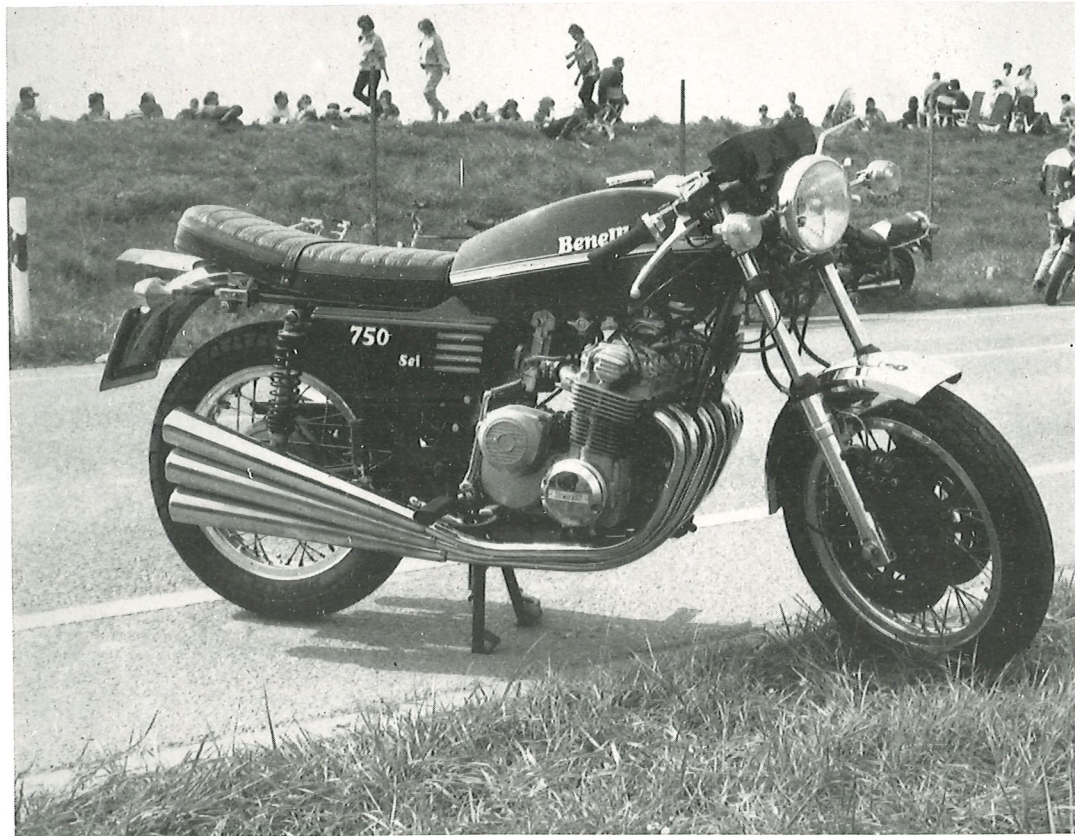


Für Freunde italienischer Motorräder

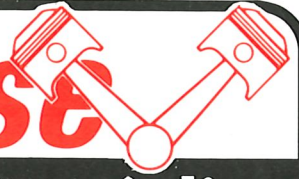
MOTALLIA

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



**Großer Name - MV Agusta 125 Sport
In 14 Tagen die Türkei umrundet
Ducati-Clubtraining in Hockenheim**

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

Wie wir schon in der letzten Ausgabe geschrieben hatten, sind wir vom 28.05.-12.06.1991 auf der Isle of Man. Dieses ist unser erster Urlaub, seit wir die MOTALIA machen und ich glaube, den haben wir uns verdient. Um ein pünktliches Erscheinen der MOTALIA zu sichern, mußte diese Ausgabe vor unserem Urlaub, also am 28.05.1991, in der Druckerei abgegeben werden. Dadurch, daß wir das Heft 10 Tage früher als gewöhnlich in Druck geben müssen, konnten wir für diese Ausgabe nur Termine und Kleinanzeigen berücksichtigen, die bis zum 27. Mai bei uns eingetroffen waren. Der Rest wird im nächsten Heft veröffentlicht. Mit 36 Seiten ist diese Ausgabe etwas dünner als normal (40 Seiten), aber in der kurzen Zeit, die uns für diese Ausgabe zur Verfügung stand, haben wir nicht mehr geschafft.

Wenn wir am 12.06.1991 aus dem Urlaub zurückkommen, wird das Heft fertig gedruckt sein, d. h. wir können es am 13. Juni verschicken und falls die Post mal nicht so trödelt, habt ihr die MOTALIA pünktlich am 15ten im Briefkasten. Schon lange haben wir vor, eine Leserbefragung durchzuführen. Ihr wißt schon, ein Fragebogen in der Heftmitte, wo Ihr ankreuzen könnt, ob Ihr zum Beispiel lieber mehr oder weniger Sport in der MOTALIA hätte. Welche Themen Ihr vermißt, was Eurer Meinung nach völlig überflüssig ist, usw. Nach einem Gespräch mit dem Redakteur einer anderen Zeitung, die in etwa die gleiche Auflagenstärke wie die MOTALIA hat, haben wir aber beschlossen, die Sache bleiben zu lassen. Diese andere Zeitung hatte so eine Leserbefragung durchgeführt und es haben keine 40 Leser den Fragebogen ausgefüllt und zurückgeschickt. Bevor wir vier Seiten für den Fragebogen verschwenden und noch mal zwei Seiten für dessen Auswertung opfern, verwenden wir den Platz lieber für Artikel, die Euch hoffentlich mehr interessieren.

Wir möchten aber trotzdem gerne wissen, was Euch an der MOTALIA gefällt oder auch nicht. Was wir Eurer Meinung nach verbessern sollten, weg lassen, mit aufnehmen oder, oder. Schreibt uns doch mal ein paar Anregungen, damit wir die MOTALIA noch besser machen können.

Euer MOTALIA-Team

Großer Name - Kleines Herz

FÜR CLAUDIA

Seit ich Motorradfahrer bin, schlägt mein Herz im Viertakt für zweirädrige Fahrzeuge aus dem Raum südlich der Alpen.

Ich berichtete bereits in der Ausgabe 12/90 von einer kleinen Italienerin der Marke "Benelli" und deren Umbau.

Aber keine Angst, heute möchte ich Euch nicht mit Geschichten von astronomisch, hochdrehenden Vierzylindermotoren nerven; jedoch erlangte der Name des Motorrads, von dem ich diesmal berichten möchte, seinen Ruhm erst durch die Produktion und den Einsatz von Vierzylindermotoren, die durch ihre zahlreichen Erfolge im internationalen Rennsportgeschehen bis Ende der 70er Jahre immer wieder Schlagzeilen machten. Wie manche sicherlich schon bemerkt haben, geht es mir diesmal um die Motorräder der Marke MV AGUSTA.

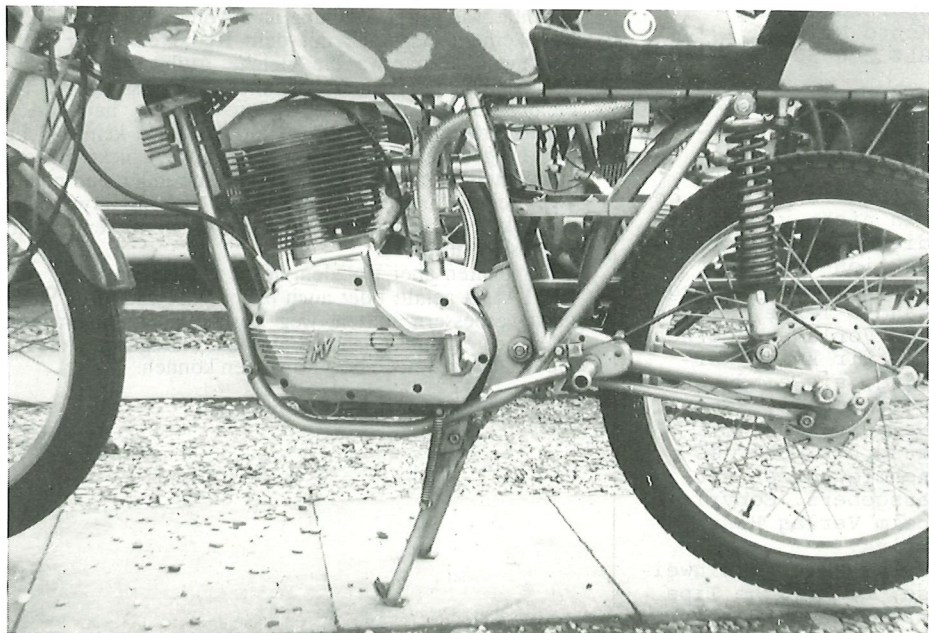
Bei diesem klangvollen Namen denken die meisten von Euch sicherlich an solche legendären Rennfahrer wie "John Surtees" oder "Mike Hailwood" und nicht zuletzt an "Giacomo Agostini". Möglicherweise sind einige von Euch sogar Zeugen gewesen, als "Ago" mit seiner 500er MV im Herbst 1976 auf dem Nürburgring als Sieger über die Ziellinie donnerte und somit den 270. und damit auch letzten Grand Prix Sieg für "MV AGUSTA" gewann.

Es war das letzte Mal in der Motorradgeschichte, daß eine 500er Viertaktmaschine einen Grand Prix Sieg erringen konnte und das nicht zuletzt mit einem Vorsprung von über einer Minute im Ziel - trotz einer geballten Zweitaktarmada von TZs und RGs. Nun aber genug der Schwärmerien.

Allein aus finanzieller Hinsicht wird es wohl ewig ein Traum bleiben, gerade eine solche Vierzylindermaschine aus dem Hause AGUSTA sein Eigen nennen zu können, denn wer möchte schon seine Eigentumswohnung verkaufen, um die - für meine Begriffe vollkommen idiotischen - Preise solcher Maschinen bezahlen zu können. Ich habe es jedenfalls vorgezogen, mir eine MV für kleine Leute zuzulegen und zwar eine Maschine vom Typ MV 125 S.

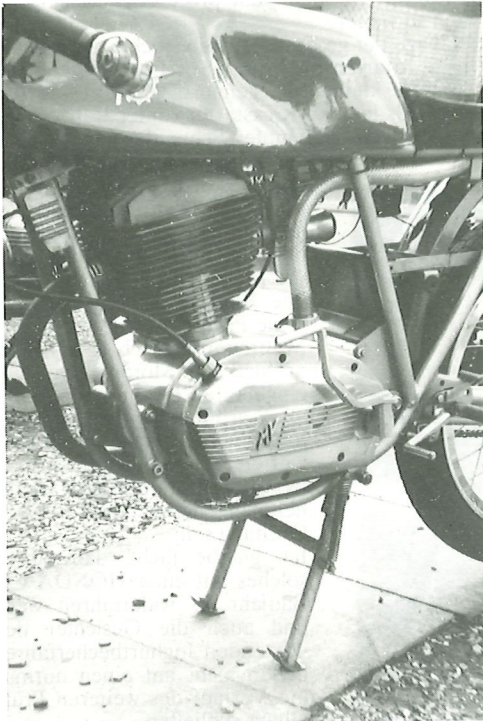
Für kleine Leute ist in diesem Falle als zweideutig anzusehen, weil sie erstens kein so großes Loch in den Schrauber-Etat reißt und zweitens wirklich nur für recht kleinwüchsige Piloten geeignet ist.

Es handelt sich hierbei um ein Motorrad, das im Design noch am ehesten an die großen und



Original verfügt die MV über Seitendeckel

schnellen Vorbilder erinnert; daher auch die Bezeichnung 125 S, wobei das "S" natürlich auf "Sport" hinweist. Angetrieben wird sie von einem gewaltig anmutendem Einzylinder-Viertaktmotor mit 125 ccm Hubraum.



Der mächtige Motorblock läßt mehr als 125 ccm vermuten

Auf den ersten Blick vermittelt einem der Motor wirklich den Eindruck, als hätte man es hier mit einem 250er oder 350er Einzylindermotor zu tun, nicht zuletzt durch die sehr starke Verrippung des Zylinders und dem mächtigen Motorblock.

Aber trotz der kräftigen Optik vermag er lediglich eine Leistung von neun zahmen DIN PS bei einer Drehzahl von 8500/min zu entwickeln.

Die Beatmung des Aggregats bewerkstelligen zwei Ventile, die von einer unten liegenden Nockenwelle über Stößelstangen und Kipphebel betätigt werden. Trotz der vielen sich bewegendenden Teile hat der Ventiltrieb schon anstandslos Drehzahlen in fünfstelliger Höhe klaglos überstanden.

Überhaupt macht der gesamte Aufbau des Motors einen sehr zuverlässigen Eindruck, so daß angesichts der geringen Nennleistung mit einer recht hohen Lebenserwartung zu rechnen ist. So ist beispielsweise der Kurbeltrieb komplett in Wälzlagern von gewaltigen Ausmaßen gelagert. Die Pleuelstange ist bauähnlich mit denen der

Vierzylindermotoren und auch der Hub entspricht dem der großen Aggregate, so daß - bedingt durch die kleinere Bohrung - das Verhältnis leicht langhubig ausfällt.

Vom linken Kurbelwellenstumpf aus verläuft der Kraftfluß über ein schräg verzahntes Antriebsrad auf die im Ölbad laufende Mehrscheibenkupplung. Von dort aus geht es in das von rechts geschaltete und über Klauen betätigte Fünfganggetriebe, das zwischen dem dritten und vierten Gang einen meiner Meinung nach zu großen Sprung aufweist und an längeren Steigungen zu ständigem hin- und herschalten zwingt.

Die Sekundärübersetzung übernimmt, im Gegensatz zu den großen MVs, eine Rollenkette mit den Abmaßen $\frac{1}{2} \times \frac{1}{4}$ Zoll.

Das Gemisch, welches durch einen Dell'Orto VHB 22 S Vergaser mit offenem Ansaugtrichter bereitet wird, bekommt seinen zündenden Funken aus einer kontaktlosen Transistorzündung der Marke Dansi. Eingesetzt ist der Motor in ein Fahrwerk von feinsten italienischer Rahmenbaukunst; wobei es sich hierbei um eine Doppelschleifenkonstruktion handelt, die sich trotz der geringen Rohrdurchschnitte von nur 20 mm Durchmesser durch eine sehr hohe Verwindungssteifigkeit auszeichnet, was nicht zuletzt an dem fünffach durch Rohre abgestützten Lenkkopfbereich liegt. Diese Bauart ist ein direkter Ableger der Rennsportkonstruktionen. Die Dämpfung übernehmen sowohl vorne als auch hinten Elemente aus dem Hause Ceriani und überhaupt ist die Ausstattung der kleinen Signorina teilweise nur vom Allerfeinsten. So ist zum Beispiel die Bereifung auf wunderschöne Aluminium-Hochschulterfelgen aufgezogen.

Das Cockpit bilden zwei Instrumente des englischen Herstellers Smith, wobei anscheinend die italienisch - englischen Übersetzungsverhältnisse nicht so ganz aufeinander abgestimmt wurden, zumindest der Tachometer möchte einem gerne utopisch anmutende Geschwindigkeiten vorgaukeln und zeigt im Schnitt etwa 30 km/h zuviel an.

Desweiteren wären da noch die Tommaselli Lenkerstummel und die Einscheibenhydraulik - Bremsanlage von Scrab zu erwähnen - soviel zunächst einmal zur technischen Seite der kleinen MV. Ich denke, der Rest ist ganz gut aus den Bildern zu entnehmen.

Erstanden habe ich meinen kleinen Traum im Januar '87 aufgrund einer länger beobachteten Annonce in einer Motorradzeitschrift. Nachdem die kleine MV als fabrikneu mehrmals mit ständig fallenden Preisvorstellungen angeboten wurde, habe ich nicht mehr lange gezögert, zum Hörer zu greifen. Nach dem sehr teuren, ausführlichen Telefonat mit dem Besitzer im Raume München einigten wir uns darauf, daß ich einen gewissen Geldbetrag als Anzahlung und Vorkaufsrecht im Voraus überweise, da - wie er mir sagte - bereits mehrere Interessenten

angerufen hatten. Nachdem nun auch Termin und Ort der Besichtigung festgelegt wurden, konnte ich mir ruhigen Gewissens ein Wochenende Zeit nehmen, um einen Motorradtransport von München nach Köln zu organisieren. Da ich nur Besitzer der Führerscheinklasse 1 bin, mußten Wagen und Fahrer gefunden werden, wobei ich mich hiermit noch einmal bei meinem Kumpel Martin in aller Form bedanken möchte.



*Ein seltener Anblick - drei MV Agusta 125 S
beim Moto Morini Treffen in Liedolsheim 1989*

Als ich dann später vor diesem wunderschönen Motorrad stand, war es auch schon um mich geschehen: Da stand er nun vor mir - mein kleiner Traum - und wirklich, bis zur letzten Schraube, wie fabrikneu.

Genau 11 km Laufleistung zeigte der Tachometer und als sie dann auch noch im dumpfen Viertaktton zu mir sprach, bedurfte es von meiner Seite aus keinerlei Verhandlungen mehr.

Am Tag der Erstzulassung ereignete sich noch einiges bei der TÜV Vorführung. Dort mit einer roten Nummer nach einigen schwarzen Übungsfahrten angekommen, rief man mich sofort aus einer Reihe wartender Motorradfahrer heraus und ließ mich direkt zur Prüfung vorkahren.

Erstaunlicherweise standen wesentlich mehr als nur ein Prüfer bei mir und meiner MV und ich vernahm (stolz!!) Wortfetzen wie "wunderschön" - "Do mäht dat prüfe rischtisch Spass" und so weiter.

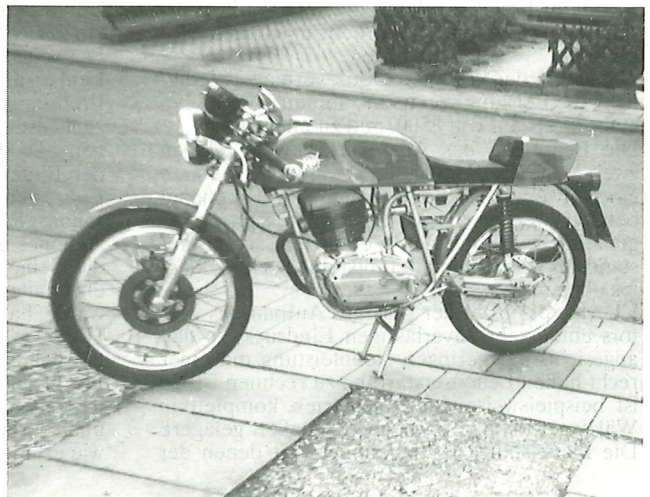
Nahezu der gesamte Betrieb stockte, als es dann hieß: "Starten Sie bitte mal". Tja - anscheinend war die kleine MV genauso verblüfft wie ich, denn als ich den Kickstarter runter trat, gab sie lediglich einen dumpfen Schnauer von sich und

stieß dabei einige graue Wölkchen aus dem Ansaugtrichter ... - es wurde herzlich gelacht und, als sie dann doch endlich losballerte, sogar lauthals applaudiert.

Die Prüfung an sich war eine reine Phrase, denn mit einigem Mißtrauen gab ich dem Prüfer an, daß der Motor noch nicht eingelaufen sei und somit mit aller größter Vorsicht zu behandeln sei, worauf er mir antwortete, daß er nicht beabsichtigt eine Prüfungsfahrt vorzunehmen und so schon alles in Ordnung sei.

Ich glaube nicht, daß einem solches mit einer HONDA CB Baujahr 75 widerfahren wäre und auch die Gesichter der wartenden Joghurtbecherfahrer ließen nicht auf einen normalen Verlauf des weiteren Prüf- alltags schließen.

Ich zog es jedenfalls vor, mich mit sportlichem Motorradfahrer-Gruß vom Hofe der Prüf- stelle zu entfernen. "Tut mit sorry Jungs." Es lag nicht an mir.



Zum Schluß möchte ich mich noch ganz besonders bei Dir "Claudia" herzlich bedanken. Der Bericht ist Dir gewidmet als Dank für Deine Hilfe, die jahrelange Geduld und das Verständnis für einen fanatischen Italo-Schrauber, auch wenn Du mittlerweile die Konsequenzen daraus gezogen hast.

PS: Der Zylinderkopf im Backofen war wohl doch etwas zuviel.

Ciao Olli

Technische Daten (Werksangaben):
Einzyylinder-Viertaktmotor mit zwei Ventilen über untenliegende Nockenwelle betätigt.
Bohrung x Hub: 53 mm x 56 mm. Hubraum 125 ccm, 9 PS bei 8200/min, Kontaktlose Zündung, Fünfganggetriebe mit Kickstarter
Bereifung: vorne 2.75-18, hinten 3.00-18, Gewicht vollgetankt mit Werkzeug 108 kg.
Höchstgeschwindigkeit 111 km/h
Verbrauch 3,1 l/100 km
Preis 1977: 3060 DM



Hänse GmbH
Motorradsport
Industriestr.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 V 65 TT +

MOTALIA Nr. 3

Bewährtes Bolzgerät: Cagiva 500 T4E + Clubvorstellung: Moto Guzzi Club Olpe-Biggesee + Buchvorstellung: Italienische Motorräder + Aprilia AF1-Cup + Moto Guzzi Schrauber Seminar + Gebrauchtpreispiegel 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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

Die Aufnahme von Veranstaltungen in diesen Veranstaltungs-Kalender ist kostenlos. Es werden aber nur Italiener-Veranstaltungen oder für Italiener-Fahrer/innen interessante Veranstaltungen aufgenommen. Eine kurze Mitteilung an den Verlag genügt. Alle Angaben sind ohne Gewähr! Bitte informiert Euch vorher beim Veranstalter und vergeßt nicht, bei Anfragen Rückporto beizulegen!

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 Italienertreffen 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 Schwerte-Ergste
Info: Michael Würtz, Paderborner Str. 13, 4600 Dortmund 1

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 Schoppernau 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 Brünn/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, Mustasnevantie 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 Armstrong, 10 Sandholme Close, Giggleswick, Settle, North Yorks, BD24 0AF, Großbritannien

28.06.-30.06.91

6. Int. Italienertreffen der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. auf dem Grillplatz von Hürtgen bei Düren
Info: H.-P. Kaulen, Wissersheimerweg 8, 5042 Erftstadt-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, Woeley Heath, Clacton, Essex CO16 9BU, Großbritannien

28.06.-30.06.91

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

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 Italien

Juli

05.07.-07.07.91

Festival "Made in Italy" mit BOT- und SOS-Rennen auf der Rennstrecke von Monza in Italien
Info: Moto Club Inverunese, Casella Postale 100, I-20010 Inveruno, Milano, Italien

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 Concours des Italian Motorcycle Owners Club GB an der Scarborough Rennstrecke in Großbritannien

VERANSTALTUNGS-KALENDER

07.07.1991

Classic Cafe Racer Meeting für englische und italienische Motorräder in Achterveld in Holland

12.07.-14.07.91

8. Internationales Moto-Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club München in Frauenreuth/Glonn bei München
Info: 089/3205316 ab 18 Uhr

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: 06392/1671

18.07.-21.07.91

Ducati Speed-Week des Ducati Club Austria auf dem Österreichring 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 USA
Info: Jackie Revis, 703 8th Avenue West, Spencer, Iowa 51301, USA

19.07.-21.07.91

4. Washington State Guzzi Owners Deep Forest Campout bei Randle
Info: Dick Guthrie, Tel. 206/ 246/ 3181, USA

19.07.-21.07.91

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

26.07.-28.07.91

Missouri State Moto Guzzi Campout in Bennet Springs, Missouri, USA

26.07.-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, Großbritannien

28.07.1991

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

August

01.08.-04.08.91

10 Jahre Moto Guzzi Club DK. 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

7. 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
Info: Andrew Kautz, 3412 N 56th Street, Milwaukee, WI 53216, Tel. 414/871/2887, USA

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

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 Heftrich in Heftrich (bei Idstein im Taunus).
Info: Uwe Hansen, Franz-Kirrmeyer-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: D. Dixon, 57455 S. Morse Rd, Warren, Oregon 97053, 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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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 Oberweniwgen, Tel. 0041/01/8561640, Schweiz

23.08.-26.08.91

Int. 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

30.08.-01.09.91

4. Int. Ostsee-Italo-Treffen der Ostsee-Italo-Interessengemeinschaft in Kiel-Falckenstein.

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 Rendevous bei Jamestown in Indiana/USA

Info: Mary Thompson, 224 North Vine, Thorntown, Indiana 46071, Tel. 317/436/7150, USA

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/Biggensee e.V. in Elben
Info: Ralf Böhm, Fichtenstr. 12, 5963 Wenden-Gerlingen, Tel. 02762/2743

20.09.-21.09.91

Ducati Festival Lignieres in der Schweiz mit Trainingsläufen

Info: Susi's Töff-Eggä, Bollstr. 6, CH-8405 Winterthur-Seen, Tel. 052/282967, Schweiz

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 Brenganze/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

06.10.1991

Pilgrimage to Italy Rally in Texas/USA

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

FAHRT DES MOTO GUZZI CLUB OLPE/BIGGESEE e.V. ZUM DEUTSCHEN MUSEUM NACH MÜNCHEN

Auch in diesem Jahr unternahmen wir vor Saisonbeginn wieder eine Wochenendtour per Bus, um das Clubleben auch in den Wintermonaten attraktiver zu gestalten. Nachdem wir im Vorjahr das Guzzi-Werk und -Museum in Mandello del Lario besichtigt hatten, stand dieses Jahr das Deutsche Museum in München auf dem Programm. Ermöglicht wurden diese Touren aber nur durch unsere "clubeigenen" Busfahrer Georg und Bernd, die durch ihren Einsatz dafür sorgten, daß unsere Clubkasse nicht völlig geplündert werden mußte.

Nun aber zur Fahrt:

Gestartet wurde Freitag morgens ab Olpe. Stimmung, Wetter und Getränkeversorgung waren gut, so daß auf der 600 km langen Busfahrt keine Langeweile aufkam. Nachdem wir in München angekommen waren, bezogen wir unsere Hotelzimmer, die unsere Kassiererin Huberta im voraus reserviert hatte.

Wir waren in einem urigen Wirtshaus untergebracht, wo wir den Abend dann bei gutem Essen und Trinken verbrachten. Die nette bayerische Bedienung und das Münchener Bier hatten es den "Sauerländer Italofahrern" doch sehr angetan, so daß am nächsten Morgen alle nur sehr schleppend zum Frühstück erschienen. Nach dem Frühstück fuhren wir mit unserem Bus zum Deutschen Museum.

Das Deutsche Museum ist ein technisches Museum, das in verschiedene Bereiche wie Physik, Chemie, Schiffbau, Bergbau, Fahrzeugbau usw. unterteilt ist. Da man das Museum an einem Tag nicht komplett besichtigen kann, hatte jeder die Möglichkeit, Schwerpunkte gemäß seiner Interessen zu setzen. Als wir uns am Nachmittag wieder bei strahlendem Sonnenschein vor dem Museum trafen, waren alle begeistert von der Vielfältigkeit des Museums. Besonderes Interesse hatten auch die vielen Sondervorführungen gefunden. Die Darstellungen in den einzelnen Sektionen waren für jedermann verständlich und somit auch interessant. Beklagt wurde lediglich, daß das Thema Motorrad etwas zu kurz gekommen sei. Alles in allem ist der Besuch des Deutschen Museums für jedermann zu empfehlen, vorausgesetzt man bringt genug Zeit, ein wenig Interesse und gutes Schuhwerk mit.

Nachdem wir unseren Wissensdurst gestillt hatten, lechzten nun unsere Kehlen nach einer Erfrischung. Wir fuhren mit dem Bus in Richtung Englischer Garten, wo am Chinesischen Turm ein riesiger Biergarten auf uns wartete. Hier verbrachten wir den Rest des Nachmittags bei einigen Maß Bier und erholten uns vom streifigen Museumsbesuch. Am Abend fuhren wir dann zurück in unser Wirtshaus, wo wir noch eine Menge Münchener Bier vernichten mußten, weil wir uns als echte Sauerländer (sorry Jürgen und Karl) natürlich nicht lumpen lassen wollten. Am Sonntagmorgen chauffierte Bernd uns in Richtung Münchener Innenstadt, um uns die Hauptsehenswürdigkeiten zu zeigen.

Anschließend traten wir dann die Heimfahrt an und alle waren sich einig, ein gutes Wochenende verbracht zu haben, auch wenn die Motorräder einmal zu Hause geblieben waren.
Ciao Georg
vom Moto Guzzi Club Olpe/Biggese e.V.

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
„eccolo, che bello“!

GUZZI-REISEBERICHT:

IN 14 TAGEN DIE GESAMTE TÜRKEI ZU UMRUNDEN - GEHT DAS?

Obwohl anfangs nicht geplant: es geht.

So umrundeten wir mit serienmäßigen Straßenmaschinen (Guzzi 850 T3 California, Guzzi 850 T und sorry Kawasaki ZX 10) letzten Herbst die gesamte Türkei - trotz der damaligen, unsicheren politischen Verhältnisse.

Wir hatten neben einer hervorragenden Aufbruchstimmung gut vorbereitete Maschinen, ganz normale Campingausrüstung und Türkei-/Ägypten-/Saharaerfahrung - nur die zur Verfügung stehende Zeit war knapp bemessen.

Folglich benutzten wir die Direktfähre von Venedig nach Antalya mit einer Fahrzeit von 72 Stunden (hierzu wird bei der Ankunft um 19.00 Uhr eine kostenlose Übernachtung an Bord geboten - Türkisch Maritim Lines).

Um unser Fernziel, den Van-See in der Nähe der iranischen Grenze, zu erreichen, fuhren wir die Mittelmeerküstenstraße immer Richtung Osten, wobei nach ca. 600 km bei Adana der touristisch voll erschlossene Teil der Türkei endet - besonderen Kurvenspaß bereitete die 300 km-Strecke zwischen Alanya und Silifke. Über Gaziantep und Urfa, entlang der syrischen Grenze, erreichten wir unmittelbar an der Grenze das Dorf Harran. Beeindruckend ist die eierförmige Bauweise der Lehmhütten zwischen Ruinenresten alter Befestigungsanlagen; nicht nur wegen der Wüstenlandschaft ist der arabische Einfluß deutlich spürbar.

Die nächsten Stationen seien jedem Osttürkeibesucher empfohlen. Zum einen der riesige Atatürk-Staudamm und der berühmte Nemrut-

Dag (2150 m - das ist der mit den abgeschlagenen mannshohen Steinköpfen) - wir fuhren mit den Motorrädern bis zum Gipfel, hier müssen wir aber zugeben, daß wegen der sehr schlechten Straßenverhältnisse eine Enduro besser wäre. Die herrliche Aussicht entschädigte aber für die Strapazen.

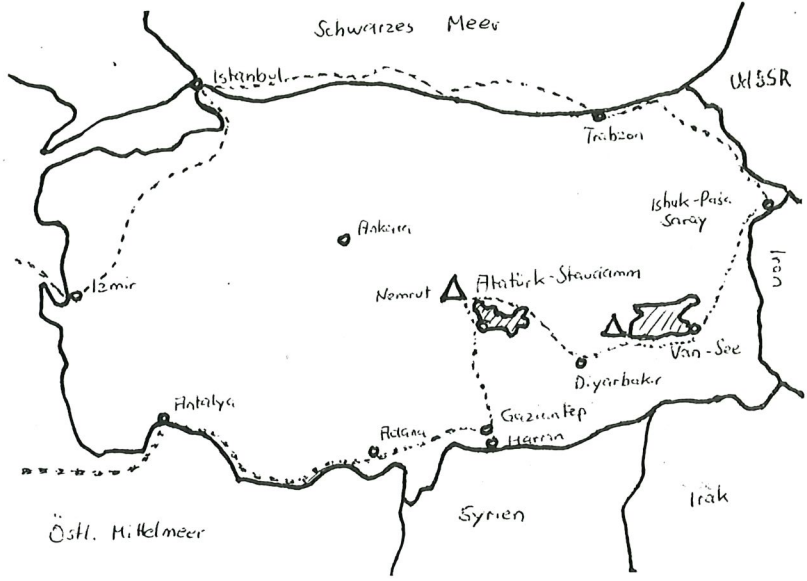
Weiter ging es über Diyarbakir zum Van-See, dessen stark sodahaltiges Wasser sich wie Seifenlauge anfühlt und geradezu zum Baden einlädt.

Wieder machten wir einen 20 km-Abstecher über schlechteste Straßen zu einem erloschenen Vulkan auf 2900 m Höhe. Das (wilde) Campen an den heißen Quellen des Kratersees und das Baden darin war ein unvergeßliches Erlebnis. Wegen des Irak-Konfliktes war die irakische Grenze im Abstand von ca. 150 km abgesperrt. Zwischendurch hatten wir von Touristen erfahren, daß jeden Mittwoch Nachmittag von Trabzon an der Schwarzmeerküste eine günstige Fähre nach Istanbul geht. Also fiel der Entschluß einer Umrundung der ganzen Türkei nicht schwer - wir mußten aber "Gas geben", zumal wir auch erfuhren, daß wegen Erdstreiches die Strecke Erzurum-Trabzon nicht befahrbar war.



So fuhren wir entlang der iranischen und sowjetischen Grenze (hier muß in der Nähe des Berges Ararat mit 5123 m die Burganlage Ishak-Pasa-Saray unbedingt besichtigt werden) zur Schwarzmeerküste mit nicht für möglich gehaltenen guten Straßenverhältnissen (Paßstraßen wie in den bayerischen Alpen). Nach 150 km Küstenstraße erreichten wir die Fähre von Trabzon nach Istanbul (ca. 1400 km gespart - Preis: ca. 70,- für Mann und Maschine). Nach einer Besichtigungstour durch Istanbul ist der Rest der Reise nach Izmir zur Fähre nach Venedig nicht mehr schwer. Trotz unseres Zeitproblems haben wir die völlig unterschiedlichen Landschaften kennengelernt - die schöne, karge und weite ostana-tolische Bergsteppe, die touristisch leider voll erschlossene südliche Mittelmeerküste, die syrische Wüste und die walddreiche und gebirgige Schwarzmeerküste.

Schon fast beschämend war die freundliche Hilfsbereitschaft, die fast überall anzutreffen war - auch in Kurdistan und Armenien. Auf der gesamten Reise sorgten allein schon die Motorräder (in der Türkei Luxusgüter) für Aufsehen. Ersatzteilprobleme gibt es in der Türkei nicht - irgendwie wird alles repariert. So waren die Pannen an den Guzzis jedesmal schnell behoben (das Loch in der Batterie wurde "Geschweißt", eine ausgerissene Stoßdämpferaufhängung wurde in Übermaß



neu aus dem vollen Material gedreht - und hält nun besser als das Original, Reifenpannen wurden an jeder Ecke sofort behoben). Die türkische Küche ist sehr preiswert und kann überall bestens empfohlen werden. Bei Übernachtungen in der Osttürkei müssen aus mitteleuropäischer Sicht meist gewisse Einschränkungen hingenommen werden - dafür sehr billig.

Also Guzzisten: Auf gehts in die Türkei. Mit den besten Grüßen aus Bayern Sepp, Sepp und Willibald P.S. Insgesamt ca. 4000 km mit dem Motorrad und ca. 1500 km mit der Fähre gefahren (= tägl. ca. 450 km Motorradfahren). Das war's was wir wollten - möglichst viel Motorradfahren. Erholt haben wir uns auf den Fährpassagen. Sepp

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR

 **aprilia**

8261 Tüßling

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 48^{er} KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

Sport-Termine

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
29.06.	Assen/NL	GP
30.06.	Osterreichring/A	SB-WM
07.07.	Francorchamps/B	SB
21.07.	Le Castellet/F	GP
28.07.	Nürburgring/D	BOT-DM
28.07.	Nürburgring/D	SB-DM
04.08.	Donington/GB	GP
04.08.	Misano/I	SB-WM
11.08.	Anderstorp/S	SB-WM

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 Spanien

Nachdem der Australier Michael Doohan in den letzten drei Rennen als zweiter ins Ziel kam, gewann er im spanischen Jerez mit einem Vorsprung von 10 Sekunden vor John Kocinski.

Wayne Rainey setzte sich in gewohnter Manier mit einem Blitzstart in Szene, aber er konnte seine Verfolger Doohan und Kocinski nicht abschütteln. Nach 10 Runden übernahm Doohan die Führung, die er bis ins Ziel nicht wieder abgab. Auch Kocinski konnte seinen Teamgefährten überholen. Dadurch verlor Rainey die Führung in der Punktetabelle an Doohan. Der Suzuki-Werksfahrer Kevin Schwantz fuhr mit einem Kolbenschaden an die Boxen. Eddie Lawson belegte mit der Cagiva den sechsten Platz vor der Honda von Wayne Gardner. Ein Defekt an dem Powervalve-System der Cagiva kostete ihn ab Hälfte der Renndistanz Leistung. Alexandre Barros ging nicht an den Start. Er war bei Tests in Italien gestürzt und mußte wegen einer Handverletzung pausieren.

Ergebnis: 1. Michael Doohan (Honda); 2. John Kocinski (Yamaha); 3. Wayne Rainey (Yamaha); 4. Juan Garriga (Yamaha); 5. Jean-Philippe Ruggia (Yamaha); 6. Eddie Lawson (Cagiva); 7. Wayne Gardner (Honda); 8. Didier de Radigues (Suzuki); 9. Adrien Morillas (Yamaha); 10. Doug Chandler (Yamaha).

500er WM in Italien

Dritter Platz für Cagiva

Nach seinem Sieg beim letzten GP in Spanien gewann Michael Doohan auch dieses Rennen. Er ist damit der einzige Fahrer, der nach allen Rennen in dieser Saison auf dem Podest stand, also unter den ersten drei war.

Nach einem Blitzstart führte Eddie Lawson auf der Cagiva das Feld an. Aber auf der langen Geraden gingen in der zweiten Runde Michael Doohan und Wayne Rainey an ihm vorbei. Der Cagiva mangelt es noch an Spitzenleistung. In der dritten Runde mußte Lawson auch Kocinski vorbeilassen. Beim Kampf um die Führung ließ Rainey's Hinterradreifen so stark nach, daß er in der Runde 15 an die Box fuhr und das Rad wechseln ließ. Rainey fiel dadurch eine Runde zurück und beendete das Rennen schließlich als 9ter. Auch Kevin Schwantz, der wie Rainey Dunlop-Reifen fährt, hatte arge Probleme mit dem Hinterrad und wurde nur siebenter.

Nachdem Rainey an die Box gefahren war konnte Doohan einem ungefährdeten Sieg entgegen fahren. Auch Kocinski mußte nicht damit rechnen, von Lawson eingeholt zu werden. Spannend war es erst wieder beim Kampf um den vierten Platz, den Barros knapp vor Jean-Philippe Ruggia erzielte. Damit lagen die Cagivas auf den Plätzen drei und vier. Das ist das beste Ergebnis, das Cagiva in den zehn Jahren seit dem Einstieg in die 500er WM erzielen konnte. Und das ausgerechnet beim Italien-GP.

Eddie Lawson hatte nicht bemerkt, daß Rainey zum Reifenwechsel an die Box gefahren war. Daher war er ganz überrascht, als er zur Siegerehrung gerufen wurde. Mit Eddie Lawson stand zum zweiten Mal ein Cagiva-Fahrer auf dem Siegereppchen. Randy Mamola hatte 1980 beim Regenrennen in Spa den dritten Platz belegt.

Ergebnis: 1. Michael Doohan (Honda); 2. John Kocinski (Yamaha); 3. Eddie Lawson (Cagiva); 4. Alexandre Barros (Cagiva); 5. Jean-Philippe Ruggia (Yamaha); 6. Doug Chandler (Yamaha); 7. Kevin Schwantz (Suzuki); 8. Juan Garriga (Yamaha); 9. Wayne Rainey (Yamaha); 10. Eddie Laycock (Yamaha).

Punkte: 1. Michael Doohan (Honda) 91 Punkte; 2. Wayne Rainey (Yamaha) 77 P.; 3. John Kocinski (Yamaha) 62 P.; 4. Eddie Lawson (Cagiva) 56 P.; 5. Kevin Schwantz (Suzuki) 55 P.; 6. Jean-Philippe Ruggia (Yamaha) 44 P.; 7. Wayne Gardner (Honda) 42 P.; 8. Juan Garriga (Yamaha) 38 P.; 9. Alexandre Barros (Cagiva) 37 P.

Superbike-Europa-Meisterschaft

Das vierte Rennen zur Europa-Meisterschaft der Superbikes wurde in Rijeka/Jugoslawien veranstaltet. Nachdem der Ducati-Werksfahrer Davide Tardozi in den ersten drei Rennen eindeutig dominiert hatte, rechnete man auch hier mit einem Sieg des Italieners. Aber diesmal wurde als erstes Motorrad eine Honda abgewunken. Fabrizio Furlan überquerte 25 Sekunden vor Tardozi die Ziellinie. Tardozi hatte einen schlechten Start und arbeitete sich langsam nach vorne. Er begnügte sich mit dem zweiten Platz und führt deutlich in der Punkte-tabelle. Um den EM-Titel sicher zu haben, fehlen ihm im ungünstigsten Falle 15 Punkte.

Ergebnis: 1. Fabrizio Furlan (Honda); 2. Davide Tardozi (Ducati); 3. Paul Blora (Ducati); 4. Christer Lindholm (Yamaha); 5. Piercarlo Bontempi (Kawasaki); 6. Gastone Grassetti (Yamaha); 7. Bruno Bammert (Yamaha); 8. Mauro Mastrelli (Ducati); 9. Florian Ferracci (Ducati); 10. Robert Chesaux (Honda).

Ducati ist Superbike-Europameister

Davide Tardozi gewann das Superbike-Rennen zur Europameisterschaft auf dem Salzburgring. Damit steht er nach fünf von sechs Rennen als Europameister fest, da er einen uneinholbaren Punktevorsprung hat.

Punktstand der Europa-Meisterschaft: 1. Davide Tardozi (Ducati) 97 Punkte; 2. Christer Lindholm (Yamaha) 59 P.; 3. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 60 P.

Wer fährt für Bimota ?

Bei dem Superbike-Rennen in Jamara war Dominique Sarron mit der Tesi 1D für den verletzten Vittorio Scatola an den Start gegangen und es hieß, daß er den Rest der Superbike-WM für Bimota bestreiten solle. Dann startete Sarron beim GP in Jerez in der 250er-Klasse auf der Gallina-Yamaha. Sarron über die Tesi: "Dieses Motorrad ist nicht ausgereift". Nun soll der Amerikaner Dale Quaterley die Bimota fahren, bis Scatolas wieder genesen ist.

Schweizer-Superbike-Meisterschaft

In der Schweizer Superbike-Meisterschaft gewann im französischen Le Castellet zum ersten Mal eine Ducati. Nachdem der Titelverteidiger Huby Meier wegen Ölverlust an seiner Honda stürzte, überholte Jean-Pierre Imstef den Honda-Fahrer Serge David und gewann das Rennen auf seiner Ducati 888. In der Punktetabelle liegt er nach 4 von 13 Rennen auf dem zweiten Platz mit 46 Punkten. Tabellenbester ist der Honda-Pilot Peter Krummenacher mit 53 Punkten.

Deutsche BOT-Meisterschaft

Nürburgring

Wenig interessant war das zweite Rennen zur deutschen Meisterschaft der Zweizylinder. Früh ergaben sich die Platzierungen und unter den ersten sieben waren sechs Ducatis.

Klaus Caspers gewann mit 10 Sekunden Vorsprung vor Uwe Ralf Brunzel und Bernd König. Der vierte Platz ging an Herbert Enzinger auf der BMW, der Dank des Engagements des Werkes als einziger mit den Ducatis mithalten kann. Ihm folgten drei weitere Ducatis und die Uralt-Yamaha von Jens Hofmann. Die beste Guzzi belegte den zehnten Platz. Fahrer war Klaus Stephan. Titelverteidiger Hayri Winter, der in diesem Jahr auf Moto Guzzi startet, schied nach vier Runden mit defekter Kardanwelle aus. Für die diesjährige Saison waren ihm neue Vierventil-Motoren von Moto Guzzi zugesagt worden, aber bis heute sind außer Versprechungen nichts eingetroffen.

Ergebnis: 1. Klaus Caspers (Ducati); 2. Uwe Ralf Brunzel (Ducati); 3. Bernd König (Ducati); 4. Herbert Enzinger (BMW); 5. Bernd Walter (Ducati); 6. Dieter Rechtenbach (Ducati); 7. Oliver Schmidt (Ducati); 8. Jens Hofmann (Yamaha); 9. Julius Ilmberger (Ducati); 10. Klaus Stephan (Moto Guzzi); 11. Martin Joos (BMW); 12. Harald Neckerauer (BMW); 13. Karl Mussotter (Moto Guzzi); 14. Reimund Schäfer (Ducati); 15. Frank Schüller (Moto Guzzi).

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

Battle of Twins in Zolder

Auch in Zolder konnte wieder Klaus Caspers gewinnen. Nach dem Start führte kurz die BMW von Herbert Enzinger das Feld an. Aber er konnte die schnellen Ducatis nicht bremsen und wurde im Ziel als fünfter abgewunken. Vor ihm hatten Klaus Caspers, Oliver Schmidt, Bernd Walter und Uwe Ralf Brunzel (alle auf Ducati) die Ziellinie überquert. Titelverteidiger Hayri Winter ging nicht an den Start. Die von Guzzi versprochenen Vierventilmotoren sind immer noch nicht geliefert worden. Für das BOT-Rennen in Zolder hatten nur 22 Fahrer genannt, so wenig wie nie zuvor.

Ergebnis: 1. Klaus Caspers (Ducati); 2. Oliver Schmidt (Ducati); 3. Bernd Walter (Ducati); 4. Uwe Ralf Brunzel (Ducati); 5. Herbert Enzinger (BMW); 6. Bernd König (Ducati); 7. Jens Hofmann (Moto Guzzi); 8. Martin Joos (BMW); 9. Hartmut Müller (Norton); 10. Julius Ilmberger (Ducati); 11. Harald Neckerauer (BMW).

Punkte: 1. Klaus Caspers (Ducati) 57 Punkte; 2. Bernd König (Ducati) und Uwe Ralf Brunzel (Ducati) je 45 P.; 4. Julius Ilmberger (Ducati) und Oliver Schmidt (Ducati) und Jens Hofmann (Yamaha) und Bernd Walter (Ducati) je 26; 8. Herbert Enzinger (BMW) 24 P.; 9. Martin Joos (BMW) 20 P.; 10. Hartmut Müller (Norton) 18 P.

In letzter Minute

Ergebnisse aus Hockenheim

500er Klasse

In der 500er Klasse bot sich den Zuschauern ein spannendes Rennen. In der ersten Startreihe standen Michael Doohan (Honda), Kevin Schwantz (Suzuki), Eddie Lawson (Cagiva) und Wayne Rainey (Yamaha). Den besten Start hatte Doohan, der vor Rainey und Lawson in die Kurve einbog. Dahinter kamen John Kocinski (Yamaha), Wayne Gardner (Honda), Juan Garriga (Yamaha) und Kevin Schwantz (Suzuki). Aus der ersten Runde bog Rainey vor Doohan, Lawson, Schwantz und Gardner ins Motodrom von Hockenheim ein. Mit etwas Abstand folgte Kocinski vor dem Rest des Feldes. Schon nach 5 Runden hatte sich das Feld auseinandergezogen. Vorne die Dreiergruppe Rainey, Doohan und Schwantz. Mit geringem Rückstand folgten Gardner und Lawson, einsam dahinter Kocinski.

In der neunten Runde stürzte Kocinski und blieb verletzt liegen. Die Dreiergruppe an der Spitze hatte mittlerweile sechs Sekunden Vorsprung vor dem Verfolgerduo. Dahinter klaffte eine Lücke von mehr als 20 Sekunden. Ab der 14. Runde fing der Kampf um die Führung an

und das Tempo wurde forciert. Doohan verlor ab Runde 16 den Anschluß zu seinen Konkurrenten. Die Führung wechselte mehrmals. Bei der letzten Einfahrt ins Motodrom ging Schwantz an Rainey vorbei. Rainey zog wieder neben ihn, aber Schwantz bremsste später. Im Ziel war Schwantz eine Motorradlänge vor Rainey. 9 Sekunden später überquerte Doohan die Ziellinie. 2 Sekunden vor Lawson, der 14 Sekunden Vorsprung vor Gardner hatte.

Ergebnis: 1. Kevin Schwantz (Suzuki); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Michael Doohan (Honda); 4. Eddie Lawson (Cagiva); 5. Wayne Gardner (Honda).

Punkte: 1. Michael Doohan (Honda) 106 Punkte; 2. Wayne Rainey (Yamaha) 94 P.; 3. Kevin Schwantz (Suzuki) 75 P.; 4. Eddie Lawson (Cagiva) 69 P.; 5. John Kocinski (Yamaha) 62 P.; 6. Wayne Gardner (Honda) 53 P.

250er Klasse

Helmut Bradl legte schon im Training die deutlich beste Zeit auf seiner Honda vor und zeigte, daß er hier in Hockenheim gewinnen wollte. Zweitschnellster war der Aprilia-Fahrer Pierfrancesco Chili. Auch der zweite Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani stand in der ersten Startreihe.

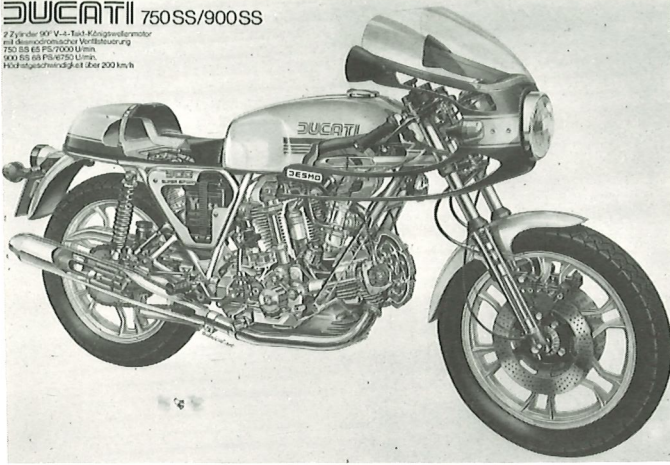
Luca Cadalora hatte den besten Start aber Bradl überholte ihn und schüttelte schnell seine Verfolger ab. Er fuhr ein einsames Rennen mit immer größer werdendem Vorsprung. Hinter ihm wurde in einer Fünfergruppe um die Plätze gekämpft. Chili, Reggiani, Luca Cadalora, Wilko Zeelenberg und Carlos Cardus waren die Fahrer, die sich Hoffnung auf vordere Plätze machten. Als erstes mußte Reggiani aufgeben. Sein Motorrad lief nur noch auf einem Zylinder. Auch der zweite Aprilia-Fahrer hatte kein Glück. Chili war in der Schikane zu schnell, mußte auf die Wiese ausweichen und stürzte. Er blieb unverletzt. Bradl führte unangefochten und gewann, Cardus und Zeelenberg kämpften um den zweiten Platz während Cadalora den Anschluß verlor und vierter wurde. Der Privat-Fahrer Andy Preining wurde als sechster bester Aprilia-Fahrer.

Ergebnis: 1. Helmut Bradl (Honda); 2. Carlos Cardus (Honda); 3. Wilko Zeelenberg (Honda); 4. Luca Cadalora (Honda); 5. Masahiro Shimizu (Honda); 6. Andy Preining (Aprilia).

Punkte: 1. Luca Cadalora (Honda) 110 Punkte; 2. Helmut Bradl (Honda) 91 P.; 3. Carlos Cardus (Honda) 82 P.; 4. Wilko Zeelenberg (Honda) 71 P.; 5. Loris Reggiani (Aprilia) 61 P.; 6. Masahiro Shimizu (Honda) 52 P.; 7. Jochen Schmidt (Honda) 42 P.; 8. Pierfrancesco Chili (Aprilia) 36 P.; 9. Andy Preining (Aprilia) 35 P.

DUCATI 750SS/900SS

2 Zylinder 90° V-4-Takt-Königschleibenmotor
mit Desmodromischer Ventilsteuerung
750 SS 65 PS/7000 U/min
900 SS 68 PS/7250 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 herausschneiden, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

Battle of Twins

Sound of Singles

Superbike

Motorradspport-Videos

Deutsche Meisterschaft 1990

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

Technik, Tuning und Details satt.

Die Motorradspport-Videos für Insider.

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

Preis: je 79,- DM

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

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

Antwort

- 0 Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.
- 0 Bitte buchen Sie den Betrag von
meinem Konto ab. Meine Bankver-
bindung ist:

Verlag Hasselbrink
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

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

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel 1

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

Datum Unterschrift

MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

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

_____ Bank

_____ Bankleitzahl

_____ Kontonummer

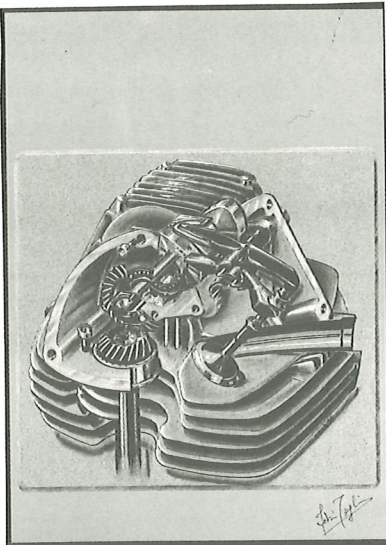
_____ Unterschrift

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

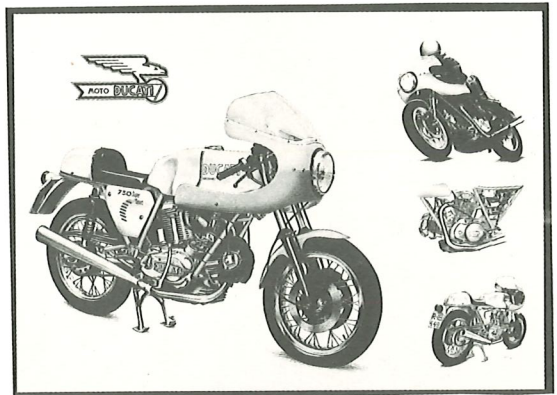
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



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



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

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

PIAGGI-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 Mühldorf, Muflinger 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-Hül's an der B9.

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

Ducati-Clubtraining in Hockenheim

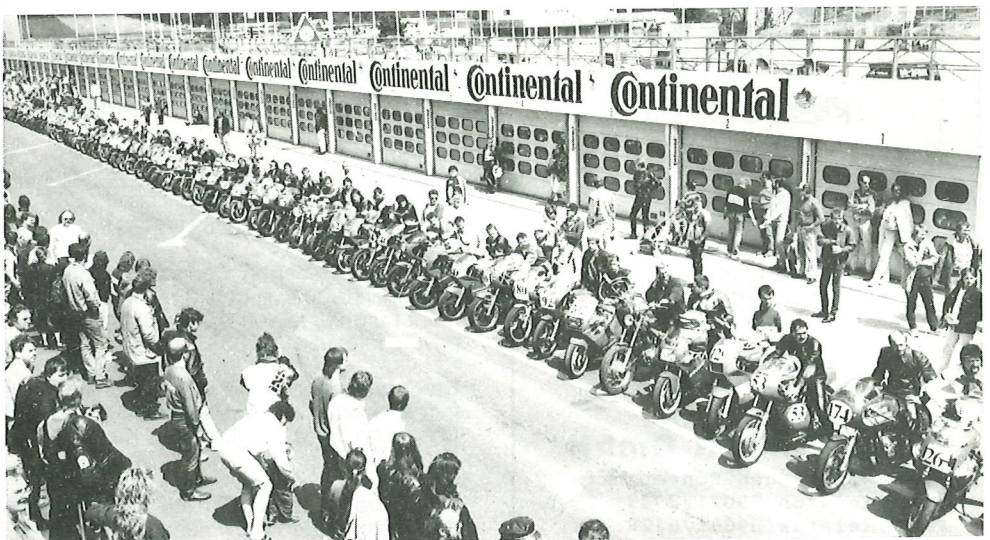
Über Pfingsten veranstaltete der Ducati-Club München sein Club-Training im Motodrom von Hockenheim. Da in unserem Lande nicht einfach jeder hingehen und ein Rennen veranstalten kann (daß dürfen nämlich nur die offiziellen Motorsportorganisationen), nennt der Ducati-Club seine Veranstaltung Ducati-Training.

Der Donnerstag war für die Anreise vorgesehen und die Veranstaltung stand für Freitag und Samstag auf dem Programm. Am Donnerstag starteten diverse Kieler Richtung Hockenheim. Peter, Karin, Sven Eric (4 Jahre alt) und Manfred fuhren im Wohnmobil. Bernd und Anja machten sich im Passet auf den Weg, während Erwin, Jens und Ingo den Weg in einem Golf mit Anhänger bewältigten. Auf dem Anhänger befanden sich die beiden Einzylinder-Ducatis von Helmut und Erwin, die in Hockenheim starten sollten. Auf zwei Rädern nahmen Erik und Sebastian, Helmut und ich die Strecke unter die Räder. Die ersten beiden auf einer Yamaha, da Eriks Ducati kaputt ist. Helmut fuhr mit seiner 900 SS und ich mit der Guzzi California. Da es uns wie immer nicht gelang, eine vernünftige Koordination auf die Beine zu stellen, fuhren mal wieder alle alleine.

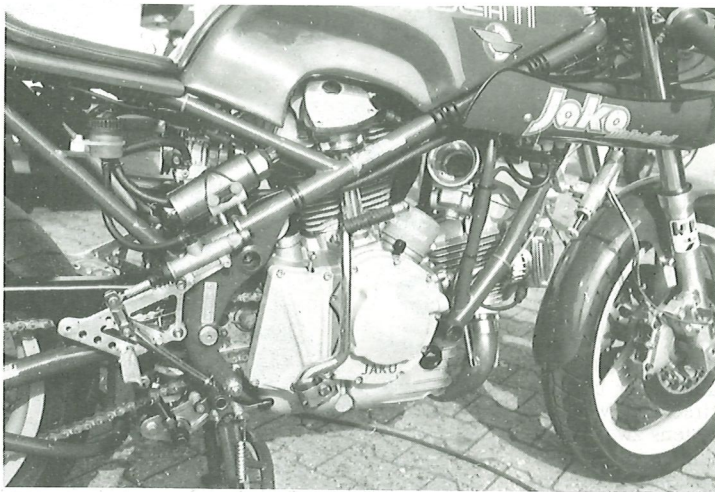
Als ich gegen Mitternacht im Fahrerlager ankam, waren schon alle anderen da und hatten eine Box in Beschlag genommen. Nach dem Aufpumpen der Luftmatratzen und ein, zwei Bieren krochen wir in unsere Schlafsäcke. Nach dem Frühstück am nächsten Tag hieß es erstmal, die beiden Einzylinder durch die Technische Abnahme und die Phonmessung zu bringen. Die Technische Abnahme war kein Problem, was man von der Phonmessung nicht behaupten konnte.

Die Gemeinde Hockenheim hatte dem Ducati-Club für jeden Teilnehmer, der zu laut sei, eine Konventionalstrafe bis zu 1000 DM angedroht. Da der Club natürlich nicht die Zeche für zu laute Motorräder zahlen wollte, ließ er sich von den Teilnehmern unterschreiben, daß sie im Bedarfsfalle die Konventionalstrafe übernehmen müssen. Bei der Phonmessung waren viele Ducs zu laut und im ganzen Fahrerlager sah man Trainingsteilnehmer, die auf alle erdenklichen Arten und Weisen versuchten, ihre Ducs leiser zu machen.

Auch Helmut schaffte diese Hürde nicht im ersten Anlauf. Er hatte zwar vorsorglich eine zweite Auspuffanlage mitgebracht. Aber beim Zusammenpacken hatte er sich vergriffen und falsche Teile mitgenommen. Also mußte improvisiert werden. Der nächste Versuch mit einer anderen Endkappe am Auspuff scheiterte zunächst an der Aussage des Veranstalters, Lärmmessungen würden erst wieder abends durchgeführt. Kurz danach wurde dann aber doch weitergemessen. Die Ducati war zwar leiser aber immer noch zu laut. Der Versuch mit einer umfunktionierten Coladose als Zusatzschalldämpfer überlebte schon die ersten Zündungen nicht. Die Dose zerfetzte völlig. Sitzt doch ganz schön viel Druck hinter so einem Einzylinder.



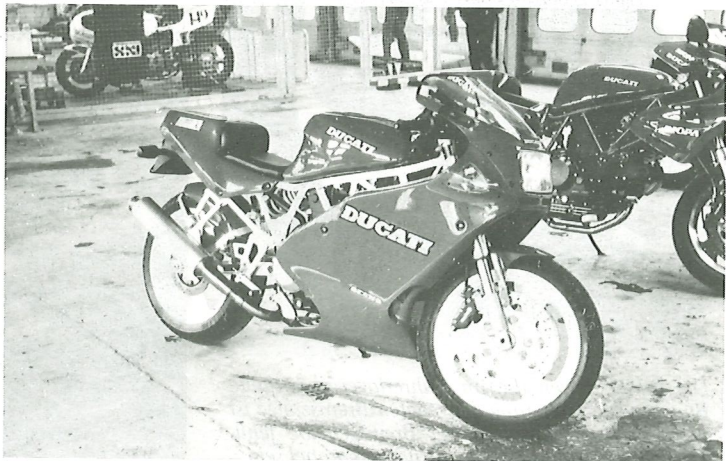
Über 50 Ducatis in einer Reihe in der Boxengasse



Eine Harris-Ducati. Man beachte die Motorseitendeckel.

Mittlerweile waren die ersten Trainings vorbei und Erwin kam mit dem Kommentar "Die ganze Rennstrecke ist voll Stahlwolle." von der Strecke zurück. Erik hatte gesehen, daß eine Duc einen Schalldämpfereinsatz auf der Geraden verloren hatte. Mit dem reichlich verbogenem Teil schafften wir es endlich, Helmut's Moped durch die Lärmmessung zu bekommen. Aber mit der geänderten Auspuffanlage lief das Motorrad nicht mehr richtig und Helmut machte sich im Fahrerlager auf die Suche nach anderen Vergaserdüsen. So langsam verlor er die Lust an dem Ganzen und hatte keinen Bock mehr zu fahren. Bernd, der eigentlich mit seiner Elite an den Start gehen wollte, die er aber nicht rechtzeitig fertigbekommen hatte, nutzte die Gelegenheit und fuhr an Helmut's Stelle.

Nach der Mittagspause gab der Club seinen Mitgliedern die Möglichkeit, mit Straßenzugelassenen Motorrädern auf der Rennstrecke zu fahren. Im Programm stand zu diesem Punkt fett der Zusatz: "Achtung! Lärmbegrenzung". Aber es waren einige laute Bikes auf der Strecke. Die für den späten Nachmittag vorgesehenen Trainings vielen aus, ohne das die Teilnehmer informiert wurden. Im Fahrerlager machte sich Unmut breit. Der Nachmittag ließ sich gut nutzen, um durch das Fahrerlager zu schlendern. Jede Menge schöne Ducatis waren zu sehen.



Kaum ist die neue Ducati 900 SS auf dem Markt, gibt es auch schon Zubehörteile wie Sitzbank und Schutzblech

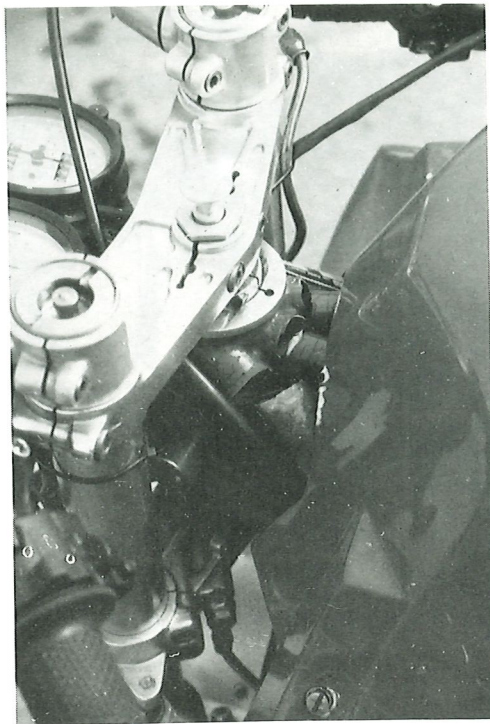
Von alten Einzylindern über Reihenzweizylinder bis zur 888 Corsa, bekannter unter dem Namen Roche Replica, waren fast alle Arten von Ducatis zu sehen. Dazu gab es viele Guzzis, Laverdas und eine Bimota Tesi 1D zu bewundern. Hier und da konnte man sich ein paar gute Ideen abgucken. Abends waren die Trainingsteilnehmer sich selbst überlassen, da es der Veranstalter nicht für nötig hielt, für Kurzweil zu sorgen. So wurde überall in einzelnen Gruppen gefeiert.

Am Samstag war für den Vormittag wieder normales Training angesagt. Nach der Mittagspause sollte das Abschlußtraining stattfinden.

Über Nacht hatten die Clubverantwortlichen anscheinend auch das Mikrofon für die Lautsprecheranlage gefunden und es wurden endlich Informationen an das Fahrerlager weitergegeben. In der Mittagspause wurden Fahrer roter Ducatis gebeten, sich für ein Aufmachersfoto für die Zeitschrift "Motorrad" in der Boxengasse aufzustellen. Danach fand die Fahrerbesprechung statt. Hier wurde den Fahrern eröffnet, daß das Abschlußtraining nicht wie in den Vorjahren wie ein Rennen gestartet wird, also mit Startaufstellung, sondern daß die Fahrer immer paarweise auf die Strecke gelassen werden. Es wurde auch darauf hingewiesen, daß die Hockenheim Ring GmbH während des Trainings Phommessungen durchführen würde und man daher nicht soviel Gas machen solle.

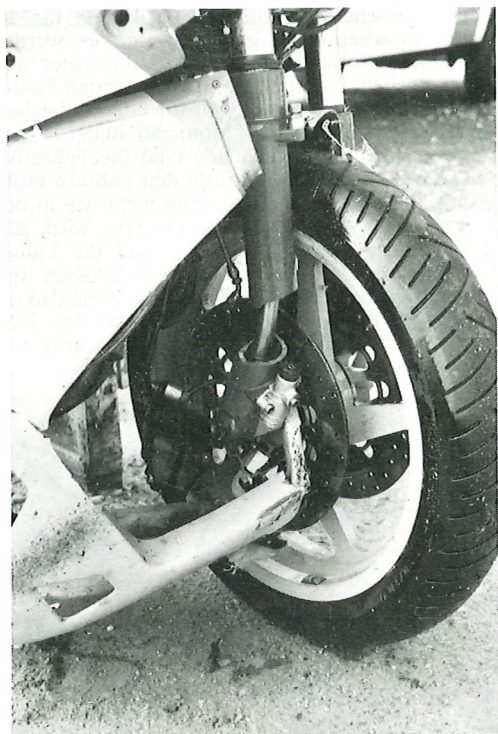
Für den Zuschauer fehlte durch diese Startweise einiges an Überblick und Spannung. "Ein Rennen ohne Start bringt ja nicht mal als Zuschauer Spaß", Zitat eines Ducatisten im Fahrerlager. In den Vorjahren hatte es immer eine Wertung mit Pokalen für die Schnellsten gegeben, das fiel heuer weg.

Noch während des Abschlußtrainings machten sich die ersten von uns auf den Heimweg. Auch wenn viele über die Organisation verärgert waren, war es doch kein schlechtes Wochenende gewesen. Es gab viele Motorräder zu sehen, man traf alte Bekannte und lernte neue kennen. Bei den Ständen diverser Händler konnte man sein Geld ausgeben und auch das Wetter wurde ab Freitag mittag gut. Besonders negativ viel auf, das viele Fahrer das Fahrerlager und die Zufahrtsstraße mit der Rennstrecke verwechselten. Hierbei kam es zu mindestens zwei Unfällen ohne Personenschäden. Und es ist gar nicht auszumalen, was noch hätte passieren können, wenn z. B. eins der im Fahrerlager anwesenden Kinder angefahren worden wäre.

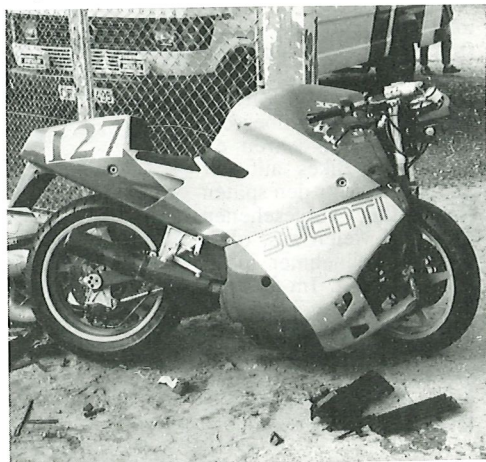


Totalschaden im Fahrerlager

Auf der Zufahrtsstraße zum Fahrerlager wurde eine Bimota DB 1 verschrottet. Der Fahrer wollte das Motorrad nur warmfahren und war nach eigenen Angaben nicht schneller als 30 km/h. Er wurde von einem abbiegenden Fiat übersehen und rammte das Auto frontal. Das Motorrad ist ein Totalschaden. Die Tauchrohre der Gabel sind gebrochen, die Standrohre verbogen und die Rahmenrohre am Lenkkopf sind abgerissen.



Die Bilder zeigen die im Fahrerlager verunfallte Bimota. Die Halterung der rechten Bremszange ist herausgerissen. Ein Teil der Bremsscheibe fehlt. Der Riß der Rahmenrohre dürfte irreparabel sein.



Mit der T3-Cali nach Malta

Schuld an allem ist natürlich mal wieder eine Frau. Wer sonst. Ich freu mich auf ein genial-gieriges Wochenende mit meiner Lieblings-Freundin und was ist? Neumond und sie schlecht drauf. Vollkommen gelangweilt schlag ich also beim Frühstück am Samstag morgen die Tageszeitung auf. So nebenbei studiere ich auch die Kleinanzeigen, Rubrik Motorräder. Und Hoppla - seit Monaten suche ich schon eine - zwischen lauter HonYaSuKa's total eingeklemmt steht sie ganz unscheinbar da: **Moto Guzzi T3 California, EZ 81, § 92, 17000 km, 6600,-, Tel....**

Welch ein Angebot. Ich bin gleich ans Telefon gestürzt und habe einen Besichtigungstermin abgemacht. Die Luzie wollte natürlich noch in aller Ruhe fertig frühstücken. Ich saß wie auf Kohlen. Als wir dann endlich da waren, dauerte es keine 10 Min. und das Moped war gekauft. Jetzt war mir das verkorkste Wochenende natürlich vollkommen wurscht. Am darauffolgenden Wochenende hab ich die Luzie dann noch einmal besucht, diesmal allerdings um mein neues Moped nach Hause zu bringen.

Die Cali machte trotz der geringen Laufleistung einen leicht verwahrlosten Eindruck. Obwohl sie angeblich gerade zur Inspektion war, waren weder Ventile noch Zündung ordentlich eingestellt. Auch war der Lack ziemlich fertig. Ganz zu schweigen von dem ausgeleierten Schaltgestänge. Ich dachte zuerst, daß der Tacho zurückgedreht worden wäre. Aber der ziemlich heruntergefahrenen Hinterradreifen war Produktionswoche 20/85, also über 5 Jahre alt. Als Trost hatte ich ein paar Ersatzteile mitbekommen. Unter anderem einen Kohlenhalter für den Lima-Rotor. Wozu mein Vorbesitzer ihn gekauft hatte, sollte ich noch leidvoll erfahren.

Im Rest der Saison hat mich die Cali noch brav zu einigen Guzzi-Treffen getragen. Nachdem ich meine Le Mans geschrottet hatte, wurde sogar nur noch Cali gefahren. Um die Le Mans von Grund auf zu restaurieren, wollte ich auch die Elektrik komplett neu machen. Vorher mußte ich allerdings mein Elektro-Wissen noch etwas vertiefen. Da kam mir das von MOTO AKTIV angebotene Elektrik-Seminar im April '91 gerade recht. Die Cali schien gewußt zu haben, daß ich mich dort angemeldet hatte. Am Wochenende vor dem Seminar-Termin sprang sie zwar klaglos an und wir konnten unseren Ausflug ins Rothaargebirge starten, aber die Ladekontrollleuchte wollte selbst bei hohen Drehzahlen nicht ausgehen. Auf der Rückfahrt mußte ich sogar das Licht ausschalten, weil ich schon Zündaussetzer hatte. Ich war also die ganze Zeit auf Batterie gefahren.

Am Freitagnachmittag um 15.00 Uhr wollte ich losfahren. Mittwochs kam ich dann endlich zum Schrauben. Erst einmal Tank und Sitzbank ab. Dann den Lima-Deckel. Die Lichtmaschine war schnell durchgemessen. Dann wollte ich die Strippen von der Lima zum Gleichrichter durchmessen. Wie ich so die Diodenplatte raus

schraubte, sah ich, daß sie total versifft war. So'n total schmieriger Belag war da drauf. Irgendwo wird da wohl etwas wegkorrodiert sein, dachte ich. Da meine Le Mans immer noch komplett zerlegt in der Garage herumstand, hatte ich alle Teile zum Wechseln da. Also hab ich das Garagentor geschlossen und mir erst einmal ein paar Weine in meiner Stammkneipe gegeben.

Donnerstag ging es dann weiter. Alle Leitungen durchgemessen. Wie ich mich so zum Regler vortaste, habe ich das erste Mal so richtig laut geflucht. So bescheuert eingebaut, daß man überhaupt nicht an den Stecker rankommt. Irgendwie ging es dann doch und ich habe den Gleichrichter komplett getauscht. Noch immer lud die Batterie nicht. Tja, was tun? Erstmals eine Rauchpause einlegen. Cali mal ganz genau kontrolliert. Und siehe da, er hatte keinen Durchgang vom Rotor bis zum AMP-Stecker. Dieser ganz feine Draht an der Kohle war abvibriert. Oh, wie schnell hatte ich die Lima ausgebaut und den verdammten Kohlenhalter getauscht. Hoffnungsvoll wurde dann auf den Anlasser gedrückt, und das rote Licht ging immer noch nicht aus. Frust hoch drei! Ich hatte die Schnauze gestrichen voll. Der Rosé schmeckte an diesem Abend ganz hervorragend. Am Freitag hatte ich Urlaub. Also früh morgens in die Garage und das ganze Spielchen noch einmal von vorn. Alle möglichen Teile getauscht. Nichts. Also alle Leitungen noch einmal durchgemessen. Diesmal hab ich auch die kleine Masseleitung vom Gleichrichter an den Rahmen vermessen. Ganze "2 M Ohm" zeigte mein Meßgerät an. Ich wollte es gar nicht glauben. Die Ringöse der Masseleitung ging schön auf das lackierte (!) Trärgestell des Gleichrichters. Und das Trärgestell auf den an dieser Stelle natürlich auch lackierten Rahmen. Das war dann die Generalprobe zu dem Elektrik-Seminar.

Mittlerweile war auch die Luzie schon mal hier zum Probesitzen. Jetzt muß ich ihr nur noch die Koffermaße durchgeben, damit sie jeden Winkel verplanen kann. Falls die Cali uns brav nach Malta und zurück trägt, gibt es im zweiten Teil dann den versprochenen Reisebericht, ansonsten den Fehlerreport Teil 2.

Thorsten

Cagiva Super City

Cagiva Super City 125 heißt das neueste Modell der Motorrad schmiede Cagiva. Das Motorrad ist ein City-Fun-Bike, das aus den Enduros K7 und N90 entwickelt wurde. Den Motor und die 17-Zoll-Felgen mit breiter 120 und 140/70 Bereifung steuerte die Cagiva Mito bei. Ob der Straßenflitzer auch den Weg über die Alpen zu uns finden wird, steht noch nicht fest.

Neue Clubadresse für MGNOC

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

Cagiva auf dem Ostmarkt

Nachdem Cagiva schon im letzten Jahr eine Kooperation mit Simson eingegangen ist, wurden jetzt auch Verträge mit den Firmen Jawa und CZ abgeschlossen.

Neuer Moto Guzzi Importeur USA

Moto Guzzi hat einen neuen Importeur in Amerika. Der Name der Firma ist: Moto America Inc., P.O. Box 850, Lillington, NC 27546, Tel. 919/893/6647, USA.

Gio-Ca Moto hat einen Importeur für Deutschland

Die Firma Unmüssig, Böcklerstr. 7, 7800 Freiburg hat den Import der Firma Gio-Ca Moto aus Bologna/Italien übernommen.

.....

Geschenk-ABO

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschicken an:

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Ort: _____

Ort: _____

Land: _____

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

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

Techno-Tip für Pantah-Freaks

Pflege und Wartung des Zahnriementriebes

Der Zahnriemenantrieb der Pantah-Motoren ist bekanntlich relativ einfach und wartungsarm aufgebaut. Zum Schutz vor größeren Motorschäden ist jedoch eine gelegentliche Kontrolle der einzelnen Bauteile angebracht.

1. Überprüfung des Zahnriemens auf Verschleiß und korrekter Spannung:

Erstes Anzeichen für Zahnriemenverschleiß ist ein starker Gummiabrieb am Motorgehäuse und in der Zahnriemenabdeckung. Füllen die Zähne des Zahnriemens die Zahnriemenräder nicht mehr voll aus, sind die Riemen verschlissenen und gehören ausgetauscht. Auch optisch ist bei genauer Betrachtung zu erkennen, ob die Riemenverzahnung abgefräst ist.

Die korrekte Spannung des Zahnriemens kann folgendermaßen eingestellt werden: Ein 5 mm Inbusschlüssel muß stramm zwischen Riemen und Spannrolle passen.

2. Ursache für verstärkten Zahnriemenverschleiß:

Die serienmäßigen Zahnriemenräder älterer Pantah-Motoren sind aus Kunststoff und unterliegen daher einem hohen Verschleiß. Hat der erste Satz Zahnriemen noch eine Laufzeit von 17 - 20.000 km, so wird die Haltbarkeit beim nächsten Satz rapide sinken. Ein Wechsel auf Zahnriemenräder aus Metall (ca. 190,00 DM) sollte daher noch vor 25.000 km vorgenommen werden.

3. Überprüfen der Führungsrollen:

Die Führungsrollen des Zahnriemens sind 2 Lager (z.B. SKF Italy C 630/8 - 2 P 51 Y) auf einem Lagerstift. Die Lager sollten ebenfalls regelmäßig auf Verschleiß überprüft werden. Sind leichte Rasterungen beim Drehen der Lager spürbar, müssen diese ausgetauscht werden, da es sonst zum Blockieren des Lagers, zu extremen Riemenverschleiß (durchscheuern) und schweren Motorschäden kommen kann.

4. Austausch der Führungsrollen:

Der Führungsstift, auf dem die Führungsrollen sitzen, weist bei älteren Pantah-Motoren nur einen Schlitz für Schraubendreher auf. Damit läßt sich der Stift jedoch meistens nicht lösen. Hinter den Lagern (nicht sichtbar) befindet sich jedoch ein Sechskant, welcher mit herkömmlichem Werkzeug jedoch nicht zu erreichen ist. Ein Maulschlüssel aus gestanztem Stahlblech Schlüsselweite M 13 kann jedoch so gebogen werden, daß man mit ihm problemlos den Stift samt Lager lösen kann.

Beim Austausch der Lager sollte der Stift ebenfalls gegen einen neuen Typen mit Sechskant statt Schlitz gewechselt werden.

5. Austausch der Riemen:

Der Austausch der Riemen ist folgendermaßen vorzunehmen: Die Kurbelwelle ist soweit zu drehen, bis die Markierungen auf den Riemenscheiben mit denen am Motorgehäuse übereinstimmen (am Kupplungsdeckel die hintere Markierung). Nun die Spannrolle lösen, die Riemen abziehen und die neuen auflegen. Korrekte Riemenanspannung einstellen und überprüfen, ob die Markierungen noch übereinstimmen.

Noch ein Hinweis:

Bei heißem Motor steigt die Riemenanspannung, daher nur bei kaltem Motor überprüfen. Die Riemen dürfen nicht geknickt werden oder mit Öl oder Benzin in Berührung kommen.

Auch unterliegen die Riemen einem Alterungsprozeß und sollten daher nach spätestens 2 Jahren Laufzeit ausgetauscht werden.

Quelle: Megaphon/Ducati-Post







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

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

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

250er Straßen-Weltmeisterschaft

1990 wurde der Amerikaner John Kocinski auf Yamaha Weltmeister der 250er-Klasse. Vize-Meister wurde der Honda-Pilot Carlos Cardus vor Luca Cadalora (Yamaha), Helmut Bradel (Honda) und Wilko Zeelenberg (Honda). Bester Aprilia-Fahrer war Martin Wimmer, der in der Endwertung den sechsten Rang belegte.

Kocinski verteidigt seinen Titel 1991 nicht, er wechselte in die 500er-Klasse. Luca Cadalora blieb den 250ern treu, ging aber von Yamaha zu Honda. Damit startet kein Yamaha-Werksfahrer mit WM-Chancen in diesem Jahr in der Viertelliterklasse. Mit großem Aufgebot macht dagegen Honda jagt auf den WM-Titel. Mit Cardus, Cadalora, Bradl, Zeelenberg und dem Japaner Masahiro Shimizu hat Honda fünf der besten sieben Fahrer aus dem Vorjahr unter Vertrag. Damit kann Honda sich schon recht sicher sein, 1991 den Weltmeister zu stellen. Einzige Störenfriede könnten die Aprilia-Fahrer Loris Reggiani und Pierfrancesco Chili sein. Martin Wimmer ist von Aprilia zu Suzuki gegangen, wo er als Werksfahrer mit einer neuen 250er viel Entwicklungsarbeit leisten muß. Wimmer hofft in der Endabrechnung unter die ersten fünf zu kommen.

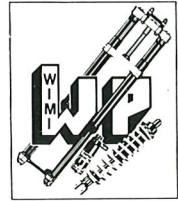
Das erste Rennen fand in Japan statt. In Suzuka starten immer viele japanische Fahrer, die bei der restlichen WM nicht an den Start gehen. Sieger wurde Cadalora vor Cardus und Zeelenberg. Danach folgten die beiden Japaner Masumitsu Taguchi und Nobuatsu Aoki - alle auf Honda. Tetsuya Harada wurde als schnellster Yamaha-Fahrer sechster vor Bradel, Shimizu - beide auf Honda - und dem Aprilia-Piloten Reggiani. Martin Wimmer wurde mit der Suzuki 14ter und Chili belegte auf der Aprilia den 17ten Platz.

Der zweite Lauf fand im fernen Australien statt. Bei einem Massensterz in der ersten Kurve gingen fünf Fahrer zu Boden. Unter ihnen war der deutsche Harald Eckl, dessen Aprilia an der Betonmauer zu einem Schrotthaufen zer-

schmetterte. An der Spitze machten Helmut Bradel und Luca Cadalora das Rennen unter sich aus. Mit guten 10 Sekunden vor dem dritten überquerten sie die Ziellinie. Nachdem dreimal die Führung gewechselt hatte, ging Cadalora in der letzten Runde an Bradl vorbei und gewann mit 0,3 Sekunden Zeitdifferenz. Bradl mußte sich mal wieder mit einem zweiten Platz zufriede geben und weiter auf seinen ersten GP-Sieg warten. Auf dem dritten und vierten Rang folgten die Hondas von Cardus und Zeelenberg. Danach überquerten drei Aprilias die Ziellinie, Reggiani wurde gefolgt von Chili und dem Privatfahrer Andreas Preining. In Japan hatte Preining den 19. Platz belegt. In der Punktetabelle lag nun Cadalora vor Cardus, Zeelenberg, Bradl und Reggiani.

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 1575



aprilia



Auch das dritte Rennen in den USA gewann Cadalora, der im Training die Bestzeit vorlegte. Die zweitschnellste Zeit schaffte Loris Reggiani auf der Aprilia. Nur 0,1 Sekunden langsamer war Martin Wimmer auf der Suzuki. Nachdem er beim vorigen Rennen wegen Getriebeschäden ausgeschieden war, ließ ihn ein Platz in der ersten Startreihe auf ein gutes Ergebnis hoffen.

Wegen einer auf der Strecke liegenden Maschine wurde das Rennen nach 15 gewerteten Runden abgebrochen. Zu diesem Zeitpunkt führte Cadalora vor Zeelenberg, Cardus, Reggiani, Shimizu, Preining, Chili und Wimmer. Nach 30 Minuten wurde das Rennen erneut gestartet. Das Spitzentrio bestand aus Zeelenberg, Reggiani und Cadalora. Zeelenberg hatte die Führung, doch in der letzten Runde machte er im Bergaufstück einen Fehler, den Cadalora zum Überholen nutzte. Reggiani wurde dritter. Das war der erste Podestplatz in diesem Jahr für Aprilia. Loris Reggiani ist der einzige Aprilia-Fahrer, der bisher einen WM-Lauf gewann, das war 1987 in Misano. Preining erzielte mit dem sechsten Platz sein bestes Ergebnis. Chili brach das Rennen wegen Problemen ab.

Das vierte Rennen gewann der Deutsche Helmut Bradl. Dies war sein erster GP-Sieg. Den besten Start hatte Chili, ihm folgten Cadalora und Reggiani.

Cadalora, Bradl und Reggiani setzten sich vom Feld ab und kämpften um die ersten drei Plätze. Im Ziel hatte Bradl die Nase vorne. Reggiani, der zeitweise zweiter war, wurde dritter hinter Cadalora. Dahinter folgten Shimizu, Chili und Cardus. In Jerez stürzten viele Fahrer. Unter ihnen Zeelenberg, Preining und Eckl. Das Rennen in Misano wurde wieder zu einem Duell Cadalora gegen Bradl. Diese Zweiergruppe trennte sich vom Feld und bot kurz vor Ziel einen spannenden Zweikampf. Vier Führungswechsel im letzten Umlauf und eine

Zeitdifferenz von 9/1000 Sekunden sorgten für ein klassisches Fotofinish. In der letzten Kurve drängte Cadalora Bradl nach außen ab und attackierte ihn mit seinem Ellenbogen, um den Sieg bei seinem Heim-GP zu erzielen. Nicht gerade sehr sportlich. Um den dritten Platz kämpften die beiden Aprilias von Chili und Reggiani, die auch einen deutlichen Vorsprung vor ihren Verfolgern hatten.

Nach den anfänglichen Schwierigkeiten der Aprilias in Suzuka (Reggiani hatte einen überhitzten Motor und Chili brachen im Rennen die Kolbenringe) haben sich die italienischen Motorräder zu konkurrenzfähigen Maschinen entwickelt. In dem Dreijahresplan von Aprilia sind für dieses Jahr vordere Plätze eingeplant und erst nächstes Jahr soll um den WM-Titel gefahren werden. Da Honda verlautet hat, im nächsten Jahr nur noch zwei Fahrern Werksmaschinen zur Verfügung zu stellen, hat Aprilia für 1992 gute Chancen auf den WM-Sieg.

Punktetabelle nach 5 von 15 Rennen

	J	AUS	USA	S	I	Ges.
1. Luca Cadalora (Honda)	20	20	20	17	20	97
2. Helmut Bradl (Honda)	9	17	8	20	17	71
3. Carlos Cardus (Honda)	17	15	13	10	10	65
4. Loris Reggiani (Aprilia)	7	11	15	15	13	61
5. Wilko Zeelenberg (Honda)	15	13	17		11	56
6. Masahiro Shimizu (Honda)	8		11	13	9	41
7. Pierfrancesco Chili (Aprilia)		10		11	15	36
8. Jochen Schmidt (Honda)	3	8	6	9	8	34
9. Andy Preining (Aprilia)		9	10		7	26
10. Jean-Pierre Jeandat (Honda)		5	5	4	5	19
11. Martin Wimmer (Suzuki)	2		9	8		19
12. Carlos Lavado (Yamaha)		6	4	5	2	16
13. Masumitsu Taguchi (Honda)	13					13
14. Paolo Casoli (Yamaha)		7			6	13
15. Nobuatsu Aoki (Honda)	11					11
16. Tetsuya Harada (Yamaha)	10					10
17. Dorian Romboni (Honda)			3	7		10
18. Alex Criville (JJ-Cobas)			7			7
19. Alberto Puig (Yamaha)				6		6
20. Tsumoto Udagawa (Honda)	6					6
21. Katsuyoshi Kozono (Honda)	5					5
22. Kyohji Namba (Yamaha)	4					4
23. Bernhard Hägggeli (Aprilia)		4				4
24. Erkkä Korpiaho (Aprilia)					4	4
25. Renzo Colleoni (Aprilia)					3	3
26. Leon Van der Heijden (Honda)				3		3
27. Urs Jucker (Yamaha)		2		1		3
28. Frederic Protat (Aprilia)		3				3
29. Patrick Van Goorbergh (Honda)				2		2
30. Harald Eckl (Aprilia)			2			2
31. Stefan Prein (Honda)			1		1	2
32. Toshiyuki Arakaki (Honda)	1					1
33. Kevin Mitchell (Yamaha)		1				1

Erklärung zur Punktetabelle:

Der Sieger eines Rennens erhält 20 Punkte. Der 2. erhält 17 Punkte; 3. = 15 P.; 4. = 13 P.; 5. = 11 P.; 6. = 10 P.; 7. = 9 P.; 8. = 8 P.; 9. = 7 P.; 10. = 6 P.; 11. = 5 P.; 12. = 4 P.; 13. = 3 P.; 14. = 2 P.; 15. = 1 P.

Gummikuh mit Desmo-Köpfen

In der Battle of Twins war schon im letzten Jahr deutlich die Tendenz zu sehen, daß ohne eine Ducati 851 oder gar 888 kein Blumentopf zu gewinnen sei. Viele Fahrer gaben sich geschlagen und wechselten von den Marken, denen sie seit Jahren die Treue gehalten hatten, zu Ducati. Viele, aber nicht alle. Mancher BOT-Fahrer wollte partout nicht die Marke wechseln. Dabei kam ein besonderes interessantes Motorrad zu Stande. Eine Gummikuh mit Desmo-Zylinderköpfen der Ducati 851.

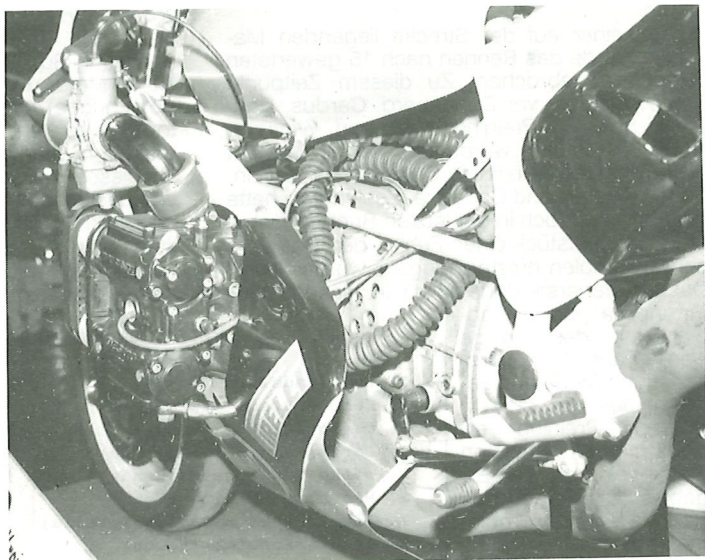
Mehr aus Zufall stellte die Firma GMR (BMW- und Ducati-Vertragshändler) fest, daß die Zylinderköpfe der Ducati 851 auf die Stehbolzen der BMW-Boxer passen. Einfach raufschrauben und fertig, war natürlich nicht. Irgendwie mußten ja die obenliegenden Nockenwellen angetrieben werden, es mußte ein Kühlkreislauf mit Wasserpumpe für die Zylinderköpfe montiert werden, und, und.

Gabel, Bremse, Schwinge und Räder stammen, genauso wie der Wasserkühler, von der BMW K 100. Die Wasserpumpe wurde von einem PKW übernommen.

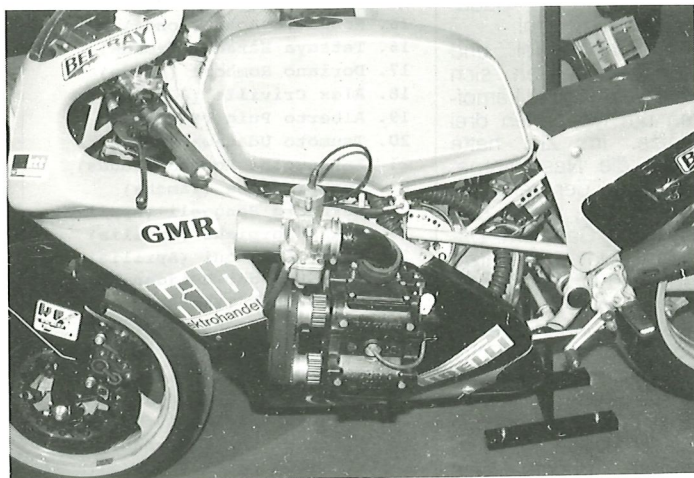
Gegen Ende der Saison 1990 wurde das Motorrad zu Rennen mitgenommen, aber es kam nicht zum Einsatz.

Auf der IFMA wurde im Herbst eine Variante mit nach vorne zeigenden Vergasern vorgestellt, aber es war geplant, die Vergaser durch eine Einspritzanlage zu ersetzen. Auf der Ausstellung war das Motorrad ein Blickfang. Kein Wunder bei der herausstehenden Technik.

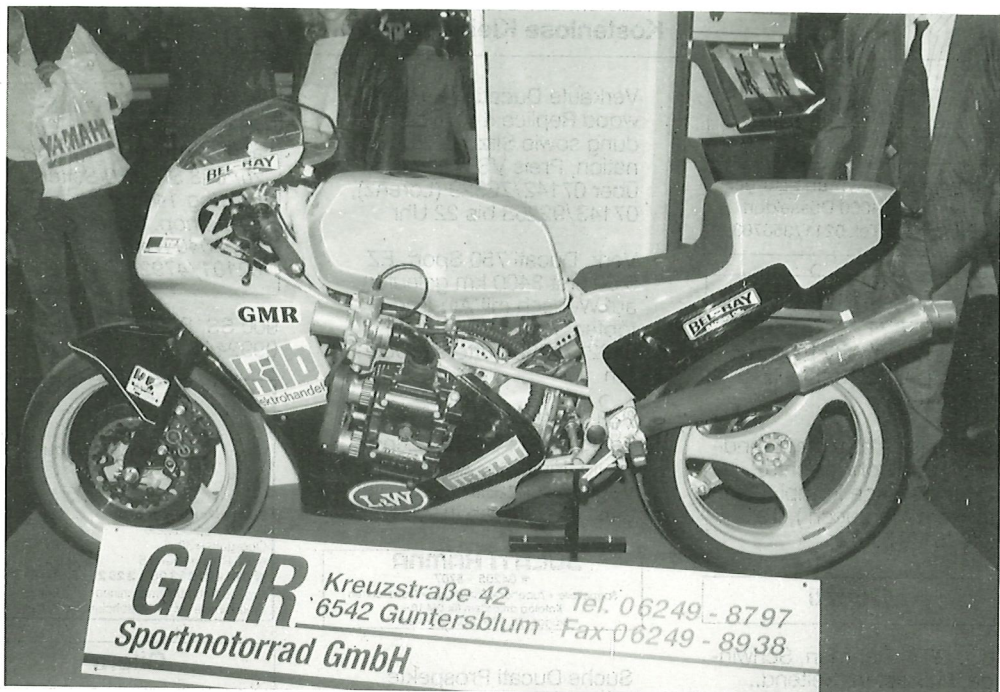
Aus Kostengründen wurde die Idee der BMW-Ducati aber schließlich fallengelassen. Schade, es wäre interessant gewesen, zu sehen, zu welchen Leistungen das Motorrad fähig gewesen wäre. Auch ist dieses Motorrad so richtig nach dem Grundgedanken der BOT. Ein technischer Leckerbissen, in dem viel Arbeit und Gehirnschmalz steckt und kein Motorrad, das man fast schon als Produktion Racer bezeichnen kann.



Die Zylinderköpfe stehen deutlich aus der Verkleidung hervor. Hinter der Verkleidung ist ein Gewirr von Schläuchen.



Der oben auf den Zylinderkopf aufgesetzte Vergaser zeigt mit offenem Trichter nach vorne.



GMR Kreuzstraße 42 Tel. 06249 - 8797
 6542 Guntersblum Fax 06249 - 8938
Sportmotorrad GmbH

Deutsch-Italienische Coproduktion. Der durch Teile der BMW K1 verfeinerte Boxer bekam Zylinderköpfe, Verkleidung und Sitzbankhocker aus Italien angepaßt.

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
Andre Vaut	Steinkamp 5	2743 Selsingen
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
Hänsle GmbH	Industriestr. 12	7637 Ettenheim/Altdorf
Fa. Stork	Carl-Metz-Str. 53	7800 Freiburg
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	8908 Krumbach
Harry's Biker Store	Sigigasse 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.

Kostenlose Kleinanzeigen

Aprilia

Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Cagiva

2x Cagiva-Harley Enduros
DM 500,-, Tel. Schweiz
033547004

Suche für Alazzurra, Stand-
und Tauchrohr (rechts).
Oder günstigste kompl. Gabel
(35 mm-Marzocchi), Tel.
040/5117705

Ducati

860 GTS: Rahmen, Schwin-
ge, Fußrasten, Seitend.,
Rüchl., Schutzblech, Krüm-
mer; 900 SD: Instrumente,
Elektrik, Seitendeckel,
Hauptbremszyl., Brembo
Zangen (2 Kolben), HR
Tank, Bremsscheiben 6-
Loch, Tel.: 04405/8682 ab
18.00

Ducati 900 SS Bauj. 78, Kol-
ben, Zylinder, Getriebe neu,
Conti eingetragen, Telefon:
05472/73994

Suche Imola Höcker für Duc
S 2 1983, bzw. Licht und
Schutzblech (schmal) hinten
und Contitopf links, 07043/
33025

SILENT HEKTIK

LiMa- Kontroler
Trocken- Akkus
Zünd- Systeme

A. Kurpas Fr-Ebert-Str. 56 4750 Unna 023 03- 140 36

NCR-Nockenw. f. 900 SS
(alt) neuw. Pr. VHS, od.
Tausch geg. SS-Tank m.
Halbschale, Tel. 04852/
4508

Verkaufe Ducati Mike Hail-
wood Replica II Vollverklei-
dung sowie Sitzbankkombi-
nation, Preis VS, Tel. tags-
über 07142/76329 (Lorenz),
07143/92268 bis 22 Uhr

Verk. Ducati 750 Sport, EZ
9.90 erst 3400 km gelaufen,
auf Wunsch mit Alu-End-
töpfen, Preis: VS, Tel.
04921/55887 öfters probie-
ren

Verk.: f. Pant.: 1/2 Sitzbank,
Tank, Verkl.; Suche: Zünd-
spule, Pickups, Zündbox,
Veglia Drehzahlmesser, Tel.
0441/382237 ab 19.00 Uhr

DUCATI HAMMA

☎ 04205 - 8707

Spezialteile • Zubehör • Fahrzeuge • Probefahrten
Katalog anfordern für DM 10,-
Bügger-Str. 27 • 2602 Ottenflet

Suche Ducati Prospekte,
orig. Be-Anleitungen, Er-
satzteillisten, Werkstatt-
handbücher von allen älte-
ren Modellen. Reiner Leicht,
Tannenstr. 10, 6209 Hohen-
stein 1, 06120/1383

Suche Verkl. für Pantah
neueres Modell
0241/507469

Verk. f. HR 900: Verklgd.
Untert., Seitendeckel, Tank,
Rücklicht, Blinker hi., 2 in 1
Handgef., Tel. 08662/5386
ab 17.00

Suche Reparaturanleitung
für Ducati Pantah 500/600.
Telefon: 07055/1320

Verk. WHB für 900 S2,
MHR, Mille 30 DM, Ersatz-
teilk. 25 DM; Suche alles
über 350 Scb. u. 750 GT,
021504703

Suche Conti "kurz" für Pan-
tah event. nur rechts, verk.
Rep.Anl. neu für 1 Zyl. + 2
Zyl.-Königswelle von Cly-
mer + Haynes 40,- + 50,-
DM, Tel. 02404/82193

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

900 SS, Bj. 82, 1a, Tel.
09924411

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

Gilera

Verschenke Kurbelwelle für
Gilera-Strada (spiel im Pleu-
ellager); H. Rolfes; Split. R.
133, 2990 Papenburg

Wer hat Interesse an 150
Strada IG bzw. Treffen?
Meldet Euch mal, damit die-
ses Mot. nicht in der Ver-
senkung verschwindet! Tel.:
0441/382237 ab 19.00 Uhr
Ansgar

Guzzi

Suche Moto Guzzi LM1
auch ohne TÜV, sollte eini-
germaßen im Originalzu-
stand sein, Tel.
0711/589285 ab 18.00

Suche Tank + Sitzbank für
Imola/Monza eventuell auch
Halbschale, 0241/507469

Verkaufe Konis für große
Guzzi nagelneu 230 DM,
Tel. 0431/671108

Suche Seitenwagen für MG
850 T, gebraucht oder gün-
stig neu, Tel. 07531/16948

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

Suche für Le Mans I Originalgabel kpl., org. Schutzblech vorn, org. Scheinwerfer, Tel. 05261/6202 n. 16.00

V65 zu verkaufen, Bj. 82, TÜV 3/93, KM 27000, neue Bereifung, gepflegter Zustand, VB 4200 DM, Tel. 07529/1537 ab 18.00

V 50 II, EZ 80, oh. TÜV, zerl., 40000 km, Preis 1000 DM, Tel. 05831/7258

Für LM3: HR-Schwinge 275,-; 850er K + Zyl. 18000 km 275,-; Seitend. r/l, zus. 70,-; 1 DMB 2 Halbschale, Doppelscheinw. m. Halterung ohne Lampen nur 150,-; 05151/23119

Suche Speichenräder und Konistoßdämpfer für California II Bj. 84, Tel. 02631/55776 ab 18.00

SILENT HEKTIK

LiMa- Kontroler
Trocken- Akkus
Zünd- Systeme

A. Kurpas Fr-Ebert-Str. 56 4750 Unna 023 03- 140 38

Verkaufe orig. LM 3 Teile: Gabel kompl. + bitubo Räder wie neu + Cockpitverkl.; Tel. 06727/71669 ab 18 Uhr

Verk. f. 850-T3 Calif.: Schwinge, Gabelt., Gepäckträger u. Sitzbankh. Tel. ab 15 Uhr: 02853/4110

Seitendeckel, klassisch, rundliches Design m. Halter. St. 65,- DM (Restbest.) Foto? 02361/371628



Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Verk. Vollverkl. Stucchi f. Le Mans I-III 300,-; Wolfgang Renner, Zugspitzstr. 10, 8952 Marktoberdorf

LM 2- orig. Teile: Verkl., Sitzpolster, Fußr. + einige Kleint., Kröber-Drehzahln. neu, Pr. VHS, 04852/4508



©

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

GUZZI MÜLLER

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

Kostenlose Kleinanzeigen

Suche alle möglichen Teile für LM 4 Tank, Seitendeckel usw. Claus Sturm 08141/41175



MOTO GUZZI
Le Mans I-IV | V7-700, 750, 850
V7 Sport | Nuovo Falcone
850T, T3 California | Arone, Falcone

LAVERDA
750 SFC | Laverda 1000
750 GT, S, SF I-III | Laverda 1200

DUCATI
900 SS,HR, SD | Einzylinder 125-450
MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA

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

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

Verk. bel. Ölwannezwischenring für Guzzi ab 750 ccm 60 DM, 04532/21769 spät abends

TÜV-Probleme - Ersatzteilprobleme ?

Andre Vaut, Steinkamp 5,
2743 Selsingen,
Tel. 04284/8300

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

Verk. Brief für 850-T3 Calif., aus Unfall, Preis VS, Tel. 02853/4110 ab 15 Uhr

Laverda

Verschaltung zu Laverda 500
Tel. Schweiz 033547004

Laverda SFC 1000, EZ 87,
30t km, Kennfeldz.,
Vo.reifen neu, VB 10500,-,
evtl. Tausch gg. MG SP, R
100 RS/CS/S, 0231/716733

Laverda 3CL Bj. 78, Brand-
schaden, SFC Halbschale,
04383/634

Suche Sitzbank, Bürgel,
Schutzbleche, Seitendeckel
rechts, Scheinwerfer, Rück-
licht mit Halterung, Fußra-
sten, Bremspumpe, Aus-
puffanlage für 750 SF 3;
Kupplungspumpe, Kupp-
lungsdeckel hydraul. für
1000 Jota/1200TS, Tel.:
05303/5799 abends

MV Agusta

MV Agusta 4 Cylindriga
Motorer Factory Spezial
(Verktvgssatz Compl. mit
neue 750 S Amerika Rese-
roteile; M.V. Agusta Infor-
mation Erik Ferdinandsson,
Krokvägen 9, Konga, S-362
00 Tingsryd, Schweden

Sonstiges

Amal-Vergaser Ø 38 mm,
neuwertig Pr. 100 DM, tel.
04852/4508

BMW R 100 GS PD, Bj. 90,
4000 km, v. Zub. VB 13500
DM, Tel. 09924411

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 Unterlagen für Rumi
125 ccm zur Restauration -
Prospekte über alle Rumi-
typen sind willkommen so-
weit Motorrad. Götz Bauer,
Alemannenstr. 17, 7864
Maulburg

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

Laverda-Spezialist

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

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. Kämna
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepper Str. 15 * 04242/2196
- 3000 Hannover 1 * MO-TEAM GmbH
Velzenwalder 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-Altldorf * 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 Mühlldorf/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 Obernau/aschaffenburg * Fa. Kolb
Maintalstr. 13 * 06028/6631
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

aprilia



Sofort lieferbar:
Aprilia Tuareg Wind 600
Guzzi Mille GT Speiche, Kat
Guzzi Le Mans

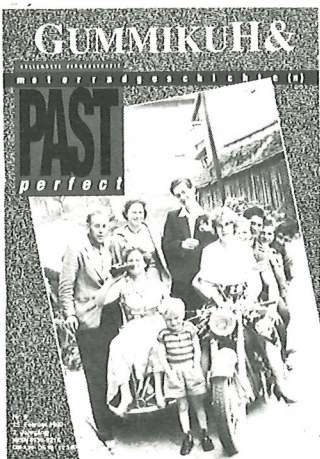


STÖRK
KFZ+ZWEIRADHANDEL
Carl-Mez-Str. 53, Freiburg, Tel. 0761/46263

**Der Aprilia +
Moto Guzzi-
Partner
im Großraum
Freiburg**

Lee-Hannemann, HH

**Garantiert autofrei
& nur im Abo**



GUMMIKUH & PAST *perfect* ist der 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