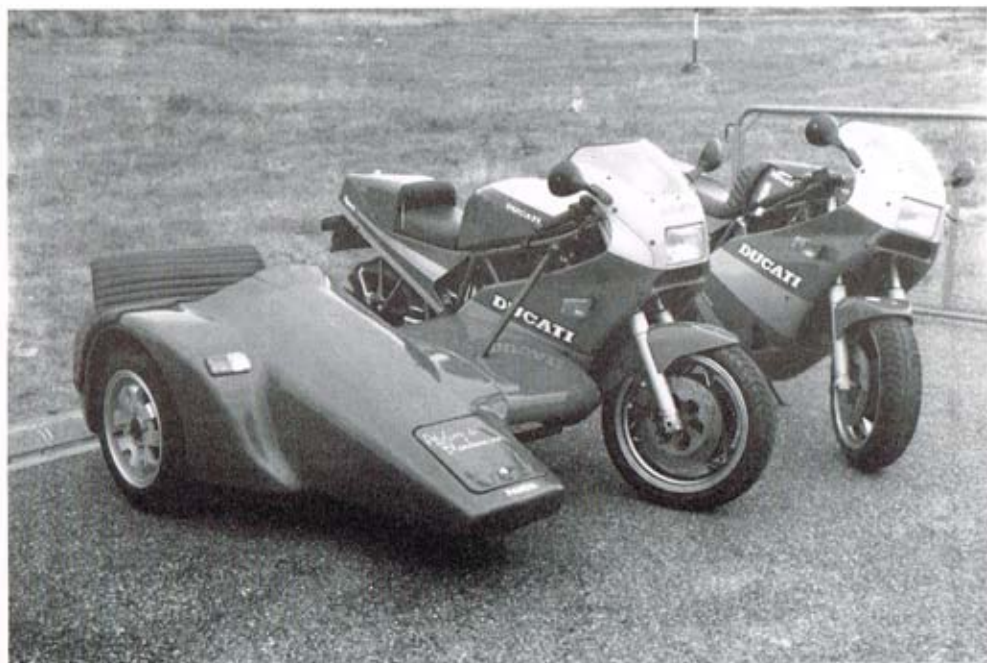


Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 19

09/90

2,50 DM

Stein-Dinst



Der Guzzi + Ducati Spezialist

Ersatzteil-Probleme?

Schon mal mit uns versucht?

direkt aus Italien:

Ersatzteile, Zubehör, Tuning

sofort lieferbar!

Guzzi + Ducati Neufahrzeuge

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

33 Braunschweig · Im Alten Dorfe 3

0531-31 49 49

Impressum

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

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

Redaktion:
Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:
Hajo Barth und alle
Inserenten und Leser

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

Gültige
Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionsschluß:
jeweils der 1. des
Monats

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

MOTALIA erscheint je-
weils zum 15. jeden
Monats.

Namentlich gekenn-
zeichnete Artikel ge-
hen nicht unbedingt
die Meinung der
Redaktion wieder.
Für unverlangt einge-
sandte Texte, Bilder
und Vorlagen überneh-
men wir keine Haf-
tung, sie sind aber
herzlich willkommen.
Nachdruck nur mit
ausdrücklicher Geneh-
migung des Herausge-
bers. Copyright beim
Verlag Hasselbrink.
Termin-, technische
Tips etc. ohne
Gewähr.

Hallo Italienerfreunde

Dieses Heft ist ein paar Tage zu früh. Da unser kleines Redaktionsteam Mitglied in der Ostsee-Italo-Interessengemeinschaft ist, und diese vom 14. - 16. September ihr 3. internationales Ostsee-Italo-Treffen veranstaltet, haben wir den Erscheinungstermin dieser Ausgabe etwas vorverlegt. Gleichzeitig das Treffen vorzubereiten und den Versand zu machen, wäre doch etwas viel auf einmal.

Im letzten Heft hat Peter von den Motorradfreunden Eyfalia den Vorschlag gemacht, daß sich die Veranstalter von Italienertreffen im Herbst treffen sollten, um die Treffenstermine für das nächste Jahr zu koordinieren.

Es ist doch sowohl für die Organisatoren als auch für die Treffenbesucher ärgerlich, wenn zwei Italienertreffen in geringem Abstand zueinander an dem gleichen Wochenende stattfinden. Der Besucher weiß nicht, auf welches Treffen er fahren soll, am Liebsten auf beide gleichzeitig. Und der Ausrichter, der ja jede Menge Mühen und Kosten auf sich genommen hat, steht vor einem halbleeren oder noch schlechter gefüllten Platz. Um Terminüberschneidungen zu vermeiden, hatte Peter diesen Vorschlag gemacht. Eine gute Idee, wie wir finden. Daher haben wir seinen Brief in dem letzten Heft veröffentlicht. Obwohl die MOTALIA an die meisten Italo-Clubs und -Treffenveranstalter in Deutschland geht, hat sich nicht mal eine Handvoll gemeldet, die an so einer Versammlung interessiert sind. Bei einer so geringen Resonanz lohnt sich das Ganze vermutlich nicht.

Auch in diesem Heft liegt der Schwerpunkt mal wieder bei Moto Guzzi. Guzzi hat zwar den größten Marktanteil unter den italienischen Marken, aber so dominant ist Guzzi ja doch nicht.

Wieso immer so viel über Guzzi in der Zeitung steht?

Anscheinend sind Guzzisten fleißigere Berichteschreiber als z.B. Ducatisti oder Morini-Fahrer.

Damit MOTALIA nicht zu "fast-nur-Guzzi-Zeitung" wird, bitte ich alle Fahrer anderer italienischer Marken, sich doch etwas mehr an der MOTALIA zu beteiligen.

Euer MOTALIA-Team

Wie kommt man zu einem Guzzi Chopper?

Angefangen hatte alles vor etwa 4½ Jahren. Damals wollte ich ein Moped mit wenig Zylindern (also maximal deren zwei), Treckertechnik, viel Charakter und Zuverlässigkeit sowie ordentlichen Fahreigenschaften.

In meiner Nachbarschaft stand 'ne 850 T in 'ner Scheune 'rum, mit der ich schon des öfteren geliebäugelt hatte.

Also erstmal den Besitzer solange genervt, bis er mir das Moped verkaufte, dann die Guzzi mit Hilfe eines bereits Mandello-Bike-Geschädigten Kumpels, viel Bier und Kaffee auf Vordermann gebracht, anschließend ziemlich viel durch die Gegend gedüst und umgebaut.

Im nächsten Winter das Moped zerlegt und 'nen (wie ich meine recht hübschen) 850 T/California Verschnitt mit viel Chrom, schwarzer Farbe und jeder Menge Zubehör draus gemacht.

Und wieder ein Jahr kräftig gebikt.

SCHNITT! SCHLUSS! AUS!

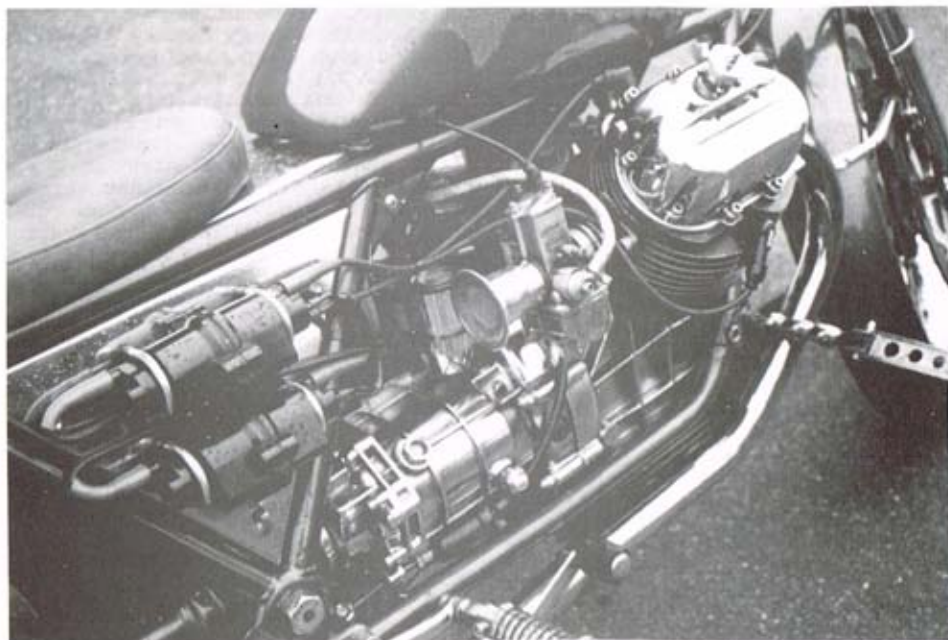
Irgendwie nervte mich der ganze Krepel fürchterlich (zu groß, zu schwer, alles überflüssig, Rahmen + Motor + Räder = vollkommen genug)!

-Ein Rennmoped wollte ich eh' nicht haben (Mein Helm sucht ab 120 immer das Weite ...);

-Enduros sind mir zu hoch (bin nicht schwindelfrei...);

-Einzige Möglichkeit: Man reiche mir einen Chopper!

Nachdem ich diesen Entschluß faßte, zog ich mich mit meinem Berater Jack Daniel's in die Garage zurück und fing an, Überlegungen zu tätigen. Diese gipfelten schließlich darin, daß mein Moped erstmal von allem überflüssigen Ranz befreit wurde. Resultat: Eine affentittengeile (Zensur!) Chopper-Basis (lang, schmale Taille, schön flach).



Die rechte Seite der Antriebseinheit.

Wie der Zufall es wollte, bot mir ein Bekannter aus Kiel eine 850 T an, die bereits mit ziemlich vielen Teilen im Chrombad gelandet war.

Nun ja, plötzlich war ich stolzer Besitzer zweier Guzzi's und mein Italo-Chopper nahm Form an.

Eckpunkte:

- Möglichst wenig fertiges Zubehör (gibt's für Guzzi eh nicht passend);
- keine unveränderten Teile anderer Mopeds;
- von allem möglichst wenig; Ausnahme: Chrom;
- kein unfahrbares Show-Bike;
- kein Contergan-Chopper (Serien-Bike + lange Gabel = Gelächter).

Nachdem das Bike fertig war (dachte ich), folgten 2 Jahre ewiger Umbauten (jede Menge Teile, lange + kurze Gabel, Sitzposition ...). Ende '89 glaubte ich dann, "mein" Moped zusammen gebaut zu haben und zerlegte es sofort wieder, um dann dem Ganzen den letzten Schliff zu geben. Dieser setzte sich nun aus folgenden Teilen + Arbeiten zusammen:

- Akront-Flachschulter-Felgen mit V2A Speichen und verchromten Naben (Einspeichen habe ich selber gemacht; ist eigentlich ganz simpel. Man braucht nur etwas Geduld.)
- Gabel ist etwas kürzer als original;
- Schutzblech vorn kommt wahrscheinlich aus irgend 'nem alten Nippon-Hobel (Ohrfeige!);
- Schutzblech hinten = Guzzi + Blech + Eigenbau;
- Scheinwerfer: Zubehör, Halterung Eigenbau;
- Lenker: AME, Gabelbrücken + Tauchrohre verchromt;

-Tank: leicht verändertes Nippon-10½ Ltr. Faß (Klatsch! Danke für die zweite Ohrfeige!);

-Rahmen: überflüssige Halter entfernt;

-Sitzbank: braunes Kunstleder, bis auf's Beziehen Eigenbau (war mal Leder, aber da mein Moped ab und an im Freien nächtigt, hatte ich keinen Bock mehr auf einen ewig nassen Achterstevan);

-Rückenlehne: (=Schwächlingsstange) Eigenbau;

-Rücklicht: Cat-Eye;

-Bremsen hinten: V7 Sport, verchromt (bremst etwas besser als 850 T-Original, hält länger!);

-Bremsen vorn: 2. Sattel nachgerüstet, verchromt;



Aller Anfang ist schwer

-Seitendeckel: Aus V2A, 3 Halter am Rahmen angebracht;

- Motor: Basis V7 Sport, 70er Kurbelwelle, Zylinder u. Kolben 850 T3 (4mm abdrehen der Zylinder + Entfernen einer Kühlrippe ist nötig), Köpfe 850 T3 mit Doppelzündung (hab' ich erst selber versucht; wär fast in die Hose gegangen. Vorarbeiten kann man selber erledigen, das Bohren + Fräsen sollte aber jemand machen, der die richtigen Maschinen u. Winkel dazu hat!);
- Nockenwelle V7 Sport, gerade Ansaugstutzen Eigenbau, Kipphebel geändert;



Der fertige Guzzi-Chopper

- Gehäuseteile verchromt (matt);
- Ventildeckel: mit Öleinfüllstutzen (kann man ganz einfach selber machen!);
- Getriebe: original, matt verchromt (sieht gut aus, läßt sich sehr gut sauberhalten; Temperaturprobleme gibt's auch nicht);
- Kardan: original, verchromt;
- Fußrasten: (noch) original, aber mit Sundance-Rasten, verchromt;
- Lack: einfach Grün-Metallic;
- Auspuffanlage: Zubehör, Mittelstücke aus V2A.

Naja, ansonsten ist noch "alles original", ach so, die Elektrik ist logischerweise auch Eigenbau, mit Kabeln im Lenker verlegt und so. Die schnöden Gummileitungen am Motor habe ich durch solche aus Stahlflex ersetzt; sieht gut aus, ist nicht viel teurer.

Und die Schrauben wurden komplett durch V2A ersetzt, aber sowas gehört ja fast schon zum guten Ton. Also, laßt euch nicht abhalten, so was selber mal zu versuchen, ist gar nicht so schwer. Außerdem ist so ein Italo-Guzzi-Selbermach-Chopper recht selten (gibt's in Deutschland noch welche??). Bedanken möchte ich mich noch bei den Leuten, die mir beim Umbau des Mopeds geholfen haben:

Andreas Timm, Vorbesitzer, für die gute Basis und den Preis;
 Andreas Eickhoff (Shorty), für das Abdrehen der Zylinder in Pap's Drehbank;
 Michael Noldt (kauf' dir endlich 'nen 2-Zylinder), für das Biegen der Auspuffzwischenstücke;
 Michael Schultz für die Schweißarbeiten.
 Und zum Schluß noch für die Technik-Freaks:

Leistung: ganz ordentlich
 Drehmoment: satt
 Beschleunigung: reicht dicke
 Geschwindigkeit: mehr als 160,
 weniger als 200 km/h

Wabbel





MAGNI-GUZZI



20
Jahre

Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

Ducati 750 Paso

Die Paso in der 27 PS-Version ist Inhalt eines dreieinhalb seitigen Tests in der Zeitschrift "Motorradfahrer" 9/90. Fünf Fotos zeigen das vollverkleidete Bike.

Cagiva Elefant 350

Ein Test der 27 PS Enduro ist in Heft 7/90 von "PS" zu finden. Neun Fotos gehören zu dem Artikel, der sechs Seiten des Heftes für sich einnimmt.

Cagiva Elefant 900

Auf siebeneinhalb Seiten testet der "Tourenfahrer" in der Ausgabe 5/90 die große Enduro aus Italien. Zu dem Artikel gehören 10 Fotos.

Laverda 750

Stefan Knittel und Raphael Schmidt schildern in "Motorrad Classic" 5/90 die Modellgeschichte des Zweizylinders aus Breganze. Einundzwanzig Bilder sind auf den elf Seiten des Berichtes verteilt.

Gilera RC 600

Ein Test über dreieinhalb Seiten mit elf Bildern ist in der Septemberausgabe von "Enduro" zu finden. Auch das farbige DIN A3 Mittelposter zeigt die rote Enduro aus Italien.

Husqvarna 510 TE

In der Zeitschrift "Enduro" Nr. 09/90 ist auf fünf Seiten ein Vergleichstest der Husqvarna 510 TE mit der KTM 600 LC 4 zu finden. 18 Bilder garnieren den Text.

Ducati 888 SP-LTD

Auf acht Seiten in der Septemberausgabe von "motorrad, reisen & sport" wird die Homologisationsversion des Superbike-WM-Motorrades getestet. Mit 18 Fotos ist der Artikel reich bebildert.

Bimota YB 8

Auf sieben Seiten testet "PS" in der Septemberausgabe den 38000 DM teuren Renner aus Rimini. Neun Bilder zeigen die sehr schnelle Bimota.

Ducati Eigenbau

Auch in der Septemberausgabe von "PS" ist das Edel-Bike wieder eine Ducati. Sie wird den Lesern auf vier Seiten mit sieben Fotos vorgestellt.

Aprilia Pegaso 600

Ein Kurz-Test des Einzylinder-Motorrades ist in Nr. 9 von "motorrad, reisen & sport" zu finden. Zu dem Artikel gehören drei Fotos.

MV Agusta 350 Scrambler

Die Zeitschrift "Markt für klassische Automobile und Motorräder" befaßt sich mal wieder mit einem italienischen Motorrad. Eine 350 Scrambler der berühmten Marke MV Agusta ist Gegenstand des Artikels, der über drei Seiten geht. Acht farbige Fotos zeigen das schöne Zweizylinder-Motorrad. Zu finden im Septemberheft.

Moto Guzzi California III C

Die neuste Guzzi auf dem deutschen Markt wird von der Zeitschrift "mo" in Heft 9 auf 6 Seiten mit fünf Bildern getestet.

Moto Guzzi Mille GT

Laut Vorschau soll sich in dem am 15. September erscheinenden Heft 20 von "Motorrad" ein Langstreckentest der Mille GT befinden.

Ducati 851

Das regionale Motorrad-Magazin "bremer motorrad anzeiger" hat in der Ausgabe 9/1990 einen Fahrbericht der Ducati 851, der über ca. dreieinhalb Seiten geht und vier Fotos enthält.

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!

September

14.09.1990

Raduno Ducati des Moto Club Ducati in Bologna

Info: Moto Club Ducati, Via Benitini, 38, I-40128, Italien

14.09.1990

Cadwell Park Track Day des International Laverda Owners Club GB

Info: Andrew Vale, 12 Loftin Way, Gt Baddow, Chelmsford, Essex, CM2 9 TN, England

14.09.-16.09.90

1. Treffen des MF Al Dente für ital. Motorräder

Info: D. Weiler, Niedstr. 19, 6637 Nalbach, Telefon: 06838/81138

14.09.-16.09.90

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

Info: Ralf Böhm, Fichtenstr. 12, 5963 Wenden-Gerlingen, Tel. 02762/2743

14.09.-16.09.90

2. Moto Guzzi Rally in Blue Ridge in North Carolina, USA

Info: G. Locks, 2300-B Fairview Road, Raleigh, N.C. 27608, USA

14.09.-16.09.90

3. Int. Ostsee-Italo-Treffen in Falkenstein bei Kiel

Info: Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel, Tel. 0431/671108

21.09.-22.09.90

Vermont Rally des MGNOC in Middlebury/USA

21.09.-23.09.90

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

Info: Robert Hirsch, 9 Square Weiler, F-57500 Saint-Avold, Frankreich

21.09.-23.09.90

2. Sechszylindertreffen in Michelau/Schwürlitz

Info: Jürgen Mayer, Am Hühnerberg 3, 8626 Michelau/Ofr.

21.09.-23.09.90

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

Info: Twin Club Vienna, Toßgasse 2a/1-3, A-1150 Wien, Österreich

21.09.-23.09.90

1. Laverda SFC Treffen in Paderno del Grappa in Italien

Info: Ristorante Da Maurizio, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno Del Grappa (TV), Tel. 0423/53250, Italien

21.09.-24.09.90

1. Rally des Moto Guzzi Club Frankreich im Elsas

Info: Schiessle Serge, Moto Guzzi Club de Iest de France, 3 C Residence du Chateau, F-60260 Kingersheim, Frankreich

22.09.-23.09.90

Moto Morini Technik Meeting am Moto Camp Schotten

Info: D. Edel, Tel. 06438/1047

28.09.-30.09.90

Italo-Treffen in Einbeck/Südnie-dersachsen

Info: 05551/54530 o. 05561/4084 ab 20 Uhr

28.09.-30.09.90

Treffen des Moto Guzzi Club Deutschland

Info: Manfred Fuchs, Fr.-Ebert-Ring 13, 3503 Lohfelden, Tel. 0561/517911

29.09.-30.09.90

Northern Rally des Ducati Owners Club England in Knaresborough

Info: Paul Weston, 12 Sefton Park Road, St. Andrews, Bristol, Tel. 0272/421780, England

VERANSTALTUNGS-KALENDER

Oktober

05.10.-07.10.90

Rally des Laverda Owners Club England in Horley bei Banbury.
Info: B. Bennett, Laurel Cottage, Shutford, Nr. Banbury, Oxon, OX15 6PC, England

07.10.1990

Guzzi Riders in Texas Rally in der Stadt Italy, Texas, USA
Info: Ken Hand, (817)571-4372

13.10.-14.10.90

Ragged Fringe Rally des New South Wales Guzzi Club Australien in Junction Reefs

19.10.-21.10.90

4. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern
Info: Koni Neubauer, Kleebergerstr. 40, 8399 Ruhstorf

19.10.-21.10.90

6. Herbsttreffen der "Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel"
Info: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg

27.10.-28.10.90

10. Spaghetti Rally des Moto Guzzi Club of Victoria in Mt Buffalo in Australien
Info: Moto Guzzi Club of Victoria, PO Box 379, Boronia. VIC. 3155, Australien

Dezember

08.12.-09.12.90

Ducati-Euro-Kongress in Strassbourg in Frankreich
Info: Lionel Regnat, 9 rue de la Croix Boisse, 77720 Grandpuits

**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

Forza Italia in Frankreich

Der Motorradclub Forza Italia France hatte im August zu seinem dritten Treffen in St-Avold eingeladen. Beim letzten Treffen, das 1987 stattfand, sollen angeblich 1275 Motorräder gewesen sein. Auf der Einladung waren zahlreiche Attraktionen und Aktivitäten angekündigt, die die weite Tour lohnenswert erscheinen ließen.

Nach einer Anfahrt von knapp 900 Kilometern kamen wir, doch nicht mehr ganz frisch, auf dem Treffenplatz an. Das Treffen wurde auf dem Messegelände der Stadt veranstaltet. Der Ausschilderung zu folgen, war kein Problem. Anscheinend gibt es für das Messegelände eine feste Beschilderung, die immer mit Hinweisen der jeweiligen Veranstaltung beklebt wird.

Nachdem wir das Zelt aufgebaut hatten, führte uns der erste Weg zum Essenstand. Glücklicherweise sprach man dort deutsch und wir bekamen auch das, was wir bestellt hatten. Manchmal sitzt man ja im Ausland vor seinem Teller und weiß nicht mal, was das ist, weil der Unterschied zwischen gedachten Sprachkenntnissen und der Realität doch recht groß ist.

Während wir auf das Essen warteten, stolperten uns auch schon die ersten Bekannten über den Weg. Nach dem Essen machten wir noch einen Rundgang, klöhten etwas hier und da, tranken noch ein, zwei Bier am Lagerfeuer, aber viel war nicht mehr mit uns los, und wir krochen früh in unsere Schlafsäcke.

Nach dem Frühstück startete die unvermeidliche Fotosafari, und da gab's einiges zum Ablichten. Die Franzosen haben eine rege Spannungsszene mit eigenen Rallys und Rennen. Und so sahen die Dreiräder auch aus. Ist man von den Moto Aktiv Rennen ja superflache Guzzi-Dreiräder gewohnt, so mußten wir bei einer 906 Paso mit 2-Mann-Boot doch schon zweimal hinschauen. Auch eine 750 Sport mit Beiwagen hatte ich das erste



Gegensätze ziehen sich an: Eine Full Dresser Cali mit zahlreichen Gemälden und das superflache Laverda-Gespann.



Ein undichter Getriebebesimmerung sorgte für fröhliches Schrauben auf dem Treffenplatz.

Mal vor der Linse meiner Kamera. Besonders flach war ein Dreirad, dessen Antriebseinheit aus dem Hause Laverda stammte. Aber auch richtige Familiengespanne mit Scheibenwischer, Faltdach und abschließbarer Tür standen auf dem Platz.

Am Freitag war ein rollender Bankschalter zum Geldwechseln auf dem Platz. Das französische Team Gauloises Blondes war mit seinem Sattelschlepper mit Fahrsimulatoren und der GP 500-Yamaha von Christian Sarron vertreten. Ob Randy Mamola nächstes Jahr auf diesem Motorrad starten wird?

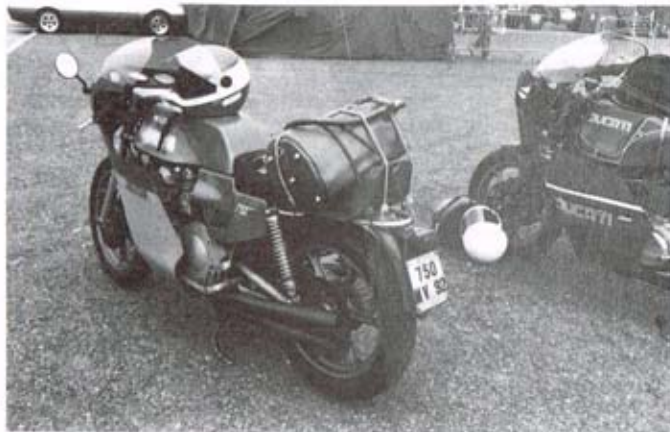
Auf einem kleinen mit Strohballen und Reifen abgesicherten Kurs konnte man mit Mini-Bikes und Karts fahren.

Nachmittags fand die Pokalverleihung statt, von der ich leider kein Wort verstand. Spiele oder ähnliches wurden nicht veranstaltet.

Abends hielt ich länger aus als am Vortag und lernte zwischen Lagerfeuer und Bierstand noch



Ducati 906 Paso Gespann



Man beachte das Kennzeichen dieser MV Agusta 750

den einen und anderen Deutschen kennen. Am Sonntag ging es mit einem kleinen Umweg über den Nürnbergring wieder zurück nach Kiel.

Bei besserem Wetter hätten sicher mehr Motorräder den Weg nach St-Avold gefunden. Aber so war die Veranstaltung weit davon entfernt, das "wichtigste Treffen italienischer Motorräder unserer Tage" zu sein, wie es im Programm angekündigt wurde.

Felix

Sport-Termine

22.09.	Paul Ricard/F	Bol d'Or
23.09.	Augsburg	BOT-DM, SB-DM
29.09.	Dahlemer Binz	SOS, BOT-DR
07.10.	Monza/I	SB-WM
14.10.	Assen/NL	SB-DM
20.10.	Hockenheim	SB-DM

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

BOT-Berlin abgesagt

Der Berliner Senat hat die Genehmigung für das Motorradrennen am 16. Sep. auf der Avus aus Umweltgründen verweigert. Daher fallen die geplanten Rennen aus.

Superbike-WM in Sugo/Japan

Beim Training zum Langstreckenrennen in Suzuka war Fred Merkel, der Superbike Weltmeister von 1988 und 1989 gestürzt. Die dabei erlittene Rückenverletzung setzt ihn für eine Weile außer Gefecht, so daß er beim WM-Lauf in Japan nicht an den Start ging.

Stephane Mertens, Raymond Roches schärfster Konkurrent bei der Punktejagd, hatte nicht seinen besten Tag in Japan. Im Training verschrottete er seine Honda RC 30 total. Auch im ersten Rennen ging er mit seiner Ersatzmaschine zu Boden. Der vor ihm fahrende Suzuki-Pilot Doug Polen stürzte und verteilte sein Motoröl auf der Strecke. Mertens konnte der Öllache nicht mehr ausweichen. Nach 19 von 25 vorgesehenen Runden wurde das Rennen wegen eben diesem Öl auf der Strecke abgebrochen.

Die Reihenfolge an der Spitze lautete zu diesem Zeitpunkt: Raymond Roche, Ducati vor Baldassare Monti, der Fred Merckels Werkshonda einsetzte. Dahinter kamen Doug Chandler, Kawasaki und die beiden Yamaha-Fahrer Fabrizio Pirovano und Peter Goddard in kurzen Abständen.

Im zweiten Lauf erzielte Doug Chandler einen Start-Ziel-Sieg. Nach drei Runden hatte er schon einen Vorsprung von über 4 Sekunden. Gegen Ende des Rennens ließen seine Bremsen nach und mit einer Sekunde Vorsprung überquerte er vor Goddard die Ziellinie. Dreißig Sekunden später beendete Raymond Roche das Rennen als Sechster. Er hatte einen schlechten Start und klagte über nachlassende Motorleistung.

Jamie James, der für den verletzten Giancarlo Falappa zu Ducati gekommen ist, belegte in beiden Rennen den siebten Platz.

In der Gesamtwertung hat Roche nun einen Vorsprung von 45 Punkten vor Mertens. Merkel liegt gar 67 Punkte hinter ihm und kann sich nur noch wenig Hoffnungen auf den Titel machen. Aber noch stehen 12 Rennen aus.

1. Lauf: 1. Raymond Roche, Ducati; 2. Baldassare Monti, Honda; 3. Doug Chandler, Kawasaki; 4. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 5. Peter Goddard, Yamaha; 6. Robert Phillis, Kawasaki; 7. Jamie James, Ducati.

2. Lauf: 1. Doug Chandler, Kawasaki; 2. Peter Goddard, Yamaha; 3. Baldassare Monti, Honda; 4. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 5. Robert Phillis, Kawasaki; 6. Raymond Roche, Ducati; 7. Jamie James, Ducati.

WM-Stand: 1. Raymond Roche, Ducati, 253 Punkte; 2. Stephane Mertens, Honda, 208; 3. Fabrizio Pirovano, Yamaha, 187; 4. Fred Merkel, Honda, 186; 5. Rob McElnea, Yamaha, 130; 6. Baldassare Monti, Honda und Robert Phillis, Kawasaki, je 106.

Falappa

Beim Rennen in Misano erschien Giancarlo Falappa im Rollstuhl als Zuschauer. Beim Sturz im Training zum Superbike-WM-Lauf auf dem Österreichring hatte er sich beide Schlüsselbeine, beide Oberschenkel, zwei Rippen und das rechte Schulterblatt gebrochen. Er hofft aber, am 7. Oktober in Monza wieder starten zu können.

Motorrad-WM in Donington/GB

Kevin Schwantz jagte seine Suzuki als erster über die Ziellinie. Hinter ihm folgten die beiden Yamaha-Fahrer Wayne Rainey und Eddie Lawson.

Die erste Cagiva wurde auf dem sechsten Platz von Randy Mamola ins Ziel gebracht. Das ist sein bestes Ergebnis in diesem Jahr. Seine Teamgefährten Ron Haslam und Alessandro Barros folgten auf dem 10. und 11. Platz.

Ergebnis: 1. Kevin Schwantz, Suzuki; 2. Wayne Rainey, Yamaha; 3. Eddie Lawson, Yamaha; 4. Michael Doohan, Honda; 5. Niall Mackenzie, Suzuki; 6. Randy Mamola, Cagiva; 7. Juan Garriga, Yamaha; 8. Christian Sarron, Yamaha; 9. Jean-Phillippe Ruggia, Yamaha; 10. Ron Haslam, Cagiva; 11. Alessandro Barros, Cagiva.

Großer Preis von Schweden

Der Zieleinlauf in der 500er-Klasse war Wayne Rainey, Yamaha vor Eddie Lawson, Yamaha und Wayne Gardner, Honda. Kevin Schwantz stürzte und kann dadurch dem Punkte-Leader Rainey nicht mehr gefährlich werden.

Auf Platz neun und zehn rollten die beiden Cagivas von Alessandro Barros und Ron Haslam über die Ziellinie. Beide waren überrundet. Randy Mamola gab in der 15. Runde mit Zündungsschaden auf.

Ergebnis: 1. Wayne Rainey, Yamaha; 2. Eddie Lawson, Yamaha; 3. Wayne Gardner, Honda; 4. Michael Doohan, Honda; 5. Niall Mackenzie, Suzuki; 6. Carl Fogarty, Honda; 7. Jean Phillippe Ruggia, Yamaha; 8. Juan Garriga, Yamaha; 9. Alessandro Barros, Cagiva; 10. Ron Haslam, Cagiva.

Grand Prix in Brünn/CS

Der Weltmeister der 500er Klasse steht fest: Wayne Rainey hat einen uneinholbaren Vorsprung von 67 Punkten vor Kevin Schwantz. Während Kevin seine Suzuki in der dritten Runde in die Botanik warf, steuerte Rainey seine Yamaha dem entscheidenden Sieg entgegen.

Die Cagivas von Randy Mamola und Ron Haslam kamen auf dem 11. und 12. Platz ins Ziel. Der dritte Cagiva-Fahrer Alessandro Barros stürzte bei der halben Renndistanz. Mamola startete das erste Mal mit dem von Ferrari hergestellten Karbonfiber-Chassis, das wesentlich steifer sein soll. Ergebnis: 1. Wayne Rainey, Yamaha; 2. Wayne Gardner, Honda; 3. Eddie Lawson, Yamaha; 4. Niall Mackenzie, Suzuki; 5. Juan Garriga, Yamaha.

WM-Stand: 1. Wayne Rainey, Yamaha, 250 Punkte; 2. Kevin Schwantz, Suzuki, 173; 3. Michael Doohan, Honda, 142; 4. Niall Mackenzie, Suzuki, 120; 5. Wayne Gardner, Honda, 105; 12. Randy Mamola, Cagiva, 55; 13. Alessandro Barros, Cagiva, 50; 15. Ron Haslam, Cagiva, 41.

Cagiva zieht sich vorerst aus der Motorrad-WM zurück

Nachdem es Cagiva nicht gelungen ist, einen Spitzenfahrer für 1991 unter Vertrag zu nehmen, ziehen sich die Italiener vorerst vom Grand Prix Zirkus zurück.

Beim Rennen in Australien sollen schon keine Cagivas mehr an den Start gehen.

Teammanager Virgino Ferrari hofft im nächsten Jahr ein oder zwei Testmotorräder einsetzen zu können, da die Weiterentwicklung nicht vollständig gestoppt wird.

Mamola und Haslam sind für 1991 nicht mehr bei Cagiva erwünscht. Barros hat einen Vertrag bis Ende 1991. Er soll in der Superbike-WM starten.

Haslam steht in Verhandlungen mit Norton, es soll aber auch ein Angebot von Bimota für die 500er-WM vorliegen.

Mamola hat ein Angebot von Gauloises-Yamaha, dort soll er den auscheidenden Christian Sarron ersetzen.

Auch von Iberna-Aprilia liegen Offers an Barros und Mamola vor, aber ein Wechsel in die 250er-Klasse erscheint doch recht unwahrscheinlich.

Bimota-GP 500

Das Debüt der Zweizylinder-Zweitakt-Bimota wird immer wieder angekündigt und genauso häufig wieder verschoben.

Das Motorrad soll ca. 105 kg auf die Waage bringen. Der V-2 besitzt zwei Kurbelwellen und soll als erster Rennweitakter ohne Gemischschmierung auskommen. Das Öl wird über hohle Kurbelwellen, Hubzapfen und Pleuel zu den Kolben gepumpt.

Im Zusammenhang mit der Achsschenkellenkung und den zwei neben dem Motor befindlichen Kohlefaserplatten, die den Rahmen ersetzen, ein revolutionäres Motorrad, das den Bimota-Ingenieuren sicher noch Kopfzerbrechen bereiten wird.

Der von Bimota für die 500 GP vorgesehene Fahrer Grant Hodson steht auf keiner GP-Grading-Liste. Daher wurde der Italiener Vittorio Scatola unter Vertrag genommen. Scatola fuhr bisher die Paton 500.

Richard Arnaiz ist auch als Fahrer für eine 500er GP-Bimota im Gespräch.

Gilera-GP-250

Mit einem Budget von einer Milliarde Lire will Gilera bis 1992 eine 250er Rennmaschine konstruieren.

Schweizer Meisterschaft der Battle of Twins

Nach 11 von 12 Rennen steht der Cup-Sieger der Schweizer Zweizylinder-Meisterschaft fest. Ein dritter Platz reichte dem Ducati-Fahrer Jean-Pierre Imstepf beim Rennen in Brünn, um sich den Titel zu sichern.

Die BOT-Klasse wurde in diesem Jahr das erste Mal in der Schweiz ausgetragen.

Ergebnis in Brünn: 1. Kurt Gasser, Ducati; 2. Edgar Schnyder, Ducati; 3. Jean-Pierre Imstepf, Ducati; 4. Peter Guerotto, Ducati; 5. Peter Mathis, Ducati; 6. Jürg Kämpf, Ducati; 7. Bernhard Bludau, Ducati.

Der Endlauf zur Schweizer Meisterschaft fand als Bergrennen in Concise statt.

Ergebnisse: 1. Jean-Pierre Imstepf, Ducati; 2. Peter Guerotto, Ducati; 3. Gabriele Mascheroni, Ducati; 4. Claude-Alain Jaggi, Ducati; 5. Claude Berger, Ducati.

Cup-Endstand: 1. Jean-Pierre Imstepf, Ducati, 194 Punkte; 2. Edgar Schnyder, Ducati, 155; 3. Peter Guerotto, Ducati, 137; 4. Claude-Alain Jaggi, Ducati, 121; 5. Werner Barmettler, Ducati, 87.

Pharaonen-Rally

Die Vorbereitungen zur Pharaonen-Rally, vermutlich der wichtigsten Wüsten-Rally neben Paris-Dakar, laufen. Laut letzten Meldungen starteten für Cagiva Orioli, Neveu und Arcarons. Auch das Team Merel-Stalaven erhielt zwei Cagiva-Werksmaschinen. Die Fahrer werden voraussichtlich Merel und Morales sein. Gilera geht mit Picco, Metardo und Mandelli an den Start. Für Yamaha-Italien werden De Petri, Lalay und Mas in die Wüste geschickt. Peterhansel, Laporte, Magnaldi und Picard sollen für Sonauto-Yamaha starten und Suzuki setzt neben Rahier noch Wagner ein.

M. NITZSCHE



MOTO GUZZI
DUCATI
LAVERDA

Hervester Straße 39
4270 Dorsten-Wulfen

Telefon 0 23 69 - 2 18 42

Superbike-Lauf in Italien

Das Rennen am Nachmittag gewann Davide Tardozzi auf Ducati. Beim zweiten Lauf, der bei Flutlicht stattfand, fightete er so hart mit dem Honda-Piloten Baldassarre Monti um den ersten Platz, daß beide in der letzten Kurve kollidierten. Tardozzi ging zu Boden, während Monti sich den Sieg holte. Tardozzi erzielte noch den 5. Platz. Der Italiener Lucio Pedercini ging mit der Bimota Tesi an den Start. Aber auch ein Startplatz in der ersten Reihe konnte ihm nicht helfen, da er das Motorrad schon in der warm up-Runde verschrottete.

1. Lauf: Davide Tardozzi, Ducati; 2. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 3. Richard Arnaiz, Honda; 4. Stefano Caracchi, Ducati; 5. Massimo Broccoli, Ducati.

2. Lauf: 1. Baldassare Monti, Honda; 2. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 3. Massimo Broccoli, Ducati; 4. Stefano Caracchi, Ducati; 5. Davide Tardozzi, Ducati.

Punktstand (nach 8 von 12 Rennen): 1. Fabrizio Pirovano, Yamaha, 131 Punkte; 2. Davide Tardozzi, Ducati, 102; 3. Baldassare Monti, Honda, 94; 4. Stefano Caracchi, Ducati 54.

Steigt Ducati in die Superbike-Europameisterschaft ein?

Bei Ducati sollen Pläne existieren, sich mit Davide Tardozzi an der Europameisterschaft zu beteiligen. Ducati wäre damit das erste Werk, das in diese junge Klasse einsteigt.

Cagivas letztes GP-Rennen

Randy Mamola stürzte bei seinem letzten Einsatz auf der Cagiva schon am Anfang des Rennens in Ungarn. Alexandre Barros belegte den 9. Platz und Ron Haslam ging als 11. ins Ziel.

Beim letzten GP-Lauf in Australien wird Cagiva nicht an den Start gehen.

SOS-Gileras

Thomas Gassmann und Werner Koch wollen ihre SOS-Gileras verkaufen. Von den Saturno-Fahrern konnten sie bisher die besten Ergebnisse vorweisen.

In Deutschland ist die erste Saturno mit Einspritzanlage entstanden. Ihr erstes Rennen soll sie beim Duc-Clubrennen in Assen bestreiten. Näheres im nächsten Heft.

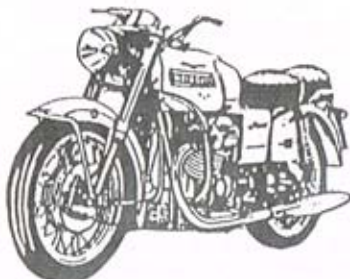
BIKER'S BALLERIE**Henstedt-Ulzburg**

Telefon 0 41 93 / 9 15 59 Fax 0 41 93 / 9 15 52

Besuche nach telefonischer Absprache

**Moto Guzzi V7,
California Stil
Nuove Falcono,
T3, Gespanne
und andere**

**Ersatzteile
VA-Schrauben
Restaurationsbetreuung**



Kein Moto Guzzi - Vertragshändler

Klein Guzzi und die Bastler

Teil II

So nahm das Drama seinen Fortgang. Ich bestellte Köpfe, Kolben, Ventile, und jede Menge Kleinkram. Nach einiger Zeit rief der Händler an, er könne die Teile nicht besorgen, es seien auch in Italien, keine zu bekommen.

Ich stellte ihn als unfähig hin und versuchte es bei ca. 30 (!) weiteren Adressen.

Sowohl bei Vertrags- als auch bei freien Händlern stieß ich zwar auf jede Menge Engagement, hatte aber überall das gleiche Problem: die Teile waren nicht zu kriegen. Nach vier Monaten, tausend Telefonaten und unzähligen Briefen versuchte Gerhard in seinem "Zuliefererkreis" etwas zu bekommen, blieb aber auch erfolglos.

Wiederum Wochen später hätte mir ein bekannter Kölner Guzzispezialist die Teile bieten können, schien sich jedoch der knappen Teileversorgung bewußt und wollte fast den doppelten Preis für die Originalteile haben, was ich dankend ablehnte. Ich möchte an dieser Stelle dem Gros der befragten Adressen für ihr Engagement danken, mir zu helfen, auch wenn nichts dabei herauskam:

Einige riefen mich an, wenn sie erneute Absagen bekommen hatten, andere schrieben mir, ich könne es ja hier und da einmal versuchen ...

Ein knappes halbes Jahr war nun seit Beginn meiner Suche vergangen, etliche Sonnenstrahlen auf die Straße gefallen, als mir die um Hilfe gebetene Zeitschrift "MO" die Adresse eines Süddeutschen gab, der sich auf die kleinen Guzzis spezialisiert hatte.

Ich schilderte ihm mein Problem, auch er versuchte sein Bestes, wieder Nix. "Die Itacker haben wohl keine Lust", sagte er mir am Telefon. Er hatte jedoch eine, wenn auch teure, Alternative anzubieten, nämlich die Umrüstung mittels 550-ccm-Kit + Schmiedekolben. Da meine Nerven arg strapaziert, meine Geduld am Ende und sein Sonderpreis im Hinblick auf Power + Qualität zu verkraften war, bestellte ich nun die besag-

ten Teile. (Für etwas weniger Bares bot ein anderer Händler ein 650-ccm-Gußkolben-Kit an, daß Gerhard jedoch wegen weiterer nötiger Umbaumaßnahmen für uninteressant hielt.)

Er zeigte sich mit dem Inhalt des Paketes dann durchaus zufrieden und begann daraufhin mit dem Aufbau des Motors, wobei ich auch gleich eine Schwungscheibenerleichterung in Auftrag gab.



langsam, aber sicher...

Inzwischen warteten die neue Stucchi-Halbschale (Oberteil einer LM-Verkleidung), die Sitzbank und der Tank in einem rot-grün-weiß auf ihren Einsatz.

Auch die Felgen - siehe da, Daddys Geschmack war doch nicht so schlecht -, waren wieder weiß und mit neuen Pirellis besohlt - vorne 100, hinten 110-er Format, mehr ist nicht drin (Für die Paarung hab' ich noch nicht mal ein Gutachten, vielleicht ja einer der Leser!)

Nun sollte man denken, daß ich hiermit die größten Probleme überstanden hätte, aber weit gefehlt: die V 50 C hatte, bedingt durch die Softchopperoptik, eine

gänzlich andere Schwinge, die zwar einen 130-er Schlapfen, jedoch nur in 16-Zoll-Format, zuließ. Ich hatte angenommen, daß ich nun einfach die Imola-Schwinge mit dem Getriebe der V 50 C koppeln könnte. Denkste, denn die Kardanwelle paßte aufgrund unterschiedlicher Verzahnung nicht auf das Anschlußstück am Getriebeausgang.



... nur der Gummikuhscheinwerfer stört !

Also mußte ich das Getriebe vom Motor trennen und mangels Geld, Zeit und Nerven das der V 35 montieren. So kam natürlich eine recht kurze Übersetzung zustande, die ich u.U. dann später noch abändern wollte.

Zunächst sollte die "Kleine" aber erstmal rennen. Und siehe da, der Motor sprang auch beim zweiten Knopfdruck an, und nach dem vielen "Glück" zuvor konnte ich es kaum fassen.

Gerhard grinste, wie er immer grinst, wenn er mal wieder ein neues "Werk" vollbracht hat, und ich war sowieso happy, als das Blubbern erklang.

Gerhard erlegte mir für's Einfahren besondere Sorgfalt auf und da die Köpfe nach einer Weile nachgezogen werden müssen, fuhr ich schon nach 300 km zur ersten Kontrolle in seine Werkstatt.

In der Tat war ein Nachziehen bereits nötig, danach wurden Ventile und Zündzeitpunkt kontrolliert und eingestellt.

Da ich Guzzi fahre, brauchte ich nicht lange auf die nächsten Probleme zu warten: auf der rechten Seite kam es immer häufiger zu Fehlzündungen, die ihr Opfer in zahlreichen Zündkerzen fanden. Nach Beratungen mit anderen Guzzisten wurde mir empfohlen, die Bosch-Zündkerzen gegen Champion N6Y auszutauschen. Damit verringerte sich zwar die Anzahl der Defekte, sie kamen jedoch trotzdem weiterhin vor. (Seltsamerweise gab es nur Fehlzündungen, wenn ich die Zylindersturzbügel am Ventildeckel montiert hatte! Das wird wohl eher Zufall gewesen sein.)

Zwischenzeitlich tauschte ich die Zündspulen untereinander aus, da ich einen evtl. Defekt der für den rechten Zylinder zuständigen vermutete.

Daraufhin mußte ich rechts noch einmal eine neue Kerze montieren und habe seitdem Ruhe - die Sturzbügel liegen im Regal! Einige Male gab es dann im Schiebepetrieb nochmal leichte Aussetzer, immer rechts, die jedoch keine derart zerstörerische Wirkung mehr hatten und mit einer erneuten Vergasereinstellung und anderer Hauptdüsenbestückung (orig. 118, nach verschiedenen Experimenten 125) gänzlich verschwunden sind. Auch der Leerlauf ist jetzt o.k. Bisher habe ich den Motor langsam an den roten Bereich herangeführt und nach ca. 2000 km auch mal Vollgas gegeben. Ich bin mit der Leistung jetzt sehr zufrieden, das Teil läuft durch die kurze Übersetzung zwar "nur" 160 km/h, diese Geschwindigkeit wird aber auch an fast jeder Steigung erreicht, und die Beschleunigung läßt keine Wünsche offen, zumindest für diese Leistungsklasse.

Nur ein Drehzahlbegrenzer wäre kein Fehler, so fesselt man den Blick beim Gasgeben ziemlich am

Drehzahlmesser, der dank der erleichterten Schwungscheibe sehr schnell den "gelben Bereich" durchheilt.

Inzwischen habe ich die Stucchi-Verkleidung wieder verkauft, sie fand den Tod beim Sturz mit einer RD 350!

Und Puristen verzeiht, für die Guzzi habe ich mir günstig die Schale einer XJ 600 zugelegt, die auch bald montiert werden soll.

Bislang fahre ich einen Gummikuh-scheinwerfer spazieren, und wenn die "ewige Baustelle" wirklich mal fertig wird, wäre da noch der TÜV und ein Vater, dem die Maschine jetzt doch gefällt (genau wie meiner Mutter), der sie aber "erst fährt, wenn die Verkleidung dran ist!"

Demnächst soll noch eine Eigenbau-Rastenanlage entstehen, die Alu-Ochsenaugen werden noch "entkantet", das Sitzpolster wird geändert, der Mitnehmer der Tachoschnecke ist zum x-ten Male abgebrochen und letzte Woche ist das Kardangeln zerbröselt. Ist das Glück?

Und weil's so schön ist, wird mein nächstes Motorrad eine Le



Die Yamaha-Verkleidung ist angepaßt, aber noch nicht lackiert. Mittlerweile ist das passiert.

Mans, die mit Sicherheit auch nicht original bleibt.

Bis dahin erfreue ich mich weiterhin der vielen kleinen Mißgeschicke, schaue auf die selbstgefertigten weißen Zifferblätter, höre den Klang der Silentiums und sonntags morgens zwischen 5.00 und 6.00 auch vielleicht mal den der Eigenbau-Edelstahlöpfe, stelle andauernd das Ventilspiel nach und läster über die Japan-Bikes meiner Bekannten ...

Viele Grüße,
Oliver Schneider
Kölner Str. 335
5908 Neunkirchen 4

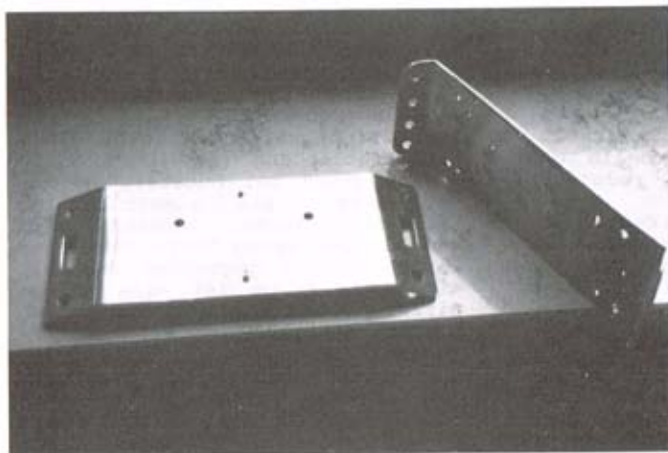
Laverda-Spezialist

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

Fa. Nieland, Rottenbucherstr. 14, D-8951 Osterzell
Tel. 08345/884, Telefax 08345/714

Gepäckbefestigungsplatte für Le Mans

Da wir erhebliche Probleme beim "Festzurren" von Gepäckrollen etc. bei den Le Mans (4 + 5 speziell) im Bereich der hinteren Sitzbank und Bürzel hatten, haben wir uns da einmal etwas überlegt, (gefertigt und ausprobiert) um ein sicheres/besseres "Verstauen" zu gewährleisten.



Denn an "Plastik" kann man auf längere Sicht nichts "anhaken" und die Blinkerhalter (aus Plastik) haben auch so ihre Tücken. Zum besseren Verständnis die Fotos.

Wir haben aus Alu 2 mm Stärke oder V2A 2 mm Stärke ein rechteckiges Stück geschnitten, gebogen (siehe Fotos) die Kanten abgerundet und von Graden befreit, mit jeweils 4 8 mm Löchern versehen und einen Schlitz von 8 x 30 mm (für Gurte) (die Löcher für Gepäckspinnhaken) versehen, und hinter das Nummernschild fest angeschraubt. Das Ergebnis war super, das Gepäck rut-

scht einem jetzt nicht mehr so in den Rücken, wenn man die vorderen Spinnhaken in die Griffmulden (Griffe aus Rundeisen) einhängt und die hinteren in die jeweiligen Löcher des Bleches. Das Gepäck paßt jetzt schön in die Mulde des Bürzels.

Wir meinen: eine wirkliche Verbesserung zur Gepäckbeförderung. Das Blech stellt auch keine Gefahr dar, da es fast mit dem Nummernschild (Größe 2500 x 2000 mm) abschließt. Fahre selbst Le Mans 5.
Prädikat: Nachahmungsempfehlenswert.
Mit freundlichen Grüßen
Det Rudolf
(Bull's Eye Gemeinschaft)
-Osnabrück-

Oben die fertigen Platten vor dem Anbau.
Unten eine montierte Halteplatte, die hinter dem Kennzeichen kaum auffällt.



Preissturz bei Ducati

Stellungnahme des Importeurs zu dem gleichnamigen Artikel in MOTALIA Nr. 18

Sehr geehrter Herr Hasselbrink, zuerst möchten wir die Gelegenheit wahrnehmen und offiziell mitteilen, daß wir nunmehr wie in der Vergangenheit unter dem Namen "DNL Motorrad GmbH" tätig sein werden. Wenn auch der Name nun bleibt, so möchten wir keineswegs an die Vergangenheit anknüpfen.

Wir wollen versuchen, Ihre Fragen über Absicht und Hintergründe unserer zeitweiligen Preisreduzierung zu beantworten.

Es wurde bereits wiederholt in der Presse berichtet, daß die Preise für einige Ducatis und Cagivas drastisch gesenkt wurden. Zum Teil wurde sogar berichtet, daß sämtliche Ducati-Modelle und einige Cagiva-Modelle reduziert wurden.

Richtig ist, daß die Cagiva-Modelle im Preis alle unverändert geblieben sind, und daß von den Ducatis nur 3 Modelle im Preis reduziert wurden.

Sie sollten wissen, daß unser letztes Angebot "Mondiale" (750 Sport/Paso 750 und 906) nicht allein auf unserer Preispolitik beruht. Cagiva Commerciale hat auch für uns überraschend diese 3 Modelle reduziert und sämtliche europäischen Generalimporteure angeboten. Was haben wir gemacht? Wir haben diesen reduzierten Herstellerpreis aufgegriffen und an unsere Vertragshändler, und letztlich dem Endabnehmer und Fahrer weitergegeben. Dies ist eine genauso einfache wie klare Antwort auf die Frage, warum die 3 Modelle nun plötzlich von uns verbilligt angeboten wurden.

Wir versuchen auf diesem Wege, zu dieser Reduzierung Stellung zu nehmen. Gleichfalls sind wir immer wieder überrascht, wie einzelne Pressevertreter versuchen, durch den Vergleich alter Preisangaben mit den neuen, reduzierten Preisen eine möglichst hohe Prozentzahl an Preisverfall zu errechnen.

So geht der Motor-Presse-Verlag hin und errechnet in einer Kurznotiz in der "Motorrad", daß bei der 750 Paso ein Preisverfall von 31,2% zu verzeichnen sei. Dank

schlechter Informationsarbeit von "Motorrad" wird hier ein alter Preis genommen, der sich zwischenzeitlich bereits schon einmal vermindert hatte. Aber nein, man nimmt einen völlig veralteten Preis und kann somit "satte" 31,2% aufweisen.

In gleiche Richtung geht Ihre Veröffentlichung (Nr. 18 / 08/90 - Preissturz bei Ducati), in der der alte Preis einschließlich Liefernebenkosten genannt wird und mit dem neuen Preis ohne Liefernebenkosten gegenüber gestellt wird. Die Folge ist eine höhere Differenz und damit können schon wieder einige Prozentpunkte errechnet werden.

Wir haben manchmal den Eindruck, daß nichts unversucht gelassen wird, uns in einem schlechten Licht erscheinen zu lassen.

Wenn wir in unserer Anzeige die neuen Lärmschutzrichtlinien ab Oktober 1990 ansprechen, so ist dieses ein Argument, welches doch nicht nur uns als Importeur einen Vorteil bringt, sondern doch in erster Linie dem Käufer und Fahrer einer Ducati.

Steht nicht Ducati seit jeher für einen satten Motorklang?

Gehörte nicht dieses satte Bollern des V-2 zu Ducati wie die rote Farbe zu Ferrari (und Ducati)?

Die immer verschärfteren Lärm- und Abgasbestimmungen könnten in Zukunft dafür verantwortlich sein, daß sich das besondere Klang-Image von Ducati verändert. Also wer will es verdenken, wenn die vielen Freunde der Ducati auf eine "echte" Ducati alter Machart bestehen. Wir verstehen unser Argument "Lärmschutzrichtlinien" eher als Angebot an den Fahrer, noch in den Genuß der "satten" Ducati zu gelangen.

Zu einem weiteren Argument unserer Kritiker: Wollen wir unsere Motorräder verkaufen und eine gute Verkaufsstatistik vorweisen? Natürlich ist nichts gegen eine gute Verkaufsstatistik einzuwenden. Jedoch nicht nur, wie viele glauben, um unsere Stellung als Importeur zu behaupten. Wir haben mit dem Hersteller eine feste Vereinbarung. Wenn beide Seiten ihre Verpflichtungen einhalten, und davon ist auszugehen, besteht kein Anlaß, über unseren Importeursvertrag zu sprechen.



Zudem wäre es doch völlig unglaubhaft, wenn wir behaupten, wir wollten unsere Ducati zum Selbstkostenpreis abgeben und quasi verschenken. Dies erwartet ernsthaft niemand von uns.

In diesem Zusammenhang möchten wir an einen Leserbrief des Moto-Italia-Clubs Burgthann, 8501 Lindelburg (MOTORRAD 16/90, Seite 89) erinnern.

Der Club beobachtet "mit traurigem Herzen" wie die Verkaufszahlen japanischer Motorräder steigen. Er (der Club) sieht in dieser Motorradschwemme das Todesurteil für Motorräder aus Italien.

Wir meinen, daß wir aufgerufen sind, gegen diese Schwemme anzukämpfen. Man möge uns verzeihen, daß wir es geschafft haben, eine ganze Reihe von neuen Ducati Motorrädern und Fahrern auf die Straße gebracht zu haben. Aber

genau das ist es, um die Ducati zukünftig am Leben zu erhalten.

Alle Freunde von Ducati sollten sich keine Sorgen über den Verlust von Prestige und Exklusivität machen. Dafür besteht nach unserer Meinung kein Anlaß, da alle Motorräder unserer Marke auch weiterhin wertbeständig bleiben werden.

Wir hoffen, Sie werden uns in unserer Argumentation folgen können. Es ist zudem kein Geheimnis, daß auch sämtliche Vertragshändler von diesen 3 Modellen profi-

tiert haben. Wir gönnen ihnen diesen Erfolg. In diesem Fall hat es sich wieder einmal gezeigt, daß es von Vorteil ist, wenn man zu den anerkannten und autorisierten Vertragshändlern gehört.

Wir sehen keinen Anlaß uns zu rechtfertigen, nehmen aber jede Gelegenheit wahr, unseren Standpunkt zu vertreten. Wir wären Ihnen dankbar, wenn sie unsere Stellungnahme in Ihrer nächsten Ausgabe (vielleicht als Leserbrief) abdrucken würden.

Mit freundlichen Grüßen
DNL Motorrad GmbH
D. Kottirre

Während unsere Kollegen vom "Motorrad" einen Preisverfall von 31,2 % ausgerechnet hatten, kamen wir auf 20 - 23 %.

Es ist richtig, daß wir einmal eine Preisangabe mit Lieferkosten und eine ohne erwischt hatten. Beim Vergleich des alten mit dem neuen Preis - diesmal beide mit Nebenkosten - kommt ein Verfall von 21 % für die 750 Paso heraus. (Bei der 750 Sport sind es 19,7 % und die 906 Paso ist bloß um 12,3 % billiger geworden.)

Aber egal wie hoch die Prozentzahl ist, der plötzlich aufgetretene Wertverlust beträgt bei der 750 Sport 3000 DM.

Die Red.

Liebe Freunde, wir vom Moto Guzzi Club of Victoria bekommen Euer Magazin MOTALIA und lesen es mit großem Interesse. In Eurer April-Ausgabe erbittet Ihr Wiederhall Eurer internationalen Leser und um Angabe der Clubadressen.

Das zweite Heft, das wir von Euch erhalten, ist an den Ducati Club of South Australia adressiert, aber mit unserer Anschrift. Ich weiß nicht, wie es dazu gekommen ist, aber ich kann mir vorstellen, daß Ihr uns eigentlich nur ein Heft schicken wollt. Unser Club schätzt die Informationen über Zubehörprodukte, die in Europa für Guzzis erhältlich sind und über die Modifikationen, die Eure Leser an ihren Motorrädern vorgenommen haben. Wir stehen Euch in den Umbauten sicher nicht nach, aber da Ihr dichter an Italien dran seit, habt ihr es leichter, die neusten Teile zu bekommen.

Unser Präsident, der ein Pilot ist, wird für die nächsten 18 Monate für LuxAir (Luxembourg Airlines) fliegen. Sein Name ist Mark Whitaker, genannt Rocky, vielleicht wird er Euch kontaktieren, oder Ihr begegnet ihm irgendwo in der Zeit, wo er bei Euch drüben ist. Sobald er das Flugzeug in Luxemburg verlassen hat, wird er eine Daytona kaufen, also haltet Ausschau nach ihm.

Ich habe dem Brief eine Ausgabe unserer neusten Clubzeitung, die monatlich erscheint, beigelegt und ich will versuchen, Euch so oft wie möglich ein Exemplar zu schicken. Wir haben ca. 50 Mitglieder und der Club durchläuft gerade eine Wiederaufbauphase. Ich habe geschrieben, daß unser Präsident für 18 Monate nicht da sein wird und tragischerweise starb unser Kassenwart. Am 24. Mai wurde Veronica Drummond - genannt Ronnie - nach einem high-sider-Sturz mit ihrer Lario auf einer Autobahnauffahrt von einem Auto überrollt und war sofort tot. Das riß eine große Lücke in unseren Vorstand, denn Ronnie war eine unermüdliche und gewissenhafte Arbeiterin für den Club. Sie war eine wundervolle Person,

die wir sehr vermissen. Ronnie war vermutlich auch die einzige, die weiß, warum wir die MOTALIA so adressiert bekommen, wie es ist. Macht weiter mit Eurer guten Arbeit und bitte wißt, daß Eure Bemühungen, ich bin sicher, rund um den Globus anerkannt werden.

In Freundschaft Jay Milne, Moto Guzzi Club of Victoria Inc., P.O. Box 379, Boronia, Victoria 3155, Australien

 Hallo Felix,
 schönen Gruß aus Münster. Der Leserbrief von Norbert Dalmühle hat mir dann doch zu denken gegeben. Ich konnte es mir dann doch nicht verkneifen, darauf zu antworten:

Oha! Jetzt hab' ich aber Lack gekriegt. Die TÜV Geschichte verfolgt mich, seitdem sie veröffentlicht wurde. Verschiedene Freunde, die mich kennen, und auch besagter TÜV Prüfer haben mich schon angesprochen und mir gesagt, daß ich reichlich daneben gegriffen hätte. Als ich die Geschichte "DER KESSEL" nach mehrwöchigem Abstand in der MOTALIA las, war ich selbst reichlich erschrocken. So böse, wie es dort gestanden hat, war es wirklich nicht gemeint.

Lieber Herr Meyer, ich möchte mich in aller Form entschuldigen, es war nicht so grob gemeint, wie ich es schrieb.

Ich werde, wenn ich mal wieder etwas schreibe, höllisch aufpassen, daß ich niemanden auf die Füße trete.

Es sei denn, er hat es wirklich verdient und ich kann es auch beweisen.

Ich hoffe, Sie nehmen meine Entschuldigung an.

Soviel dazu. Und jetzt zu Dir, Norbert.

Du als mein Haus- und Hofschrauber kannst, glaube ich, ganz gut beurteilen, was ich mit dem Kessel treibe. Das damals mit den Kolben und Zylindern war eindeutig Verschleiß. Das hat nichts mit Autobahn oder Landstraße zu tun. Auch ein Guzzi Motor, selbst

einer von der schnellen Sorte, muß Vollgaspassagen ertragen können. Wenn er das nicht haben kann, stimmt etwas am Tuning nicht. Logisch dabei ist, der Verschleiß ist natürlich höher. Wer schnell sein will, muß leiden (zahlen und freundlich bleiben).

Wo du allerdings vollkommen Recht hast, die Comp K Reifen taugen nichts für die Autobahn. 3000 km dann ist Feierabend. Du mußt allerdings auch zugeben, daß ich nicht nur sonntags morgens um 6.00 Uhr durchs Münsterland bolze, sondern am Wochenende auch mal eben 2000 km zu irgend welchen Treffen oder Rennen fahre. Da läßt sich die Autobahn nun mal nicht umgehen. Wenn's Geld reicht, werde ich mir ein zweites Hinterrad anschaffen. Da kommt dann ein Tourenreifen drauf. Dann habe ich nämlich die freie Wahl zwischen Touren- und Sportbereifung. Wärest Du dann mit mir zufrieden Dotore Dalmühle?

Selber Forza
Wolle

anderen Straßenseite zufahren - (ich hab's schon) werden natürlich auch Treffenberichte folgen.

Das Gross der motorradfahrenden Vehikel wird natürlich von den fernöstlichen High-tech-plastik Krädern angeführt, aber zum Glück nicht so exessiv wie in Europa. Norton, Triumph, BSA, Ducati, Gummikuh und Harley Davidson nehmen ca. 50% Marktanteil ein. (Genau Zahlen folgen)

Anbei sende ich Dir einen Bericht über eine Guzzi aus den USA vielleicht kennst Du ihn schon - dann schmeiß ihn weg, den ich in einer älteren Ausgabe der "Australian M.Cycle News" gefunden habe; da können sich die einschlägigen Herrn in Deutschland einäschern lassen. Ich hoffe Du kannst damit etwas anfangen.

Wenn jemand an Australien interessiert ist zwecks Reisen, Mopeds oder so, dem kannst Du ruhigen Gewissens meine Adresse geben.

Gruß Theo

Hallo MOTALIA-Team,
Nun ein bißchen zu Australien: Die Italo-Szene ist hier genauso stark, ich persönlich meine sogar noch stärker, vertreten als in Deutschland. Der Schwerpunkt liegt jedoch nicht wie bei Euch auf Guzzi sondern erheblich mehr auf Ducati (+ Cagiva) - Moto Guzzi wird auch gefahren, aber mehr als "Exote" (wie Benelli + Morini in Deutschland).

Vom Baujahr her beginnt das Italienerium leider erst Mitte der siebziger Jahre - ältere Modelle sind nahezu nicht anzutreffen, weder auf der Straße, noch in der einschlägigen Presse - Schade!

Es finden hier auch, wie bei Euch, die "berühmten" Italo- und die "verrufenen" Markentreffen statt. Eines davon nennt sich die "Spagetti-Rally" - Tatsache! (Termine folgen) Sobald meine überalles geliebte V7 und die 400 kg Ersatzteile hier angekommen sind (per Seefracht), sich die Guzzi 'dran gewöhnt hat auf der

RPR

DUCATI
CAGIVA





Motortuning,
Fertigung von Spezialteilen,
Neumaschinen, Zubehör

Ihr Ducati-Vertragshändler im
Rhein-Ruhr Gebiet

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

Die unendliche Geschichte

Teil V

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

Als wir uns im Sommer 1986 ein neues Motorrad kaufen wollten, war eine der Kriterien, daß man an das Motorrad Koffer montieren kann. Nach einigem Überlegen entschieden wir uns ja für die Moto Guzzi California II. Diese hat schon serienmäßig einen Gepäckträger und Koffer. Die Koffer sind so montiert, daß sich der Schwerpunkt über der Hinterradachse befindet. Dadurch verschlechtert sich das Fahrverhalten bei beladenen Koffern kaum.

spiel vieler anderer California-Besitzer und zurrten die Koffer im beladenen Zustand sicherheits halber noch mit einem Gurt fest. Dazu müssen aber richtige Spanngurte verwendet werden und keine Gummistrapse.

Irgendwann stellten wir fest, daß in den Rückwänden von beiden Koffern Risse waren. Bei dem Geflatter eigentlich kein Wunder. Also wurden die Risse geflickt und die Rückwände verstärkt. (Siehe auch MOTALIA Nr. 16).



Koffersicherung mit einem Vorhängeschloß

Schon nach kurzer Zeit stellten wir fest, daß die Koffer doch etwas flatterig sind. Man muß nur mal nach hinten schauen, wenn man an der Ampel steht, die Dinger wackeln nicht schlecht. Ein Bekannter erzählte uns, daß er schon mal einen Koffer seiner Cali auf der Autobahn verloren hatte. Also folgten wir dem Bei-

Im Zusammenhang damit widmete ich den Kofferhaltern mehr Aufmerksamkeit.

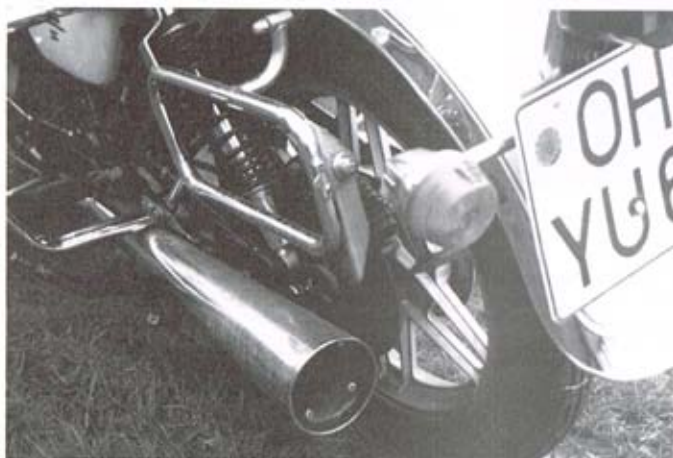
Vorne wird der Koffer am Gepäckträger eingehakt und hinten mit einem Schloß gehalten. Zusätzlich greift ein federbelasteter Stift in eine Lasche, die am Koffer angeschraubt ist.

Bei den meisten Guzzis hängt der Koffer an dem Schloß. Die Klappe, die über den Gepäckträger greift, ist nicht dafür gedacht, das Gewicht eines vollgepackten Koffers zu halten und verabschiedet

sich gerne. Zum Glück hängt der Koffer ja noch an dem federbelasteten Stift, sonst würde er verloren gehen.

Als ich diesen Haltemechanismus mal abbaute, um ihn ordentlich zu reinigen, stellte ich fest, daß das Führungsloch des Haltestiftes exzentrisch gebohrt ist. Das heißt, daß man durch drehen des

Mechanismus die Entfernung des Stiftes zum Gepäckträger einstellen kann. Wenn man die Dinger richtig hindreht, wird der Koffer nun durch diesen Halter fixiert und nicht mehr durch das Schloß. Und siehe da, die Koffer sitzen viel stabiler und wackeln kaum noch. Die Klappe des Verschlusses sitzt locker über dem Halter und muß keine Tragekräfte mehr aufnehmen. Das Schloß ist also nur noch Schloß und nicht mehr Halter.



Ein Sicherheitsschloß ist wohl der beste Schutz gegen Diebstahl. Vermutlich etwas schlecht zu erkennen, der federbelastete Gummiteiler, der gegen den Koffer drückt.

Die Klappe des Schlosses, die hinter die Nase am Gepäckträger faßt, wird durch einen hohlen Messingstift gehalten, der natürlich keine großen Kräfte aufnehmen kann. Nachdem eins meiner Kofferschlosser kaputt ging, behalfe ich mir damit, daß ich einfach einen Pappnagel in den Messingstift schlug. Ersatz ist bei einem Kofferschloß nicht gerade billig. Ich habe, wenn ich mich recht erinnere, 36,- DM für ein Schloß bezahlt. Ein Koffer soll beim Guzzi-Vertragshändler sogar 530,- DM kosten, habe ich mal gehört.

Die Schösser, mit denen die Koffer an dem Gepäckträger gesichert werden, haben sowieso mehr Alibi-funktion als eine Berechtigung als Diebstahlschutz. Jeder Fünf-

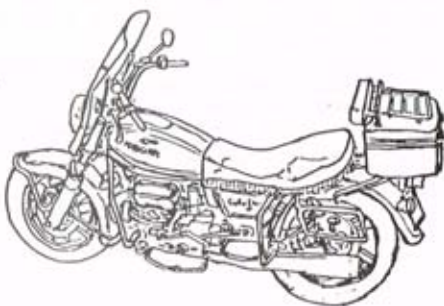
jährige dürfte keine großen Schwierigkeiten haben, sich den Koffer samt Inhalt anzueignen, wenn er will.

Auf dem Laverda-Treffen in Silberstedt habe ich vor kurzem eine einfache Möglichkeit gesehen, die Koffer wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen. Ein pfiffiger Guzzist hat einfach den Haltemechanismus durchbohrt und die Koffer mit Vorhängeschlössern gesichert.

Eine noch bessere Lösung hatte ich vor ein paar Jahren gesehen. Anstelle des Federbelasteten Stiftes hatte der Eigner einer Cali ein Sicherheitsschloß installiert, das hereingedrückt werden kann. Solche Schösser sind an vielen Zapfsäulen zu finden. Dort werden damit die Zapfpistolen über Nacht an der Säule festgeschlossen.

An der Cali mit dem Sicherheitsschloß als Kofferhalter war noch eine zweite intelligente Idee verarbeitet. An einem nach unten zeigenden Ausleger war ein Gummiteiler befestigt, der durch eine Feder gegen den Koffer gepresst wird. Dadurch sitzt der Koffer auf Spannung und wird so am Wackeln gehindert.

Felix

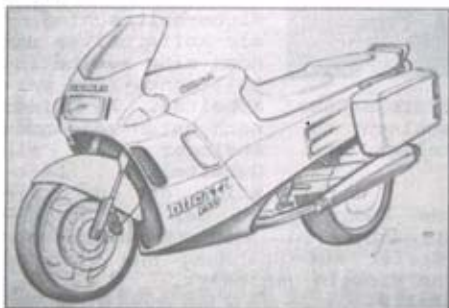


Ducati Zukunftsstudien

In einer englischen Zeitung waren diese beiden Zeichnungen als Zukunftsstudien zu sehen.



Die Ducati 400 ist ein Einzylinder, der motortechnisch von der 851 abstammen soll. Anstelle der Einspritzanlage kommt ein Vergaser zur Gemischaufbereitung zum Einsatz. Die Einarmschwinge läßt erkennen, daß an high tech nicht gespart wird.



Der Sport-Tourer Ducati 1000 ist eine Mischung aus 851 und Paso, am Heck befinden sich zwei Koffer für das Gepäck.

Ob Ducati solche oder ähnliche Motorräder produzieren wird, wird die Zukunft zeigen.

Auf der IFMA soll eine unverkleidete 750 Sport die Reaktionen des Publikums testen. Erst nach der Messe soll entschieden werden, ob dieses Motorrad in Serie gehen wird.

Kofferset für Cagiva 900 Elefant

Die Firma Hepco & Becker bietet einen Kofferhalter für die neue Enduro an.

Magni-Guzzi mit Vierventiler

Auf der IFMA wird der deutsche Magni-Importeur das neueste Modell mit dem Motor der Daytona vorstellen.

Geschäftsaufgabe

Die Motorradwerkstatt Ezard Nebe in Freiburg hat zum 31. August ihre Werkstatt aufgelöst.

Bimota Dieci

Unter dem Namen Dieci soll ein Sondermodell der YB 8 mit Upside Down Gabel und Federbein von Öhlins vorgestellt werden.

Husqvarna 610 TE

Auf der IFMA wird Husqvarna eine hubraumerweiterte Version der 510 TE vorstellen. Mit 610 ccm dürfte der sowieso nicht schwächliche Crosser eine ideale Antriebseinheit für SOS-Bikes darstellen.

Guzzi auf der IFMA

Moto Guzzi wird auf der IFMA fast alle Modelle wahlweise mit Einspritzung und Katalysator vorstellen. Die Daytona und die Enduro Quota werden ausschließlich mit Einspritzung und ohne Kat verkauft werden.

Wenn es keine besonderen Schwierigkeiten mit der TÜV-Abnahme gibt, wird die Daytona noch Ende des Jahres bei den Händlern stehen.

Kein Fünfventiler von Aprilia

Die Präsentation der ersten Aprilia mit dem neuen Fünfventiler-Einzylinder wird noch auf sich warten lassen. Vermutlich wird das Motorrad erst im Herbst '91 auf der Messe in Mailand vorgestellt werden.

Regelmäßige Italo-Treffs

Unter dieser Rubrik können alle Clubs, IG's, Stammtische usw. ihre regelmäßigen Treffpunkte veröffentlichen. Eine kurze Mitteilung mit Ortsangabe und Info-Adresse oder Telefonnummer an den Verlag genügt.

Jeden Freitagabend (ab 18 h) treffen sich Italienerfahrer und andere Klassikerfreunde am Fuße der Schauinslandstrecke bei Freiburg. Treffpunkt ist der alte Fahrerlagerplatz beim Gasthaus "Zum Start" Info: Tel. 0761/64611, Walter.

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

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.

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

EINLADUNG

zum
3.internationalen



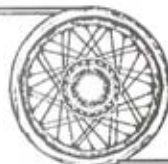
vom 14.-16.09.1990
in Kiel-Falckenstein

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 '90

Guzzi V7/700 ab 6000 KM	Bj. '71
Guzzi T3 ab 10000 KM	Bj. '82
Guzzi V1000 Convert 22000 KM	Bj. '74
Guzzi V7/750 Ambassador 27000	Bj. '79
Guzzi V7/850 Calif. 16000 KM	Bj. '71
Guzzi Nuovo Falcone ab 2000 KM	Bj. '71



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

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.

"Le Mans" Treffen in Osnabrück, "Bulls-Eye", Mindenerstr. 194 jeden 2. + 4. Dienstag im Monat um 20.00. Info: 0541/ 388336.

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

Tourenvorschlag

Es stand eigentlich nur die grobe Richtung fest, das Burgenland in Österreich. Die Streckeneinteilung bestimmte in erster Linie das Wetter, dann Zeit (Tank), gefolgt von den grünen Straßen auf der Landkarte (1:300 000) und den gemütlich einladenden Cafes. Ansonsten wurde in der Früh beim Cafe die Marschroute bestimmt. Doch meist waren wir abends woanders. Die einzelnen Etappen betragen 350 - 500 km. Somit dürfte immer genügend Zeit für Fotos, Besichtigungen oder andere Abstecher sein. Da wir allein fuhren, brauchten wir keine Rücksicht nehmen.

Da ein europäisches Tief gemeldet war, blieben nur Rosi, ich und Otto (das Gespann) übrig. Erste Haltestation war die Tankstelle vor Schärding, sehr oft Ausgangspunkt kleinerer Grenzlandtouren. Diese sehr schöne Stadt liegt am Inn ca. 30 km vor Passau.

Da wir erst mittags abfahren, nahmen wir nach der Grenze die Bundesstraße 137 nach Wels, diese ist nicht so langweilig wie die Autobahn und doch nicht zu stark befahren. Fahrzeit war 3/4 Std. Von Wels aus ging ich den ersten Kompromiß ein, nahm die Autobahn Richtung Wien, wobei ich die 120 km bis Ybbs a.d. Donau in einer knappen Stunde schaffte.

Dieses Gebiet bis zur CSFR ist für mich bestens für Sonntagstouren geeignet, dafür mußte jetzt die Gegend des Ybbstaler Alpenland herhalten. Nach der Autobahnausfahrt ging's links auf der B 25, die über Scheibbs in ein Hügelland führt, das es in sich hat. Ehrlich traumhaft! Die Straße zu fahren, war ein Genuß, der Takt der langegezogenen Kurven paßte super zum Schwenker. Sich rechts an den Beiwagen zu schmiegen, ohne auf Kies auszurutschen und in Linkskurven die Beifahrerin im Abstand von über 1 m rechts im Blickwinkel zu haben. Kurz vor Linz bog ich rechts ab nach Mariazell (Wallfahrtsort).



Und immer wieder faszinierende Ausblicke

Es war eine grüne Straße, auch zu recht. Auf den ersten Kilometern wußte ich nicht, genieße ich die Ausblicke oder konzentriere ich mich voll auf die Straße. Es war so wenig Verkehr, daß sogar Unterhaltung möglich war. Auf einmal kam Takt auf, links-rechts immer übersichtlicher, dann ein bißchen enger bergauf und wieder lange Kurven. Das Visier hatten wir schon lange wieder unten. Gefragt war nur 3. + 4. Gang.

Keine extreme Schräglage, aber trotzdem kam ich in Rechtskurven zu schnell auf den Anschlagpunkt des Schwengers. Dieser Straßenbau faszinierte mich, bald hätte ich die Paßhöhe übersehen. Inzwischen durstig geworden, beschlossen wir, in Mariazell Cafe-pause zumachen und gleichzeitig die weitere Strecke zu studieren. Da der Tank noch nicht Reserve hatte, die PZ trotzdem schon um 1 ½ Std. fortgeschritten war, dachten wir, nur bis zum Kurort Aflenz zufahren. Auf der 20er ging's weiter Richtung Karffenberg. Ätsch und schon war sie da - die Reserve! Später stellte sich heraus, das es möglich ist, damit gemütlich über 50 km zu guzen. Während der Tankpause erfuhren wir von den Unternehmungen des Motorradfahrerwirt's in Aflenz. Aufgrund der Uhrzeit 16.30 wollten wir aber noch guzen. Das Wetter war auch (noch) super und die Straßen in der Landkarte viel zu schön. Also ein paar km zurück und rechts den Pretalsattel hinauf. Diese Straße ist nicht besonders gut und so entschlossen wir uns zu langsamer Gangart. Bald mußte laut Karte eine größere grüne Straße kommen, doch am Horizont war es nur schwarz. Darum fiel es auch nicht ins Gewicht, daß wir nur über ein größeres Eck wieder Richtung Wienerneustadt kommen konnten. Kurzum, auf der 30b fuhren wir



Besichtigung einer unter Denkmalschutz stehenden Wassermühle

die andere Seite nach Kindberg, ca. 20 km vor Bruck a.d. Mur links ins Stanzertal. Somit hatten wir das Pflingsttief schon wieder hinter uns.

Viel zu oft versprech ich mir, hier kommst Du wieder her. Gegen 18.00 kamen wir in Birkenfeld auf die 72er Richtung Weiz und Gleisdorf. In Gleisdorf hab ich mich kurz verfahren, aber nach ½ Std. waren wir dann wie geplant auf der 68er nach Feldbach. Unterwegs hielt Rosi Ausschau nach Pensionen oder kleineren Gasthäusern. Pünktlich um 20.00 hatten wir in Feldbach beim 1. Versuch Glück. Jetzt die paar Sachen rauf - ein wenig Rast und Wasser. Anschliessend machten wir uns zu Fuß auf in den Ort, wo wir beim Chinesen reichlich bedient worden sind. Pflingstsonntag hatte uns endgültig das europäische Tief eingeholt. Es schien, als gäb's kein entrinnen für uns drei. Gegen 9.30 nach magerem Frühstück ging's auf der 66er nach Bad Radkersberg. Anfangs abwechslungsreich - später flach und begradigt - trocknete die Straße immer besser auf. Kurz vor der, an der Grenze liegenden, Ortschaft bog ich rechts ab Richtung Autobahn. Ab da ging's immer an der jugoslawischen Grenze entlang. Auch heute war der Wettergott mit uns gnädig, mittlerweile kam sogar die Sonne durch. Von Weitem sah man die Autobahn. Ich wußte, vor

uns lag eine für Wohnwagen gesperrte Straße.

Fast alle Ortschaften hatten und haben einen ländlich wirkenden Marktplatz mit typischem Samstagleben. In Ehrenhausen mußte ich Rosi natürlich das Gasthaus zeigen, wo ich vor Jahren mal geschlafen hab. Damals war ich sehr zufrieden, auch jetzt ist die Gegend noch preiswert. Teilweise hatten die Passanten bestimmt 2 Tage Genickstarre, so gafften sie uns nach. Waren schon tolle Masken darunter.

Der absolute Hammer kam aber erst am Plöchenpass. Gerade noch rechtzeitig, merkte ich die Töne der Guzzi - ah Reserve - hätte mich beim Anfahren der Marktkreuzung ganz schön blamiert. Und schon ging's wieder bergauf und ab. Sollte das schon die für Wohnanhänger gesperrte Straße sein? Riesige Aussichten boten sich auf der 69er. Da breit und gut ausgebaut, ging's flott voran, nur ab und zu bremste meinen Kurvenschwung ein Auto.



Auch zu zweit auf der Guzzi und der Beiwagen leer macht Spaß. Beachtet mal die Bodenfreiheit, höchstens 10 cm!

Komischerweise stinken die neuen Benziner jetzt stärker als die alten. Nur heiße Bremsen übertreffen sie. Da hielt ich es nicht aus und öffnete der Guzzi die mächtigen Dellortos. Mit einem Geräusch zog sie jetzt die Luft rein und stampfte los, daß es mir kalt über den Rücken lief. Genau das wird nie ein Japaner

bringen, trotz 140 PS und 170er Reifen!

In Gedanken noch fasziniert, waren wir wieder in gemütlicher Dreisamkeit. Der Kurventakt hatte mich schon wieder erfaßt, als Rosi an meinen Schenkel klopfte mit Fingerzeig nach hinten. Da war es wieder, das Tief, diesmal von Jugoslawien über die Berge, es gab einfach nicht auf! Fast hätte ich die Reserve vergessen. Schon 40 km seit dem Umlegen der Hähne und immer noch gut 10 km bis Lavamünd glücklicherweise fast nur bergab. Jetzt ist es auch ganz eng, darum die Sperre: kurz vor den Kurven gehupt, nach $\frac{1}{2}$ Std. war das Schlimmste überstanden. Endlich kam die Ortschaft in Sicht und auch die erste Station - doch geschlossen. Also Passanten gefragt - ah ja, danke - über die Brücke links - scheiße, vorbei und gestanden. Ein paar Minuten gewartet und der letzte Versuch, tatsächlich brabbelte sie sofort los - schnell um die Kurve - das war's auch schon.

Nur rollte sie jetzt bis zur Tankstelle. Man das war knapp. Anschließend machten wir Mittag und brachen gegen 13.00 wieder auf, Richtung Seebergsattel! Auch hier muß ich nochmal hin! Eine auf der österreichischen Seite gut gebaute Straße mit viel Panorama. Es kamen meine ersten Serpentin mit dem Schwenker-Gespann. Bis auf die ganz engen Spitzkehren ging's ganz gut. Mittlerweile hab ich einen leichteren Gasgriff angebracht, damit kann man viel

besser dosieren und somit flüssiger fahren. Mit ein wenig Geduld ist es ganz gut gegangen. Hinter Auto's muß man sich beileibe nicht verstecken, für die reicht es leicht. Nur kosten die Sprints eben sehr viel Gummi. Ein klarer Vorteil von Gespannen mit Autoreifen. Auf der Sattelhöhe liegt die Grenze, wonach die Straße



Die ersten Serpentinien mit dem Schwenker.

auch gleich sehr eng und teilweise schlecht wird. Wahrscheinlich vor lauter Neugierde ließen mich des öfteren Autofahrer sogar freiwillig vorbei! Danke!

Es ist schwer zu unterscheiden, jede Seite des Passes hat so seine Reize wo anders. Ohne größere Pause führen wir Richtung 3 Ländereck - Wurzenpaß - auf der 16 wo's in Kranjska Gora links auf den Vrisc Sedle gehen soll. Eine ganze Weile führen wir schon entlang tiefer Regenwolken, aber jetzt führte die Straße direkt hinein. Es war auf Knopfdruck dunkel und ehe ich mir überlegen konnte, wo bleibste stehen, war's Wasser schon unterm Leder. Genau hier stand dann noch eine Ampel auf rot - verdammt. Kaum grün und schon war der Spuk vorbei und genau so schnell war ich wieder trocken. Die Rosi hatte anfangs noch gelacht, doch auch sie saß im Wasser.

Auf der Gegenseite standen zwei Münchner und überlegten: Regenkombi, Augen zu und durch oder umdrehen! Nachdem ich mich bei einem österreichischen Motorrad-

fahrer nach dem jugoslawischen Geld erkundigt hab, überholten sie uns!

Auch sie bogen Richtung Sedle ab. Das ist gut, dachte ich - überholte sie - die werden bestimmt halten, wenn ich Probleme kriegen sollte. Da ich vor Jahren diese Strecke schon mal gefahren bin, kannte ich das Kopfsteinpflaster in den Spitzkehren. Meine Verfolger staunten nicht schlecht, wie flott wir bis zur Paßhöhe raufführen. Nach einem Benzingerede mit sehr viel Blödsinn, genossen wir wieder Schluchten, Wiesen mit Blumen und Regentropfen, konnten aber jederzeit ohne Regenkombi fahren...

Inzwischen war es locker 16.00 und ca. 230 km gefahren. Dieses ewige Warten auf eine Tankstelle, wenn keine kommt. An diesem Tag bin ich satte 320 km trotz auf und ab gekommen. Kurzum, ich tankte erst in Italien nach dem Predi-Paß.

Koni Neubauer

Der zweite Teil des Tourenberichtes wird in der nächsten MOTALIA folgen.

Kostenlose Kleinanzeigen

Benelli

654 Sport, 30 tkm, Bj. 82, neuer Reifen hinten, neue Kette und viele Ersatzteile, VHB 3600,-, Tel. 06258/3387

750 Sei-Fahrer sucht Benelli 500 Quattro zum Herrichten mögl. günstig, 06266 1581

Cagiva

Cagiva Elefant 750-Horvath-Straßenumbau (PVM, Dellorto, Brembo, usw), VB 90000,- ÖS, Photo anfordern, Tel. Österr./0222/8432154, Henschel

Ducati

Ducati 500 Pantah, 23000 km, guter Zust., 5800 DM, Tel. 0431/61935

Ducati 500 GTL Bj. 76 Desmokopf + Borrani Pr. VB Tel. 04354-370

Suche Datenbl., Handbuch, oder sonstige Infos für 78er Ducati 350 GTV. Dominik Grögler, Herrenstr. 41, 7980 Ravensburg, Tel. 0751/15035

Ducati Pantah 600 m. Motorschaden, Italo-Design, offene Con-tis, Bj. 82, 24000 km, VB 3800 DM, Tel: 06403/2748

Verkaufe Gußfelgen SS, MHR o. Pantah Bremsscheiben 4Loch etc., 02632/492522 öfter probieren

Schwarze Veglia-Instrumentenhalter (900 SS), flache SD-Sitzbank und Lafranconi Schalldämpfer für 900er Ducati zu kaufen gesucht. Verkaufe Ducati Werkstatthandbücher und E-Kataloge für 30 DM bzw. 20 DM. Tel. 02504/2090

Suche Unfall-Ducati SS SD SSD oder Motor auch defekt zum fairen Preis. Tel. 02632/492522 öfter probieren

Gebrauchsant. Duc. 160, 250 64/67, 2/3/450, Nachdrücke d. engl. Orig., 80 S. DM 20 (nur bar). Ausk. R. Buijs, Hendrikstr. 37, NL-3034LP Rotterdam, Holland

Suche 250 oder 350 Desmo, zum Aufbauen, TÜV nicht wichtig, Tel. 0511/405993, öfter probieren auch spät

750 Sport, Bj. 89, 7900 km, 10800 DM, 07257/2070 ab 17.00 Uhr, neu bereift

Verk. 38mm Marzocchi-Gabel, VB 500 DM, 04133/6579

Gebrauchtmotorräder

Typ	km	Bj.	DM
DUCATI			
900 SD	28000	80	8500
350 Desmo-Twin	10000	77	4000
250 Scrambler	20000	75	2800
250 Scrambler	20600	73	1900
CAGIVA			
350 E SXT	11800	87	6200
350 SST	9800	85	2100
350 ALAZURRA	22000	85	3400
MOTO GUZZI			
1000 SP	33000	82	7200
V65 SP	14400	84	4700
V65	14500	83	4500
V65	16200	83	3900
350 Vierzyl.	25000	78	3200
V35 II	11000	83	3900
V35 I	34100	77	2950
250 Airone Sp.	49	5800	
250 Airone Sp.	52	3900	
160 Stornello	2300	76	1100
MOTO MORINI			
500 SEI	32600	83	2900
3 1/2 Sport	35700	82	2100

mobil-tech oHG

Zweiräder und Zubehör, Service
7208 Spaichingen, Marktplatz 18
☎ 07424/6140

Verkaufe Hailwood Replica II in Teilen. 07143/92268 ab 19.00

Gilera

Gilera 500 SV Typ:EL, Jg. 1937, teilrev. mit SW, Ersatz Motor + Getr. CH 031 559952 ab 19.00 U. PS. Suche MG Sport Teile

DUCATI GFK-TEILE

S-SS-GT-DB 1-750/900SPORT

– z.B. Vollverkleidung mit Scheibe für 750/900 Sport

DM 790,-

– z.B. Einmannhocker mit Polster und Fach 750/900 Sport

DM 510,-

– z.B. Hinterradkotflügel offene Version 750/900 Sport

DM 185,-

Alle Teile mit TÜV, auf Wunsch vormontiert oder komplett angebaut

DIOPA

Richard Diopa, Römerstraße 19
7000 Stuttgart
Telefon 07 11 / 60 45 04
Telefax 07 11 / 60 84 69

Kostenlose Kleinanzeigen

Guzzi

Moto Guzzi 850 T3,
20000 km, VB 6400 DM,
Tel. 0911/837337

LM II Umbau auf LM I,
Extras z.B. Chrom
Lafranconis, Boranis,
948 ccm, VB 9000,-,
Tel. 04921/61494 Wo-
chenende

GUZZI - ELEKTRONIK

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

DUCATI - ELEKTRONIK

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

SILENT HEKTIK Ausstatt. des BoT-Meisters '88
A. Kurpas Info -> Tel. 023 03 - 140 38
Fr-Ebert-Str. 58 4750 Urena

T3/Le Mans Speiche 2
Bremsscheiben vorne
nagelneu + gelocht
260,- 04534/305 Man-
fred ab 17.9. wg
Urlaub

Suche Schaltplan
Transkontinental-
Elektrik-Kit und Laf-
ranconi chrom, Tel.
05361/36923

Su. 48er Krümmer in
Chrom, Imola-Höcker,
Veglia-Tacho (weiß),
V7-Sport-Cockpit,
Alu-Schwinge LM III,
0211/4180220

Suche Beinschilder
von 1000 SP oder Le
Mans II möglichst in
Weinrot. Außerdem
noch eine Sitzbank in
gutem Zustand von T4
oder 1000 SP. 06872/
7157 oder 06824/6520

41 Dellórto 2Stk
400,-; Suche Guzzi LM
III Spezi im Müns-
terland, der Erfah-
rung mit u.o. ABE
beim TÜV hat. Habe
kl. Totalumb. mit TÜV
vor. Teile versch.
Händler! Erfahr. kann
für beide gut sein.
Tel. 025224376 17-
19h. Rufe zurück.
Dieter

Verk. V7 Pol., TÜV
'92, Motorr. ist tot.
neu aufgeb. sämtl.
Blecht. p.besch.,
Verschleißt. neu, für
Beiw. geeig. m. Ural
verst. Achse, zus.
10500,- VHS, Tel.
0721/374218 ab 19.00
öfter prob.

Verk. Lima mit Gleiri
180 W, Piranha, GPK
Renntank, T3-Rück-
licht, Verlicchi Gas,
Cali-Knieschutz, Tel.
0251/797135

Cali 3, schwarz, 50
PS, 6000 km, 3/90,
Piranha, mit hoher
Scheibe, pendelfrei,
VB 12.000,-, 04522/
9404

Suche dringend Le
Mans III-Brief mit
eingetragenen offe-
nen Trichtern zwecks
kopieren, 0221/
378581

LM II Sitzbank (Le-
der) 80,- DM; LM II
Original-Sitzbank
100,- DM; Seitendeck-
el V 1000 G5 Paar
30,-DM; Seitendeckel
V 50 Monza Paar 30,-
DM; V 50 Monza Ori-
ginal-Sitzbank 80,-
DM; Suche Speicherrä-
der für LM II; Tel.
06851/43123



AUS DIREKTIMPORT
KÖNNEN WIR LIEFERN:
**MOTO GUZZI V7
FALCONE
AIRONE
850 T3**

*Teile neu u.
gebraucht!*

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

Hartmut Mersmann
Rhynerer Str. 9 · 4703 Bönen
☎ 02383/7033

LM IV, B. 87, 35000
km, 18 Zoll, Classik-
Umbau, P+W Halbschale
+ Sitzbank, Ochsenau-
gen, Stahlflex, po-
lierte Teile, Batte-
riekasten, Lafranconi
+ Originalteile da-
bei, Tel. 07731/68796

Kostenlose Kleinanzeigen



**GUZZI
MÜLLER**

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

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

Laverda 750 SF3,
21000 km, VB 6300 DM,
Tel. 0911/837337

Morini

3½ VS, incl. Motor
501, TÜV 6/92, 20tkm,
Raste, 2. Scheibe, O-
Ring, Rahmen vernik-
kelt, VB 3600,-, Tel.
0231/833516 abends

Suche gebrauchte
kompl. Auspuffanlage
für 3½ VS mögl. gün-
stig. Tel. 0971/3230
abends, Winni ver-
langen

Sonstiges

Lederkombi, Gr. 56,
Farbe schwarz-grau,
1mal getragen, VB
500, Tel. 04644/893
ab 18 Uhr 884

Hallo Elmar aus RE!
Deine Scrambler-Story
im PP ließ uns ganz
schön schmunzeln. Bis
zum Bol'd'Or, Walter.

Wer kann mir Adressen
von empfehlenswerten
Motorradgaststätten
in Deutschland zusen-
den? Burkhard Schäck,
Bergstr. 11, 5232
Seelbach, Tel. 02685/
1629 o. 0221/ 521279

Neu-Münchner sucht
Italo-Fahrer/innen im
Raum M-ED-FS-DAH-PAF.
Fahre V7-850GT-Gesp.
Mich 08137/1610

**Die nächste MOTALIA
erscheint am 15.
Oktober.
Redaktionsschluss
ist der 3. Oktober.**

Le Mans 3, Bj. 85,
Classic Umbau, Zu-
stand 1, viele Extras
zu verk., Tel. 07121/
59798

Verkaufe Vollver-
kleidung für LM 1-4,
400 DM, 02302/50430
ab 17 Uhr

Suche für LM4 Halb-
schale, Lafranconis
(Chrom), Batterie-
kasten, Tel. 04461/
81702

Hatte Sturz mit mei-
ner Lario. Suche des-
halb folgende Teile:
Tank, Hinterrad, lin-
kes Teil von Hinter-
achsgetriebegehäuse,
linken Seitendeckel
und sonstige Klein-
teile. Tel. 09632/
1203

Magnetschalter f. Lu-
cas-Anlasser, neu,
orig.-verpackt, zum
halben Neupreis abzu-
geben. T. 0761/64611

LM II, EZ 81, Stuc-
chi-VV, Lafranconi,
Valpolini-Sitzbank +
Orig.-Teile, VHB
7700,-, Tel. 0461/
65626

Le Mans III-Fußras-
tenanlage (original)
mit Hebeln etc. gün-
stig abzugeben. Tel.
0761/64611

V 50 Monza FB; 4300,-
Tel. 09131/39904 ab
18.00

Laverda

750 SFC, ital. Brief,
VB 16000 DM, 0241/
86722 ab 31.8.90

Laverda RGS 1000 Bj.
83, 46000 km, 2. Hd,
Topzustand zu verka-
ufen, VB 8500,-DM, T.
07931/2024

Gebrauchte aus Italien

Laverda 750 GT Bj. 69	2700,-
Moto Guzzi	
Airone 250	1500-2500,-
NF Militare	2700-3200,-
V7 700 Polizia fahrB.	3700,-
V7 700 Polizia fahrB.	4300,-
V7 Spezial	4600,-
T3	4600,-
Moto Morini 350-500	
Enduro	VB 2300,-
Benelli 650 Tornado	
Bj. 69 gut. Origzust.	3200,-

Auf Wunsch alle
Motorräder mit TÜV

Weitere Motorräder
auf Anfrage

Telefon: 07522/4411
oder 07522/21111

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratsenried 112

Verk. 120° Jota, 17
tkm, TÜV neu, gut.
Zust., m. Wertgut-
achten, VB. 8600,-,
08321/82090

Geschenk-ABO

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschenken an:

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Ort: _____

Ort: _____

Land: _____

Land: _____

Unterschrift: _____

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

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

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

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Fa. Polo	Sophienblatt 64	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	2300 Kiel
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
J. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
mobil-tech oHG	Marktplatz 18	7208 Spaichingen
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700 Wiener Neustadt

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