden wohl mehr als 10 Seiten herauskommen. Bei DIN A4 hätte die Zeitung ca. 24 Seiten. Die Red.

Hallo Felix u. Co.!

Zum Leitthema Heft 26:

(auch ich bekomme die Hefte mit 6-7 Tagen Verspätung in den Briefkasten geworfen)

1. Wer anderswo mehr geballte Italo-Infos und Berichte für weniger Knete bekommt, der soll sich bei mir melden und seine Quelle preisgeben.
 2. Wer MOTALIA mit "regionalen Motorradmagazinen" vergleicht, der hat sie nicht mehr a.....!
 3. Ich zahle lieber 3,- DM pro Heft für informativen Inhalt, als 2,50 DM für'n Heft voller Werbung, womöglich noch für Zigaretten, Bier u. Tampons!
 4. Am Format habe ich nichts auszusetzen, dicker wird MOTALIA ja auch. Das neue Schriftbild ist prima, etwas mehr Farbe fände ich toll.
- NICHT BEIRREN LASSEN und auf "Einheitsbrei" einschwenken!!

Thema Poster:

Seit Jahren hängt bei mir ein super Poster in der Wohnung! Dargestellt ist eine 850 T 3 California in englischer Ausführung von Mike Taylor. Zum Einrahmen habe ich seinerzeit den unteren Rand des Bildes etwas kürzen müssen, dabei die Herstellerangabe und Posternummer leider verloren. Bei Interesse fotografiere ich es einfach mal ab.

Mit guzzionalen Grüßen

Heinz-Willy

Hallo Felix!

Eigentlich wollte ich Dir ja nur die beiliegende Karte schicken, aber wie ich dann in der MOTALIA 26 anfang zu lesen, dachte ich, ich schreib Dir noch schnell n'paar Zeilen.

Also mir ist es, relativ, egal ob DIN A5 oder A4, weil ich mit Aufmachung und Inhalt Deines Blattes eigentlich gut zufrieden bin. Und ob nun 2,50 oder 3,00 DM, ist mir auch egal, denn auch bei 3,00 oder 3,50 DM stimmt für mich das Preis-Leistungs-Verhältnis immer noch. Aber meine Meinung ist sicher nicht diejenige aller, sondern höchstens Einiger, kann ich mir vorstellen. Aber es ist natürlich klar, daß Du mit Deinen Kosten irgendwie hinkommen mußt (daß Du Dir keine "goldene Nase" verdienst, ist sowieso klar) und Dir deswegen Gedanken machst. Aus dieser Sicht könnte ich mir auch vorstellen, daß ein A4-Format für Werbeaufträge attraktiver ist. Also komme ich zu dem Schluß: Mach was Du willst, aber verkauf mir eine Ausgabe jeden Monat!

Hans-Peter

MOTALIA April 1991 Heft 26

Hallo Freunde,

bezogen auf Eure einleitenden Worte in der o.g. Ausgabe von MOTALIA teile ich Euch nachfolgend kurz meine Auffassung mit.

Da es nach meinem Wissen im deutschsprachigen Raum keine vergleichbare Zeitschrift in diesem Stil gibt, die sich so speziell mit dem Leben und Fahren italienischer Motorräder befaßt, sollte auch das Erscheinungsbild dahingehend geändert werden, daß noch mehr Professionalität ausgestrahlt wird. Wie Ihr schon feststellt, wird man sich dadurch noch mehr von den regional erscheinenden Motorradheftchen unterscheiden und zudem dem Wunsch vieler Inserenten nachkommen.

Wenn man schon einem solchen, nicht ganz preiswerten Hobby nachkommt, sollte einem ein Abo nicht zu teuer sein. Schließlich erhält man doch sehr gute Anregungen für die Veränderung seines eigenen Motorrades. Darüber hinaus macht das einfache Lesen, nicht zuletzt der Reiseberichte, Spaß.

Daß Ihr mit der MOTALIA auf dem richtigen Weg seit, erkennt man nicht zuletzt daran, daß in den einschlägigen "Fachzeitschriften", wie MOTORRAD und PS zu der Teilnahme an den Eigenbauwettbewerben aufgerufen wird, bei denen auch viele italienische Maschinen vorgestellt werden.

Um die Auflagenstärke Eurer Zeitschrift zu erhöhen und um einen "Immer noch nicht Guzzifahrer" zu überzeugen, schicke ich Euch anliegend einen V-Scheck für ein Abo meines Freundes am Bodensee.

Mit freundlichen Grüßen

Dietmar Holz

Hallo Felix

Nach meiner Meinung kann die MOTALIA ruhig mehr kosten, wenn sie dafür mehr bietet. Die 40 oder ein paar Mark mehr wird gerne jeder zahlen, der ein echter Fan von MOTALIA ist. Auch La Strega, das Heft der Morinifahrer, das ich auch beziehe, hat DIN A4 Format und wirkt dadurch besser.

Noch zu Deiner Information, das letzte Märzheft von MOTALIA traf bei mir am 5. April ein, trotz Poststempel am 15.3. in Kiel. Ich glaube, unsere Post in Bayern schläft im Stehen ein.

Viele Grüße nach Kiel und eine gute Saison 91 wünscht Dir und der Redaktion Klaus Schedel

Leider schläft die Post nicht nur in Bayern. Jürgen Weber aus Darmstadt hat die Märzausgabe erst am 8. April erhalten. Abgestempelt war sie am 13. März. Das heißt, die Post hat für ca. 600 km 26 Tage gebraucht. Die Red.




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**

Hallo,

grundsätzlich finde ich Eure Zeitung gut, so wie sie ist. Die letzten Änderungen in Gestaltung und Aufmachung sind positiv aufgefallen.

Das Format solltet Ihr beibehalten. Themengerechte und sachliche Beiträge und Bilder, wie Ihr sie bringt, lassen sich auch auf DIN A5-Seiten unterbringen. Altpapier wird schon genug produziert.

Wenn Ihr meint, den Preis anheben zu müssen - ok. Ich werde sie deshalb nicht abbestellen, solange der Preis im Rahmen liegt. Das eine Zeitschrift wie diese im Verhältnis teurer ist (z. B. zur MOTOR...), dürfte jedem einleuchten. Der Wert einer Zeitschrift sollte nicht in Kilogramm gemessen werden.

Gezielte sachliche Werbung interessiert mich schon, auf sinnlose Werbung, die nicht im geringsten mit dem Thema Motorrad zu tun hat, kann ich verzichten.

Unter einer Erhöhung der Auflage um jeden Preis wird die inhaltliche Qualität leiden.

Ich halte die MOTALIA für eine Zeitung von Motorradfahrer/innen für Motorradfahrer/innen. Den Perfektionismus solltet Ihr den Anderen überlassen.

Tschüß F. Heidrath

TOP LAVERDA SERVICE

tägl. Ersatzteilversand, z. B.:

Kolben LAV 1000, geschm. 10 : 1	St./DM 204,10
Schalld. LAV 750 SF2	St./DM 215,--
Gaszug LAV 1000	DM 35,--
Dichtungssatz LAV 750 kpl.	DM 29,--
Gabelsimmerring 38 mm	St./DM 5,99
Ritzel 19 Z	DM 19,50
Kettenrad 40 Z	DM 29,--
Sweat-Shirt	DM 49,90

Motorinstandsetzung, z. B.:

KW neu lagern für LAV 1000	DM 1100,--
Zylinderschleifen für LAV 750	DM 95,--

Zubehör- u. Tuning-Katalog, 28 Seiten
mit Preisliste gegen Einsendung von DM 15,-.
Nur Preisliste 1/91: DM 1,70 in Briefmarken.

MOTO WITT GmbH

LAVERDA-Generalimport

Verkauf · Werkstatt · Ersatzteilversand
5047 Wesseling-B. · Industriestr. 53 a
Tel.: 0 22 32/54 58 · Fax: 0 22 32/5 14 63

Hallo Leute.

Ich finde die Heftgröße DIN A5 völlig ok. Behaltet sie bloß ein. Auch der Preis für "unsere" MOTALIA ist für den Inhalt echt angemessen.
Rainer

Hallo Italienerfreunde!

Heute bekam ich die neue MOTALIA und beim Lesen derselben mußte ich auf der ersten Seite schockiert feststellen, daß es immer noch Leute gibt, die Eure Arbeit nicht zu würdigen wissen. Dabei sollten diese "Italienerfreunde" froh sein, daß es Leute gibt, die eine Zeitung herausbringen, die nur 2,50 DM kostet.

Ich finde, so eine Zeitung für so einen kleinen (erlauchten) Kreis sollte man auf alle Fälle unterstützen. Die bisherige Form der MOTALIA ist hervorragend, sie "deckt" alles ab vom Info bis zum eigenen Erlebnis und das macht eine gute Zeitung aus.

Ich kann den Kritikern nur raten, wenn ihnen das nicht paßt, wieder Japaner zu fahren und die gesparten 2,50 DM im Monat in den Wertverlust dieser Gurken a la Hokawazukiya zu investieren.

Eine Bitte an die Redaktion: Macht weiter so und laßt Euch von diesen Idioten nicht beirren. Ein immer italienerfahrender Thomas, Ciao!

Werte Italienerfreunde,
zum Layout des Hefts:

Ich finde die Größe des Heftes in Ordnung. Den eventuellen Vorteil von DIN A4 (mehr Inserenten) würden die gestiegenen Druckkosten wieder auffressen. Daher lieber DIN A5 und das ganze noch umfangreicher und noch informativer. Auch wenn das Einzelheft 3,- DM kosten sollte.

Das Salz in der Suppe sind allerdings die Kleinanzeigen. Hier müßte versucht werden, noch viel mehr Anzeigen zu veröffentlichen. Eventuell durch den Abdruck zweier Kleinanzeigenbestellscheine pro Heft. Jeder Leser schaut schließlich, ob für ihn was interessantes zu finden ist (auch wenn es Kleinteile sind). Und jeder Leser hat sicherlich zu Hause einige Teile, die er nicht mehr braucht und verkaufen könnte. Dabei ein Markt, der über D/CH/A geht, das ist doch noch steigerungsfähig. Auch für gewerbliche Verkaufsanzeigen. Schließlich erreicht man wohl kaum gezielter die potentielle Käufergruppe.

Bereits drei Tage bevor ich das letzte Heft (mit der lahmen Post) erhielt, hatte ich schon zwei Anrufe wegen meiner Verkaufsanzeige erhalten und die angebotenen Auspuffe verkauft. Das zeigt doch, wo die Qualität und Quantität des Hefts zu einem großen Teil liegt und noch verbessert werden kann.

Gratulation zur neuen Proportionschrift. Auch sie ist eine Qualitätssteigerung des Hefts. Daß damit noch mehr Informationen auf eine Seite gehen, ist ein erfreulicher Nebeneffekt.

Außerdem gut in der letzten Ausgabe der Basteltip eines vernünftigen Seitenständers für kleine Guzzis. Das sind praktische Tips, die jeder brauchen kann. Ich werde mich daher demnächst an die Arbeit machen.

In diesem Sinne, weiter so!

Beste Grüße aus Freiburg,
Walter Arndt

Kleinanzeigen müssen nicht auf dem Vordruck geschrieben sein. Der Vordruck soll nur eine Hilfe für die sein, die sich ohne vorbereitetes Formular nicht zu einer Kleinanzeige auftraffen können.

Natürlich könnt ihr Eure Kleinanzeigen auch auf formlosen Briefen, Postkarten, Bierdeckeln oder am Telefon aufgeben. Aber bitte lesbar. Wer will, kann auch mehrere private Kleinanzeigen pro Ausgabe veröffentlichen.

Mit fast 100 kostenlosen, italobezogenen Kleinanzeigen pro Ausgabe, sind wir heute schon der zweitgrößte Kleinanzeigenmarkt im deutschsprachigen Raum für italienische Motorräder und Zubehör für Italo-Bikes.

Die Red.

Guzzi Doppelsieg in Le Mans

Diese Meldung klingt doch toll für alle Guzzifans. Sie stimmt auch wirklich. Doch ein paar Erklärungen muß man ehrlichkeitshalber doch zufügen.

Wie jedes Jahr im Frühjahr (manchmal auch früher) findet in Le Mans das 24 Stunden Rennen für Motorräder statt. Gestartet wird es schon am Samstag um 15 Uhr. Werksteams von Suzuki, Honda, Kawasaki, Yamaha (<-- jetzt mußte ich nachschauen, wie man so was schreibt!) sind am Start. Auch bekannte Fahrer nehmen diese Strapazen auf sich.

Und so wird schon am Vormittag ein Programm geboten. In den letzten Jahren hat es sich so eingebürgert, daß der französische BOT abgehalten wird. Sehr gemischt meistens das Starterfeld. Von alten Laverdas bis zur Harley ist alles vertreten. Natürlich auch die Ducatis und Guzzis. In Le Mans gehört der Samstag morgendliche Fahrerlagerspaziergang schon zur Gewohnheit, welcher dieses Jahr allerdings wegen der großen Umbaumaßnahmen nicht möglich war. (Hoffentlich bleibt's nicht so!).

Um so größer dann die Überraschung, als sich zur Startaufstellung drei Guzzis in die erste Startreihe neben zwei Ducis stellen durften. Das hat's doch ewig schon nicht mehr gegeben. Beim Start ballerte eine Guzzi (Le Mans) allen auf der Geraden davon und bog als erste zur "Courbe Dunlop". Unser Staunen wurde immer größer, als auch nach der ersten Runde die Guzzi vornhuguzzte.

Das Publikum amüsierte sich köstlich über unsere Anfeuerungsrufe. Leider hatten wir unsere Guzzifahne nicht dabei (Seit 1984 sind keine Guzzis mehr beim Langstreckenrennen dabei, und BOT gab's dann noch nicht) und so johlten wir halt die Guzzis von Runde zu Runde nach vorne. Vorübergehend hatte auch mal eine Duc die Ehre, das Feld anzuführen, konnte aber zum Zieleinlauf noch von zwei Betonmischern abgefangen (einzementiert) werden.

So kam es dann zu dem Zieleinlauf: Guzzi, Guzzi, Duc, Guzzi, Guzzi und dann der Rest vom Feld. Insiderinfos vom Ducati Club de France klärten uns dann endgültig auf: Es waren zum Rennen Einspritzmotoren untersagt. Dieses Reglement hat jedenfalls ein Starterfeld mit bis zu 80% Ducis verhindert.

Zum 24 Stunden Rennen möchte ich noch hinzufügen, daß dieses Jahr die Yamaha mit Monneret, Bonhuil, Nicotte als Privatteam gewonnen hat. (Nach jahrelangen erfolglosen Werksversuchen dieser Marke ein Endurance zu gewinnen). Die Werks-Suzukis sind beide ausgefallen. Drei private Ducis waren als Superbike am Start. Davon sind zwei ausgefallen und die Dritte muß als Vorletzter auch größere Probleme im Rennverlauf gehabt haben.

Eine schöne Saison wünscht Euch allen
Toni

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR



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 GEBRAUCHTEILEN ZU GUTEN PREISEN. NEU- UND GEBRAUCHTMOTORRÄDER, LAFRANCONI UND 480 KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

Kostenlose Kleinanzeigen

Aprilia

Verk. Aprilia AF 1 Replika, EZ 3.89, 9800 km TÜV 3.93, 4800,-; G. Hoffmann, Hauptstr. 42, 6952 Obrigheim, 06261/63499

april

Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Benelli

Benelli 354-Fahrer sucht Club im Raum Düsseldorf + 50 km. Tel. 0203/740533 nach Michael fragen

Suche 4in1-Auspuffanlage für Benelli 254, suche v. Volker Rauch "Motorrad-WM" Band '68, '69, '71, '72, '73, '77. 05331/26096

Ducati

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

DUCATI HAMMA

☎ 04205 - 8707

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

Suche originale Doppelsitzbank mit Klappe im Bürcel für Königswellen SS, Tel. 02161/85866 o. 897306

Ducati HR Verkleidungsteile, Tank, Armaturen zu verkaufen Preis VHB, 06157/83029

Verk. Veglia Tacho, weiß, neuwertig für Ducati. FP. DM 190,-, Tel. 09644/1795

900 SD Darmah, Bj. 83, KW-Lager, Ventile, Batt., Reifen, Brief u. TÜV neu, VHB 8800,-, Tel. 0521/451589

MOTO GUZZI

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

LAVERDA

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

DUCATI

900 SS,HR, SD | Einzylinder 125-450

MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA

ERSATZTEILE neu + geb.
Lafraconi, Conti/Veglia, Brembo
Schnellversand In- und Ausland

FRODO's Zweirad-Garage
D-8908 Krumbach (Vogelmühle)
Tel. (08282) 1545 - Fax. (08282) 62192

Verk. für DUCATI 750 Sport/900 SS: Verkl. orig. Form: 500,-; 1 Mann Höcker: 200,-; Schutzblech vorne, schmal: 50,-; Hinterradabdeckung: 100,-; Durch hochwertiges GFK Material ca. 50% leichter als Original Tel. 07641/47752

Suche orig Sitzb. NCR Tank für Duc Pantah + zurückverl. Fußrasten für Alazurra, Tel. 040/5117705

900 HR1 Vollverkleidung, Tank, Sitzbank, vordere Felge zu verkaufen. Restauriere + repariere alle Ducs. Tel. 069/819765

900 SS, EZ 90, 1a Zust., 10000 km, Reifen + Kundend. neu, Extras, DM 16000,-, 08531/21951

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

Ducati Pantah 600, Bj. 10.81, 20000 km, Zustand 2, Extras, Vollverkl., Conti, vieles mehr, VB 6800,- DM, 06227/51341

900 MHR I, BJ 83, EZ 0687, erst 3700 km gelaufen, Zustand neuwertig, VB 16500 DM, Tel: 030/4631617

DANIELE MOTO
Italienische Motorräder

Firma Daniele Moto
Inh.: Marco Daniele
Obergasse 30
6090 Rüsselsheim 5
☎ 06142/33306 + 32926 - Fax 341 99
Großes Gebrauchtmaschinen- + Teilelager
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

Gilera

Gilera Saturno, EZ 7/89, 38 PS eingetr., 44 PS-Anlage, bearb. Kopf, Stahlflex-Leitung, weiße Veglias (keine Cev Instr.) auf Alu, 15000 km, VB 9000 DM. Tel: 05371/4344 (Thomas verlangen), Fax: 05371/14505

Gilera Strada, '74, M-Lenker eingetr., VB 1500; 0221/323273 ab 19h

Suche Unterlagen für: Gilera Type 300 B 2 Zyl. Jahrgang 56; B. E. Moeschlin, Tel. 061/4818546 Schweiz

Gilera Saturno EZ 7/90 2600 km VB 9800,- DM, Div. LM4 orig. Teile 07561/6922

Guzzi

Verk. Nockenwelle P3, neu, VB 320,-DM; Veglia Tacho weiß, 13000 km, VB 150,-DM; Fiberglashelm Krauter MR1, rot, VB 120,-DM; Heinz Schmidkonz, Egerstr.2, 8591 Thiersheim

LM 3-Teile: 3x Bremssattel, je 100,-; HBZ. 100,-; Schwinge 200,-; Gaman 1-Mann-Höcker, neu, 150,-; Tacho, Elektrik, Hinterrad Div. Teile, VS; Tel. 040/7688197

Kostenlose Kleinanzeigen

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

Verk. Edelst. Schutzblech von T3 (hinten) + 2.15" Akront Hochschlit. mit Hinterradsp. Tel. 0481/71980

Martinek Le Mans III 1000, Alu-Tank, KVT-Rasten, Halbsch., Stahlflex, Transconti-Kuppl., Batt.-K., Borrani-Felgen, 130er H.r., Stirnräder, 90er Bohr., ca. 95PS, neu bereift, neues Kreuzgel., außenl. Oelf., off. 40er, 48er Krümmer, alles eingetr., vernickelter Rahmen, Motor 271 km, VB, 02208/74328

18 Zoll Vorderrad LM 4 mit Mantel 50% - Gutachten Festpreis 400,-, Tel. 0228/34408

Suche org. Fußrastenanlage für V65, eventuell Tausch gegen Stucchi-Rastenanlage, Tel.: 07531/16948

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

Biete für SP offene Lafranconi verchromt gegen Original im Tausch oder Verkauf, 06154/81459

V 50 II, BJ. 80, seit 87 abgem., kompl. zerlegt, 39000 km, Preis 1000 DM, Tel: 05831/7258

Cali 2, EZ 82, Zub. 29 tkm, gepflegt, 9200,-, Tel. 040/564160

T5-Teile: Rahm./Brief, Räder, Tank, Gabel Ø 38, Auspuffe, Sturzbüg., Seitendeck. + Div (Bj.86); Tel. 040/7688197

Tausch Cali 3, 15 000, Bj 88, 1000, Speiche, gegen LM 3 oder 1000 S oder verkaufe für 11.500 DM 0431/331071

Transistorzündung Lucas kontaktlos, incl. Spulen, neu 200,- Ölwannezwischenring neu 90,- DM T.: 05476/1466

Moto Guzzi T3 California Gespann mit Watsonia Boot, VHB 15000 DM, Tel. 04128/806

Raymund Bürger
 4000 Düsseldorf
 Tel. 0211/353763

Suche verchromte Auspuffanlage und Sammlerrohr für 1000 SP (I), kein Schrott. Tel. 09632/1203

Motalia erscheint immer zum 15. des Monats

Suche ET-Katalog od. Microfiche von V 35 zum Kopieren. Gerhard 0241/507469

Verkaufe von Mille GT Umbau: Sitzbank, Heckteil schw., Blinker, Fußrasten und orig. Schalldämpfer, Tel. 0731/27518 Mo-Do ab 18.00

Machen Sie Ihre Guzzi selbst startklar!!!!

--unser Angebot--

4 x T 3 ab 30.000 km, einig mit Borrani-Speichenrädern

2 x V7/700 ab 6000 km, schöner Originalzustand, Bj. 1971

10 x Nuovo Falcone ab 20 tkm teilweise mit neuen Speichenräder, guter Originalzustand

B. Escher,
 Tel. 02596/600
 Fax 02596/3800

Verk. LM 1 Cockpitverkleidung m. Scheibe: 120,- hochwertiges GFK Material, Tel. 07641/47752

Agostini Vollverkleidung o. Scheinwerfer 200,-; Classic Halbschale o. Scheibe 200,-; Sitzb. Ago. echt Leder weiß 180,-; Vorder- u. Hinterrad m. Scheibe 280,-, Tel. 02432/5914 o. 20179

Verk. Alufelgen f. V50/V35, Zyl. + Kolben u. Köpfe f. V50, Tank u. Sitzbank f. V50/V35 Tel. 0211/4180241

Kostenlose Kleinanzeigen

Original Sitzbankumrandung
V65/V65 SP, guzzi-rot, DM
5,-; Tel. 0761/64611

Suche Sitzbank f. LM 4 oder
5, Zustand egal, Tel. 05051/
1528 Jörg

Suche H4-Einsatz rund,
möglichst guter Zustand für
V35; Tel. 0761/64611



↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

GUZZI MÜLLER

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

Mehrere Le Mans Verkleidungen original u. GFK
Stück 100,- DM, 06154/
52756

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

Verkaufe Verkleidung + 1-2
Mann Höcker von Moto
Spezial, orig. rot, 1 Saison,
NP incl. Lack 1900,- VB
1300,-, Eckard Tel.
09633/4342

Sitzbank King and Queen
weiß DM 100,-, Wind-
schuttschild Cal'II orig. DM
60,-, Dell'Orto Vergaser ek-
kig 30er m. Krümmer DM
190,-, Batteriekasten V2A f.
28 AH DM 90,-, Lenker org.
Cal. II DM 30,-, 2 Cal. II Zy-
linderköpfe ca. 25 TKM DM
500,- kompl. Tel. 040/
4911540

Verkaufe für Nuovo Falco-
ne: Verkleidung kompl. bis
auf Lampenring, Neulack
schwarz, 260,- DM. Sozjus-
sitz neu, Nachbau, 70,- DM.
Stoplichtschalter neu, 18,-
DM. Bowdenzüge, neu:
Kupplung 13,- DM, Gas 6,-
DM, Choke 6,- DM, alles zu-
sammen DM 350,-. Tel.
0461/28480

Suche für LM II 88er Kolben,
3" Hinterradfelge und weis-
sen Drehzahlmesser,
06621/71124

1000 S - Nach Umbau zu
verkaufen: Seitendeckel,
Scheinwerfer, Fußrastenan-
lage, Hauptständer, Brems-
leitungen. Tel. 05601/4456

Stucchi-Verkleidung 300,-;
Le Mans 3 Sitzpolster 100,-;
Le Mans II original Sitzbank
100,-; Monza original Sitz-
bank 100,-; Monza Seiten-
deckel Paar 50,-; Lampen-
halter 15,-; Starterrelais 20,-;
Zusatzarmaturen Stck. 15,-;
Tel: 06831/43123

Sitzbankumrandung für Ori-
ginalbank V 65/V 65 SP in
rot, spottbillig abzugeben,
Tel. 0761/64611

Stucchi-Vollverkleidung, Ras-
tenanlage für V 35-V 65 zu
verkaufen mit Papieren,
Preis: VS, Tel: 07531/16948

Suche Classic-Sitzbank für
Mille GT. Wurde von der
Firma Nitzsche mal angebo-
ten. Ein Modell der Grund-
platte würde mir schon hel-
fen. Bitte meldet euch mal.
05725/8513

MG Mille GT, EZ 6/88, 67
PS, 43000 km, schwarz mit
Koffer und Träger, TÜV
7/92, VHB 8590 DM. Tel.
04552/587

Le Mans 3, Bj. 84, TÜV
5/92, Halbschale, 1/2 Sitz-
bank, Bitubos, weiße Ar-
maturen, Alukonsole, 7800
DM, T: 0441/53336

Verk. Falcone, 1960, kpl.
neu rest. (besser als neu),
Ceriani mit 230 mm Gri-
mecca, (Originalteile vorhan-
den, TÜV 92, 17 PS im Brief.
VB 10000 DM. 04269/1716
ab 19 Uhr

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

Suche für V7 Sport Tips und
original Teile u.a. Sitzbank,
Blinker, etc. Claudia, Tel:
0211/4930633 o. 0211/
4180220

Verk. V7 Sport, 73, original,
div. Neuteile, 25 tkm, TÜV
neu, VB 9200 DM. 04269/
1716 ab 19 Uhr

Verk. 16" Vorderrad LM
kompl. Suche Dynastart
Nuovo Falcone, Dellorto 30-
38 ev. auch tausch.
04344/1548

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	'71
1 Cali II, echte 9000 km, neuwertig	'86
1 Guzzi V7 Sport, 35000 km	'76
1 Guzzi LM II, 26000 km, pflegebedürf.	'79
12 Nuovo Falcone, fahrbereit	'71
850 T, 35000 km, Originalzust. Motoren, Getriebe, Kardan	'76

Für MG-Mille, Cali, T5 orig.
Endtöpfe, 3 Jahre 200,- +
T5 Rasten und Sitzbank
VHB, abends ab 19.30 Uhr,
05223/43991

Verk. Bosch-Lima mit
Gleichrichter, suche 2
Bremszylinder vom MZ-
Seitenwagenrad. Tel.
0251/797135

Moto Guzzi Cali 1, Bj. 71,
35000 km, top Zustand,
sehr selten, schwarz, viel
Chrom, Speiche, DM 9300
VHB, Tel. 07662/8438

**Moto Guzzi California II, 1.
Hand, 34000 km, Konis,
100% original, 8900,-DM.
Motorradtechnik Kiel, Tel.
0431/69444**

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

Verkaufe Tank und Seiten-
deckel für 850 T3 in roter
Lackierung. Tel. 0431/
789942

Suche originale Auspufftü-
ten für Le Mans III. Tel.
0431/641686

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

Einmannsitzbank und Halb-
schale für Le Mans zu ver-
kaufen. Tel. 0511/405993

Biete: DMB Halbschale für
Le Mans, Suche: Alu-Lima-
deckel, Tel. 04271/2943

Habe immer noch Cali II
Teile. Nach 18 Uhr, Tel.
04826/672, Knut. Anruf
lohnt!

Suche für Le Mans I org.
Sitzbank kompl. auch de-
fekt, Tel. 06074/99661

MOTALIA im Abonement Nur 35 DM im Jahr

Laverda

Motor 750 in Teilen. Tel.
040/7124203 ab 18.00 Uhr

Verkaufe aus Import aus Italien folgende Motorräder

Le Mans III sehr gut	7000,-DM
Le Mans III gut	6500,-DM
2x Le Mans II sehr gut	6000,-DM
750 S3 teilweise nicht original	5200,-DM
Nuovo Falcone sehr gut	3800,-DM
Laverda 500 sehr gut	3000,-DM
Laverda 750 SF 2 sehr gut	4800,-DM
Ducati 600 mit E-Teilen	5500,-DM
Ducati 350 gut	2500,-DM

sowie sehr viele Pantah Teile:
Z.B. 500er Motor 2000,-DM, Rahmen 500,-DM,
Tank 250,- DM etc.

Alle angebotenen Maschinen mit
2 Jahren TÜV und technisch überprüft

Ph. Wust, Tel. 07248/8227,
FAX 07236/8278 nach 1800 Uhr.

2 Transistorzündanlagen
(kontaktgesteuert) 12 V,
Stck 60,00 DM; 1 Unterbre-
cherplatte (kompl.) 100,00
DM, Laverda 750; 1 Flied-
kraftversteller 120,00 DM,
Laverda 750; Tel: 040/
7124203, ab 18 h

Verk. Lav 3CL Motor-Teile,
Kopf, Z-Box, NW, Ventile,
Neu + Gebr. usw. Suche
Lav 500 (SFC + Formula)
Tel. 04101/25289

Verk. Bremboanlage und
Bremscheiben für 1000er,
Tacho und Drehzahlmesser,
Tankverschluß für Alutank,
Gußräder, Preis VHS, Tel.
05401/42612

**Laverda 500 SFC, original,
7600 DM, Firma Landtag,
Tel. 08586/4830**

1000 RGS, EZ 85, 7700 km,
1. Hand, TÜV 8/92, 3-1,
Solo per Corsa, Tel. 06074/
99661

Laverda RGS 1000, Bj. 83,
2. Hand, 46000 km, rot, TÜV
neu, sehr gepflegter Ori-
ginalzustand, VB 8000 DM,
07931/2024

Kostenlose Kleinanzeigen

Verk. LM Räder 2.15x18 u. 2.50x18 DM 300,- und RGS originale Sitzbank mit Wechselhöcker u. Seitendeckel 300,-. Tel. 09644/1795

Lav. Hint. Schwinge, Verg.Anl. kompl. 32er Dell'Orto, Tacho + Drehz, Fußr. Anl., Getr. für 750er. H. Schubert ab 18.00, Tel. 06772/82239, Bad Homburg

Suche für SF 750, Krümmer, orig. Auspuff, Sitzbank u. Halbschale, Tel. 04131/128446 nach 1900 Uhr

Morini

Suche Speichenräder, Umrüstsatz auf Links-Schaltung und diverse Kleinteile für Morini 250 T oder auch ganzes Motorrad Unfall oder defekt. Tel. 0431/671108

Hier könnte Deine Kleinanzeige stehen !

Suche Originalteile f. 350 S, '73-'75: vorderen Kotflügel und Einmann-Höcker. Tel. 05152/51006 od. 0511/710809

Suche "250"-Schild für Seitendeckel mit weißer Schrift. Tel. 0431/671108

MV Agusta

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

Zubehör

32'Marzocchi-Gabel + 180Ø DS-Grimeca abzugeben. Angebot an: T. Mar-schall, Rossbachstr. 24, 4200 Oberhausen

Verk. Öhlins-Federbein (Typ 3B) m. ext. Ausgl.beh., Lg. 330 mm, z.B. Ducati 851, fabrikneu, NP: 985,-, für 850,-DM, Tel. 04252/2232 (Günther)

Sonstiges

Verk. Yamaha 550 XJ an Bastler mit Blankobrief, Bj. 82, VHB 800 DM, Tel. 04552/587

Suche Guzzi-Freaks aus Raum Saarlouis zwecks öfteren Treffs bzw. Fahrten oder Anschluß an Guzzi-bzw. Italoclub (keine Irren u. Fanatiker). Tel: 06831/43123

Verk. Damen Latzlederhose, Gr. 40, 190.- und Herren Lederhose Pilot Sport von Hein Gericke 180.- DM. Tel. 0431/61935

Guzzi-Fahrer sucht Schraubgarage oder Beteidigung an Garage/Schuppen in Berlin. Tel. 030/4616776

Habe seit kurzem MG und suche nun Kontakt zu Italo-fahrern im Raum Hamburg Tel. 040234837 Oliver

Italienische Oldtimer von 1935 - 1983

Moto Guzzi - Laverda - Morini

Weitere Motorräder auf Anfrage

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratzenried 112

Tel: 07522/4411
oder 07522/21111

Suche Rennttransporter 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 Scheinwerferauschnitt mit Scheibe und o. Halter. Paßt z.B. an Ducati Einzylinder. Preis VHB. Tel. 0511/405993

Redaktionsmitglied sucht gebrauchte Motorradhebe-bühne und Mikrofilm-Sichtgerät. Telefon: 0431/671108

Neuwertige Mot. Bekleidung: BMW Gore Tex Anzug Gr. 54, Harro Lederkombi 2-tl. Gr. 52-54 rot/schw., Lederlatzhose schw. Gr. 56, Novo-Dress Anzug blau Gr. 50+54 zu verk. T. 07524/3595 Wochenende

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

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

Suche Clubadressen in Europa/Welt: Moto Parilla, Gilera, Laverda 750 SFC. Schreibt an: Erik Lid, Roald Amundsenvei 174, N-1420 Svartskog, Norwegen

Die nächste MOTALIA erscheint am 15. Juni. Redaktionsschluß ist der 23. Mai.

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 Raichie
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 Mühldorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donaustr. 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 Oberrnau/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

aprilia



DIE NEUEN
JETZT BEI UNS

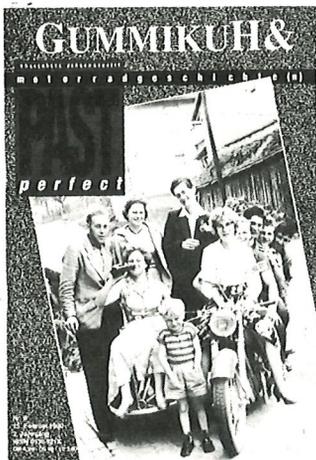
MOTO GUZZI

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

Der Aprilia +
Moto Guzzi-
Partner
im Großraum
Freiburg

Les-Hannemann, HH

Garantiert autofrei
& nur im Abo



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

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