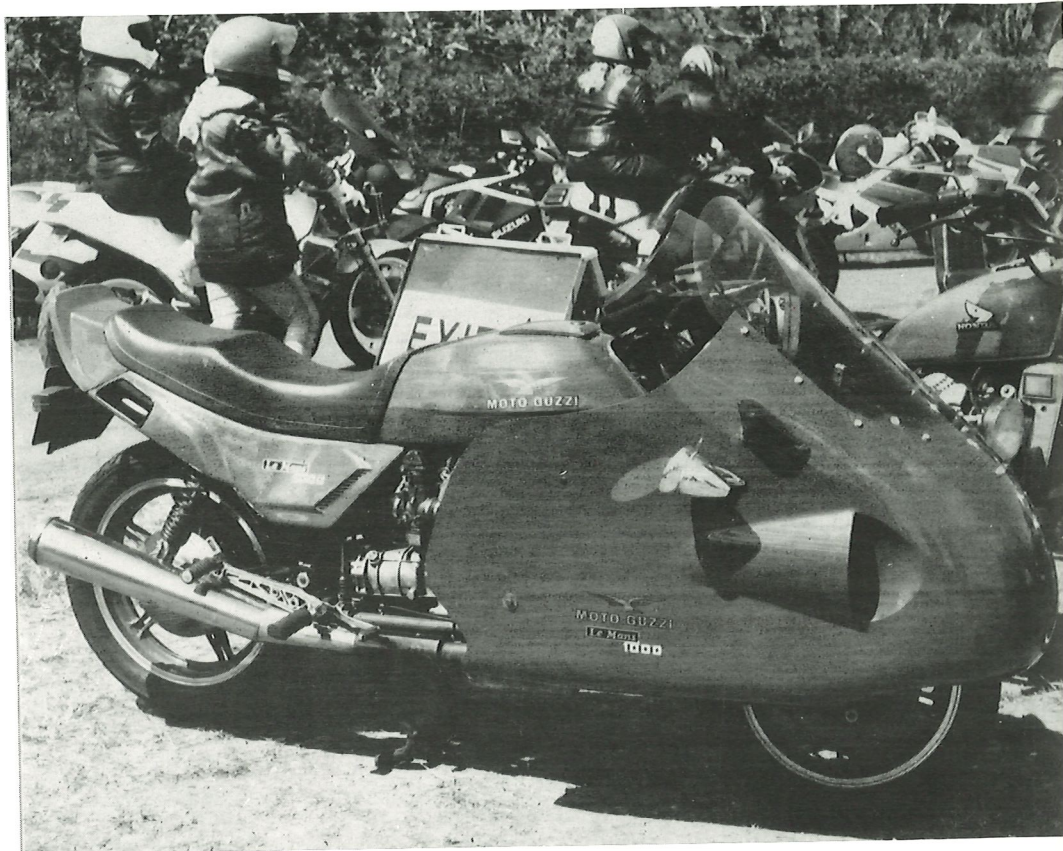


*Für Freunde italienischer Motorräder*

# MOTALIA

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

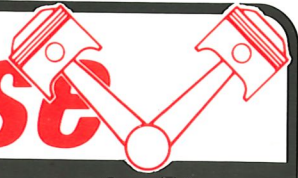


**Isle of Man - ein Mythos?**

**Laverda SFC 1000 Classic**

**Reisebericht: Rumänien**

# 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

## Riesiges Ersatzteillager!

Beispiele unserer Preisliste:

- 38 Ø Marzocchi-Gabel f. LM 1-3 m. TÜV ..... DM 765,99
- Koni Stoßdämpfersatz f. alle M.G. m. TÜV ..... DM 299,-
- Bremsleitungssatz LM 4 stahlummantelt m. TÜV ..... DM 152,-
- Ölwannezwischenring mit außenliegendem Ölfilter  
f. M.G. ab 850 T ..... DM 234,91
- Krümmersatz 48 Ø f. alle gr. Guzzis ..... ab DM 370,-
- Ergal Schwungscheibe – 1290 gr. leicht ..... DM 640,-
- Elektronik Zündanlage f. kl. + gr. Guzzis ..... DM 239,-
- 1000 ccm Ø 88 kompl. pro Seite ..... DM 299,-
- Brembo 300 Ø Bremsscheibensatz schwimmend „vorn“  
mit Adaptern und Bremsleitungen f. LM 4 – 1000 S ..... DM 1353,50
- Forcella Italia Gabel 40 Ø f. LM 4 – LM 1000 ..... DM 1270,-
- Alu Lichtmaschinendeckel poliert ..... DM 85,-
- 40 Ø Vergaser pro Stück ..... DM 299,-
- 36 Ø Vergaser pro Stück ..... DM 267,-

**Gesamtpreisliste kostenlos anfordern – es lohnt sich!**

**33 BS-Röhme · Im Alten Dorfe 3 F · 05 31 / 31 49 49**

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

## 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  
Insertenten 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

Mittlerweile ist es sicher jedem aufgefallen: Die Benzinpreise sind deutlich gestiegen. Die Kfz-Führer sollen durch drastisch erhöhte Kraftstoffsteuern ihren Teil zur Deutschen Einheit beitragen. Besonders schmerzlich trifft das uns, die Fahrer von italienischen Motorrädern. Brauchen doch die meisten unserer Motorräder verbleites Benzin. Bei einem Literpreis von 1,66 DM kostet eine Tankfüllung bei einer Guzzi schon mal 35 DM. Da überlegt man sich, ob man nicht doch auf die eine oder andere Tour verzichten soll.

Angesichts der aktuellen Preise stellt sich die Überlegung, ob es sich nicht lohnen würde, das Motorrad so umzubauen, daß bleifreier Kraftstoff verwendet werden kann. Super Plus bleifrei ist 7 Pfennig pro Liter billiger und Super kostet gar 13 Pfennig weniger. Wer Normal fahren kann, spart sogar 18 Pfennig pro Liter. Zusätzlich zu den geringeren Betriebskosten hat die Verwendung des bleifreien Sprits natürlich noch einen umweltpolitischen Vorteil.

Viele Firmen bieten unterschiedliche Umbaumaßnahmen für italienische Motorräder an, in den meisten Fällen werden die Ventile samt Führungen und Sitzen gewechselt. Bei Laverda soll die Verwendung einer anderen Zündanlage die Verwendung des billigeren Benzins erlauben. Nach dem Umbau auf Doppelzündung sollen sich Motoren, die vorher Super Plus gebraucht haben, mit Super oder gar Normal zufrieden geben.

Unter unseren Lesern sind sicher einige, die bleifreien Kraftstoff tanken, oder auf Doppelzündung umgebaut haben. Um uns näher mit dem Thema "Bleifrei für italienische Motorräder" auseinander zu setzen, möchten wir Euch bitten, uns Eure Erfahrungen mitzuteilen. (Bitte mit Angabe, wo das Motorrad umgebaut wurde, und was es gekostet hat.)

Neulich erhielten wir einen Anruf, in dem uns ein anderer Verlag mitteilte, daß die an uns abgeschickte Post mit dem Vermerk: "Das Postfach wurde beim Postamt Kiel 1 aufgelöst" zurückgekommen sei. Da wir unser Postfach nicht aufgelöst haben, sind wir natürlich sofort zur Post und haben um Klärung des Vorganges gebeten. Uns wurde hoch und heilig versichert, daß es sich um ein Versehen handeln müsse und daß es auf alle Fälle ein Einzelfall gewesen sei. Da wir das Vertrauen in die Post schon lange verloren haben, möchten wir wissen, ob Ihr schon mal an uns adressierte Post zurückbekommen habt und wenn ja, mit welchem Vermerk.

Das Titelbild zeigt eine in England straßenzugelassene Moto Guzzi Le Mans, die wir auf der Isle of Man fotografiert haben. Kommentar überflüssig.

Euer MOTALIA-Team

Erfahrungsbericht mit einer "italienischen Landmaschine" Namens

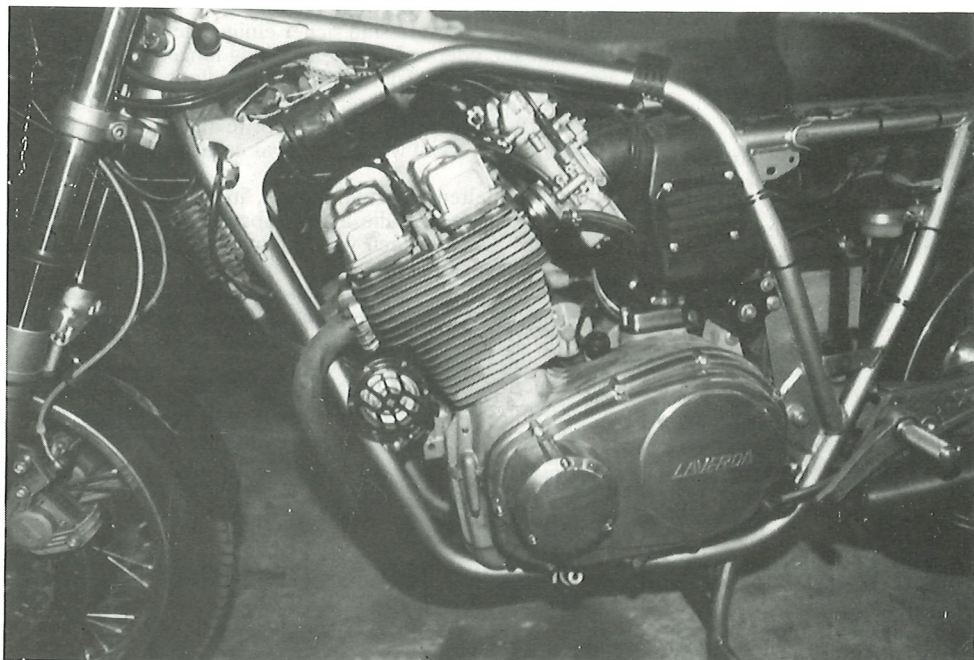
## Laverda SFC 1000 Classic

Per Telefon hatte man mir die Maschine beschrieben und gesagt, daß sie einige Schönheitsfehler aufwies, wie zum Beispiel: Beule im Tank, abgeplatzter Lack, angelaufene Speichenfelgen und allgemein etwas schmutzig. Trotz der Beschreibung ließen wir uns nicht von der Fahrt nach Köln zur Besichtigung der SFC schrecken. Dann, nach dem ersten Blick auf die SFC, hatte ich kaum noch Zeit, einen Parkplatz zu suchen, damit ja kein anderer vor mir da sein konnte (weit und breit war keiner zu sehen). Jetzt ging es voller Elan in den etwas kargen, kühlen Verkaufsraum der Fa. Moto Witt, wo sie mir im freundlichen Schwarz mit silbernen Akrontspeichenfelgen gegenüber stand.

Zu diesem Zeitpunkt war schon fast alles klar, aber es wurde noch ein längeres Verkaufs- und Benzingespräch mit dem Verkäufer geführt, bis wir uns zu einem verspäteten Frühstück in eine nahegelegene Studentenkneipe begaben, um "Kriegsrat" zu halten. Die Entscheidung war aber schon gefallen. So weit, so gut. Jetzt wurde der bürokratische Teil erledigt und wir fuhren wieder in aller Ruhe in den Norden.

Dies geschah am 05.03.90 bei der Firma Moto Witt in Köln. Zu diesem Zeitpunkt hatte die Maschine ca. 10.000 km auf dem weißen Vegliatachometer stehen, wovon die meisten im Testbetrieb der Motorradzeitung "mo" von einem Tester gefahren wurden, der hier nicht der Leistungsjagd sondern dem Charakter verfallen war. Am 26.03.90 war es dann soweit - der Tag X. Heute sollte die neue Errungenschaft, der Jugendtraum, abgeholt werden.

Wieder in Köln angekommen begann der erste Ärger mit den "Italienern" - nicht mit dem Motorrad, sondern mit dem Händler. Der neue Kfz-Brief war noch nicht ausgestellt, die versprochene TÜV-Untersuchung nicht gemacht worden, etc... Nachdem dann der Brief mit dem Verkäufer kam, wurde mir das Fahrzeug übergeben und kurz auf die Besonderheiten hingewiesen. So, jetzt saß ich auf meiner Laverda und beschäftigte mich mit der Startprozedur: zwei bis dreimal Kupplung ziehen, Gasgriff einmal ganz auf und zu, Choke raus, Leerlauf und der Druck aufs Starterknöpfchen ....., nach einem lauten Klack spürte ich ein dumpfes Rumpeln unter mir und dann blubberte es aus den schwarzen Tüten dumpf und irgendwie undefinierbar: Mischung aus Moto Guzzi und BMW-Boxer, aber überzeugend. Jetzt gleich den Choke wieder rein, bevor sie absäuft,



*Hinter dem Seitendeckel läuft der Primärtrieb*

Gang unter einem weiteren Klack einlegen und langsam fahren. Jetzt war es geschehen, ein gewaltiges Schaukeln und Rumpeln begleitete mich auf den ersten Metern, was mich glauben machte, mit dem Motorrad hast du dich gewaltig verkauft (von einer Suzuki GS 1000 G und dem japanischen Reihenhaus Honda CBX 1 E umgestiegen, wo Vibrationen fast Fremdworte waren).



An der ersten Ampel bemerkte ich die hohen Kupplungshandkräfte, nichts für kleine Hände aufgrund der weit gebogenen Handhebel. Im Kölner Mittagsverkehr ging es zum TÜV - eine Qual. Beim TÜV bekam der Prüfer schon glänzende Augen und rieb sich seine Hände, eilte nach seinem Helm und brummte los. Nach einer schnellen Runde auf dem TÜV-Gelände, wobei es fast zu einem heftigen Unfall gekommen wäre, wenn ein Autofahrer nicht schnell reagiert hätte. Dies war dem TÜV-Prüfer merklich peinlich und er verteilte seine Plakette mit dem Wunsch nach einer guten Heimfahrt. Dann ging es in Richtung A1 - Richtung Bremen, das Wetter war nicht auf Italien ausgerichtet: Regen, Regen.

Nachdem ich mich nun etwas an die Laverda gewöhnte, ging es auch mit dem Wetter aufwärts. Es wurde wärmer und trocken. Jetzt machte es richtig Spaß, Straße frei und trocken, die Laverda endlich etwas warm - 60°C nach ca. 100 km.

Dies war der Zeitpunkt, wo auch meine letzten aufgekommene Zweifel bis aufs Letzte verschwanden. Ein tolles Motorrad - auch mit zwei Personen ist der Motor gut im Futter und hat Drehmoment in allen Lebenslagen, im Durchzug enorm, und einen total eigenwilligen Sound.

Mit dieser Begeisterung fuhr ich dann Kilometer um Kilometer bis zur nächsten Inspektion (14000km), hierbei machte ich erste Bekanntschaft mit dem einfachen, ja fast primitiven Motoraufbau, daß es fasziniert, wo die Leistung herkommt. Nur das notwendigste und das in einfachster Ausführung wird in dem Motor verbaut (Laverda = Herkunft Landmaschine nicht zu leugnen).

Jetzt sollte es zum Laverdatreffen nach Silberstedt, Schleswig, gehen, aber kurz vor Stillhorn war Ende. Nach einem Rucken und Knacken im Motor fuhr ich den nächsten Parkplatz an und sah die Beschriftung: linker Motorseitendeckel gerissen, Ölspuren auf dem Auspuff. Hierbei habe ich mit dem schlimmsten gerechnet (Motortotalschaden!). Zu Hause in der Garage kam dann die Ernüchterung und Erschütterung: - Ernüchterung: eine Primärkette von zwei gerissen, Kettenrad leidet unter Karies, Kupplungshilfs-lagerbock sowie Gehäusedeckel zer-schlagen; - Erschütterung: wie kann man bei einem Motor mit 95 PS und einer solchen Kraftentfaltung den Primärtrieb über zwei einzelne, parallel laufende 3/8 Zoll-Ketten (Fahrradkette) und nur einem - nicht geteilten - Kettenspanner konstruieren.

## TOP LAVERDA SERVICE

### tägl. Ersatzteilversand, z. B.:

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

### Motorinstandsetzung, z. B.:

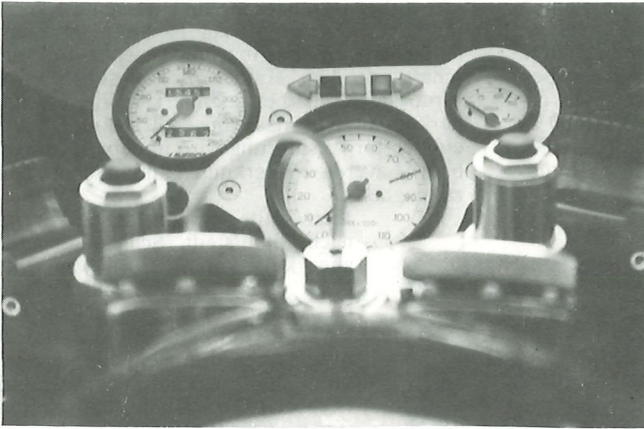
KW neu lagern für LAV 1000	DM 1100,-
Zylinderschleifen für LAV 750	DM 95,-

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

## MOTO WITT GmbH

LAVERDA-Generalimport

Verkauf · Werkstatt · Ersatzteilversand  
5047 Wesseling-B. · Industriestr. 53 a  
Tel.: 0 22 32/54 58 · Fax: 0 22 32/514 63



*Das Cockpit der SFC: Eine Aluplatte mit weißen Instrumenten*

Mit dem defekten Primärtrieb suchte ich eine Fachfirma für Antriebstechnik auf, welche unter Gelächter den Kopf über die Konstruktion schüttelte. Dann wurde über eine mögliche Verbesserung nachgedacht, mit Erfolg, aber leider nur in Einzelanfertigung möglich und dadurch natürlich zu teuer. Kostenaufwand ca. 1000 DM für ein Primärkettenrad und Primärrietzl mit Zahnkränzen für Duplexkette. Also blieb mir nur die Alternative, erfahrenere Laverdafahrer aufzusuchen und nach eventuellen Originalmodifikationen zu forschen, was zu interessanten Leuten und Gesprächen, aber nicht zum angestrebten Erfolg führte. So wurden wieder die Originalteile bestellt und in den nun langen Winterabenden eingebaut. Die län-

gere Zwangspause wurde auch gleich zur Neulackierung - natürlich in Schwarz, aber mit goldfarbenen Schriftzügen (echte Handarbeit) - genutzt.

Nachdem mit einigen Umständen und ausgedehnten Wartezeiten die Neuteile eingetroffen und dann eingebaut waren, kam der Moment, in dem zum ersten Mal der Anlasser betätigt werden konnte...

Dann machte es ganz laut und mechanisch KLACK und der Motor drehte sich, darauf folgte ein furchtbares Geräusch...

Mit den schlimmsten Gedanken wurde der Anlasserknopf losgelassen, der zweite Versuch: jetzt sprang er auch gleich an und faszinierte wieder mit dem eigenwilligen Sound.

Da diese Hürde genommen war, ging es nächsten Tag gleich auf Tour. So wurden dann ca. 1500 km ohne Anzeichen von Defekten oder Störungen zurückgelegt, bis zum Pfingstsonntag. Auf dem Weg zum Laverdatreffen in Holland ereilte mich das Unglück dann kurz vor der Grenze. Beim Anhalten vor einer Ampel fing die Laverda heftig an zu Qualmen und zu Riechen. Hierbei stellte sich heraus, daß der Motor total verölt war - aber woher? Vermutung fiel auf die Kopfdichtung, was sich aber nicht bewahrheitet hat. Auf jeden Fall wollten wir nach Bremen zurück fahren, was aber nur noch ca. 5 km möglich war. Jetzt stotterte der Motor aufgrund von Zündaussetzern, die vom hochgestiegenen Öl im Kerzenstecker verursacht wurden.

So wurde diese Tour zum Laverdatreffen genauso beendet wie die obige - auf dem Hänger in Richtung Heimat.

Bei der Fehlerbeseitigung stellte sich heraus, daß der Ventildeckel sich gelockert hatte, wodurch die hintere Dichtfläche nicht mehr richtig gedichtet hat, usw. usw..

Nach Abschluß dieser Reparatur verläuft diese Saison hoffentlich reibungslos.

Euch allen, die diesen Bericht bis zum bitteren Ende gelesen haben, wünsche ich eine sturz- und pannenfreie Saison 91.

(Auch den Lesern dieser Zeitung, die kein Italo-Bike Ihr Eigen nennen, da nicht die Marke oder das Herkunftsland sondern das "Motorrad" verbinden sollte.)

Falls noch jemand Interesse an der Umstellung auf Duplexprimärtrieb oder eine ähnliche Verbesserung bereits umgesetzt hat, würde ich mich über eine Mitteilung freuen. So, jetzt ist endgültig Schluß!

Ciao, Ralf-Peter Franz, Postfach 66 01 05, 2800 HB 66, Tel. 0421/581521

**Das motorrad-  
freundliche  
GASTHAUS**  
zwischen  
**Kassel + Marburg**

Brockmeyers  
**Landgasthaus  
Zum Arftal**

3590 Bad Wildungen-Bergfreiheit  
Tel. (056 26) 327

**Frisches Veltins**

# Laverda 1000 SFC

Die Dreizylinder SFC wurde 1984 auf der IFMA das erste Mal vorgestellt. Die Abkürzung SFC steht für Sport, Freni und Competizioni, auf deutsch: Sport, Bremsen und Wettbewerb. Der Prototyp wies einige Spezialitäten auf. So war zum Beispiel die Bremsanlage nur vom Feinsten. Im 16-Zoll-Vorderrad sollten zwei schwimmend gelagerte Brems scheiben ( $\varnothing$  300 mm) zusammen mit Vierkolbenbrems säteln für sichere Verzögerung sorgen - beides natürlich aus dem Hause Brembo. Auch im Hinterrad befand sich eine schwimmende, gelochte Brems scheibe. Der Zweikolbenbremsattel der goldenen Serie verfügte über eine aufwendige Momentabstützung.

Die neue Laverda sollte leichter als ihre Vorgänger werden. Ein neuer Rahmen aus einer hochfesten Chrommolybdän-Legierung sollte alleine neun Kilogramm einsparen. Auch die Alu-Vierkantschwinge trug zur Gewichtseinsparung bei. Überhaupt wurde mit Aluminium nicht gegeizt. Instrumentenbrett, Tankdeckel und Fußrastenanlage waren auch aus dem leichten Material gefertigt. Eine 3-1 Auspuffanlage sollte helfen, das angestrebte Kampf gewicht von 230 Kilogramm zu erreichen.

Für die Federung verwendete man das Beste, was die Firma Marzocchi liefern konnte. Die Vorderradführung wurde von der verstellbaren M1R-Gabel übernommen und die Schwinge von den Stoßdämpfern AG Strada aus gleichem Hause gedämpft.

Im April 1985 erschienen die ersten Fahrberichte in den Fachzeitschriften. Das jetzt gezeigte Vorseienexemplar unterschied sich - wie zu erwarten war - von dem auf der Messe vorgestellten Prototypen.

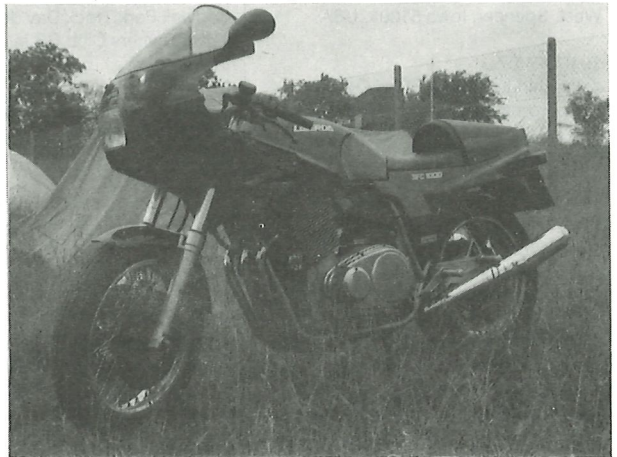
Der Einmannhöcker war einer Wechselsitzbank gewichen, anstatt der teuren Vierkolbenbrems säteln waren Zweikolbenfestsätze der Serie Oro montiert und die hintere Brems scheibe mußte auf die schwimmende Lagerung verzichten. Um den Geräuschwerten Herr zu werden, wurde eine 3-2 Auspuffanlage montiert. Glücklicherweise war auch das 16-Zoll-Vorderrad verschwunden. Vorne und hinten rollte die SFC auf 18-Zoll-Reifen.

Das Gewicht wurde nun mit 244 Kilo angegeben. Das waren stattliche 26 Kilo weniger als das Schwesternmodell RGS im Fahrzeugschein stehen hatte. Die hinteren Stoßdämpfer waren durch das neuste Marzocchi Modell mit der Typenbezeichnung Symbol ersetzt worden.

Bei einer Prüfstandsmessung wurden am Vorseienmodell 93 PS nachgewiesen. Beim Abbremsen auf dem Prüfstand brach die einteilige Brems scheibe des Hinterrades. In der Serie wurde daraufhin eine zweiteilige Brems scheibe verbaut.

Zuerst wurde das Motorrad mit Gußrädern ausgeliefert. Ab Mitte 87 wurde die 1000 SFC ausschließlich mit Speichenrädern verkauft. Anstatt der Marzocchi Federbeine fanden nun Koni-Stoßdämpfer Verwendung. Als Farben standen Rot und Schwarz zur Auswahl.

Wenn man den aktuellen Gerüchten glauben darf, wird es bald wieder eine 1000 SFC aus



*Eine SFC auf dem Laverda-Treffen in Dänemark. Die Auspuffanlage ist nicht original.*

Breganze geben. Durch Doppelzündung und Benzin-Einspritzung sollen Abgas- und Verbrauchswerte gesenkt und die Motorleistung gesteigert werden. Für mehr Schräglagenfreiheit ist es geplant, die Lichtmaschine hinter den Zylinderblock zu verlegen. Ein neuer Gitterrohr rahmen soll für Stabilität und Handlichkeit sorgen. Hoffen wir, daß es nicht nur Gerüchte sind.

## Technische Daten:

Dreizylinder-Viertakt-Motor mit zwei oberliegenden Nockenwellen, die über Tassenstößel je zwei Ventile pro Zylinder betätigen.  
Motorleistung: 95 PS (69 kw) bei 8000/min  
Drehmoment: 85 Nm bei 7000/min  
Bohrung x Hub: 75 x 74 mm  
Hubraum: 981 ccm.  
Gewicht: 248 kg fahrbereit  
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h  
Preis 1989: 16590 DM

## VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

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

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, Miss., 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, Tel. 033/484358, Großbritannien

28.07.1991

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

### August

01.08.-04.08.91

10 Jahre Moto Guzzi Club 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 Stammtisch Heftrich in Heftrich (bei Idstein im Taunus).  
Info: Uwe Hansen, Franz-Kirrmeier-Str. 12, 6720 Speyer, Tel. 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-Avoid in Frankreich  
Info: Robert Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avoid, Frankreich

16.08.-18.08.91

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

17.08.1991

Aermacchi-Treffen in der Schweiz

23.08.-25.08.91

Cadwell Track Day des Morini Riders Club GB  
Info: Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, England

23.08.-25.08.91

Hosttreff des Schwedischen Moto Guzzi Klub in Grabo/Schweden  
Info: Lennart Dahlander, Tel. 095/46/302/42278, Schweden

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



# VERANSTALTUNGS-KALENDER

23.08.-25.08.91

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

23.08.-25.08.91

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

23.08.-25.08.91

Treffen der Freunde ital. Motorräder (alle Marken) auf dem Stock-Car-Gelände in Trossingen. Ausschilderung ab Abfahrt B 27 Richtung Trossingen.  
Info: Tel. 07425/4910

23.08.-25.08.91

11. Laverda-Treffen des Laverda Club Schweiz  
Info: Fritz Steger, Puntstr. 1, 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

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

30.08.-02.09.91

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

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

## September

03.09.1991

Treffen des Morini Riders Club GB am Crosby Hotel auf der Isle of Man um 13 Uhr

06.09.-07.09.91

1. New Mexico Guzzi Riders Rally in Datil, New Mexico/USA  
Info: Bob Steen, Tel. 505/869/0129, USA

06.09.-08.09.91

A day at the Races - Camping des MGNOC in Heartland Park in Topeka, Kansas/USA  
Info: 402/467/4124, USA

06.09.-08.09.91

4. Internationales Benelli-Treffen bei Coburg  
Info: Wittmann, Hauptstr. 51, W-8637 Ahorn, Tel. 09561/27564

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: C. Löwenstyn, Tjadenweg 47, NL-1456 AL Wydewermer, Tel. 02990/3680666964, Holland

13.09.-15.09.91

Moto Guzzi Treffen in Mandello 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

13.09.-17.09.91

Laverda Days in Valla San Liberale in Italien  
Info: Biker's Restaurant, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno del Grappa (TV), Tel. 0423/53250, Italien

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

10. Internationales Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Belgium in Langdrop-Aarschot in Belgien  
Info: Moto Guzzi Club Belgium, Kapellestraat 59w2, B-9240 Zele, Tel. 052/450614, Belgien

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

24.09.1991

Werksbesuch bei Ducati in Bologna/Italien  
Info: Biker's Restaurant, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno del Grappa (TV), Tel. 0423/53250, 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

# VERANSTALTUNGS-KALENDER

## 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

Info: Ken Hand, 817/571/4372

12.10.-13.10.91

Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern in Tüßling

Info: Koni Neubauer, Kleebergerstr. 40, 8399 Ruhstorf, Tel. 08531/3350

12.10.-13.10.91

Veterama in Mannheim

Info: Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 6802 Ladenburg

18.10.-20.10.91

7. Herbsttreffen der IG Europäischer Motorräder Wöbbel

Info: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel. 05233/5795

19.10.-20.10.91

Oldtimer- und Teilemarkt in Cremona/Italien

Info: Tino Sacchi, CP 1, I-20067 Paullo (MI), Tel. 0039/290631759, Italien

30.10.1991

Werksbesuch bei Cagiva in Schirana/Italien

Info: Biker's Restaurant, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno del Grappa (TV), Tel. 0423/53250, Italien

## November

18.11.-24.11.91

Motorradausstellung in Mailand/Italien

## Dezember

07.12.-15.12.91

Bologna Motor Show/Italien

## 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 Beschenktwerden und kostet bloß **35,-DM**.

### MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschenken an:

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

Meine Anschrift ist:

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

Das erste Heft soll möglichst am \_\_\_\_\_ ankommen.

Den Betrag von 35,-DM habe ich

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

Datum: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Auf Wunsch wird dem Beschenktwerden 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.

## Aprilia 250 Replica

Auf eine Replica der 250er GP Maschine warten die Fans von Aprilia schon lange. Nun soll es endlich soweit sein. Im Herbst will Aprilia auf der Motorradmesse in Mailand das Motorrad präsentieren. Der V2-Zweitaktmotor soll 65 PS entwickeln und über zwei Katalysatoren zur Abgasreinigung verfügen.

## Reggiani-Replicas von Aprilia

Anlässlich der guten Rennergebnisse von Loris Reggiani in der 250er-WM werden jeweils 1500 AF-1 Aprilias in den Hubraumklassen 50 und 125 ccm als Reggiani-Replicas lackiert. Für den neuen Aprilia-Roller Amica liegen 14000 Bestellungen vor. 1992 will Aprilia 40000 Roller bauen.

## Gilera nur noch mit Einarmgabel

Gilera ist von der neuen Paioli-Einarmgabel der CX 125 so überzeugt, daß man in Zukunft alle neuen Straßenmodelle mit dieser Vorderführung ausstatten will. Verantwortlich dafür dürften vor allem die günstigeren Produktionskosten sein.

## Neues von Laverda

In der Vergangenheit waren schon so viele Gerüchte über Laverda zu hören, daß man lieber nicht alles glauben sollte, was man hört. Aber an der Übernahme des Werkes durch eine japanische Firma und einem Neuanfang der Produktion scheint diesmal doch etwas Wahres zu sein.

Hartnäckig halten sich die Gerüchte, daß eine Kleinserie der legendären V6 Laverda gebaut werden soll, die 1978 beim Bol d'Or eingesetzt wurde. Hinter vorgehaltener Hand munkelt man von 25 Exemplaren für einen Preis zwischen 60 000 und 100 000 DM pro Stück. Geredet wird auch von einer Neuauflage der SFC 1000 mit Weber-Einspritzanlage und Doppelzündung, aber auch der Einbau von Suzuki-Motoren in Laverda-Fahrgestelle soll im Gespräch sein. Klarheit wird wohl erst der Motorradsalon in Mailand bringen.

Von einer neuen 750er gibt es sogar schon konkrete Daten. Als Antriebseinheit soll ein weiterentwickelter Motor der OR 600 Atlas dienen. Mit einem verlängerten Hub von 69 mm und einer vergrößerten Bohrung von 78,5 mm erreicht der Motor 668 ccm. Mit 75 PS soll das bloß 170 kg schwere Motorrad 230 km/h schnell sein. Ein Niko Bakker-Fahrwerk mit Einarmschwinge und White Power Upside down-Telegabel soll für Handlichkeit sorgen.

## Cagiva Mito LTD Racing 91

Die italienischen 125er gehörten noch nie zu den Motorrädern, die man als leistungsschwach bezeichnen konnte. Die Cagiva Mito gibt es nun in einer noch stärkeren Version, die mit 39 PS eine Literleistung von 312 PS aufweisen kann.

Um dieses zu erreichen, wurden Zylinder, Zylinderkopf, Kolben, Einlaßsteuerung und Auspuffanlage verändert.



Speziell für Motorradfahrer

# PIZZA MOTO SPECIALE

und weitere Köstlichkeiten!

An alle  
Fahrer der Marken:

**Aprilia • Benelli  
Cagiva • Ducati  
Gilera • Moto Guzzi  
Laverda • Morini • MV**

und alle, die Lust haben zu kommen!

Herzlich willkommen  
in Hamburg

bei Enzo  
im Ristorante

# Le Arcate

Tel. 040 / 673 40 32

HH 70 • Berliner Platz

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

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

# Von einem der auszog, das Fürchten zu lernen oder Einer kam durch

von Ewald Grillmayer

Seit zwei Jahren wurde geplant, verschoben, geplant, wieder verschoben und so weiter. Meine Wendigkeit sitzt in der Wachau (zwischen Wien und Linz) in Krems, (der Felix kennt's) mein Spezi in Trier, nächst Luxemburg. Mit ihm sollte die Reise Richtung Marea Neagra (Schwarzes Meer) gehen. Zur Beförderung sollten Moto Guzzis der ersten Endurosorte aus Mandello, pardon Pesaro dienen. Die Sache hörte sich in der Planung toll an, doch der Spezi im deutschen Dauerarbeitsstreß mußte passen, was nicht bedeuten soll, wir Österreicher wären vielleicht faule H...! Kurzum, die V 65 TT wurde startklar gemacht, bepackt nach dem Motto - Zahnbürste und Creme ja, Becher dazu nein.

Am Sonntag, dem 10. September 1990, ging es zur Grenze Richtung Ungarn, dank Gorbis Ausstrahlung gings hier, was den Grenzübertritt betraf, "EG"mäßig voran. Die Fahrt bis Budapest gestaltete sich etwas eintönig, doch der auf Straßenbetrieb geänderte Primärtrieb und der aus- und einlassseitige gewonnene PS-Zuwachs lassen auf "faden" Passagen eine Reisegeschwindigkeit von 140/150 km/h locker zu. Was darüber liegt, wird sowieso ungemütlich und kostet zuviel Substanz an Konzentration im echten Langstreckenbetrieb. Budapest hat einen sehenswerten Altstadt kern, speziell die Zitadelle, hoch neben der Donau thronend, läßt traditionelle Geschichte lebendig werden. Weiter ging es nach Szeged zur jugoslawischen Grenze.

war es finster geworden, der Magen knurrte, die Guzzi schnurrte (sehr zufrieden). Von da an hielt ich mich Richtung Donau, zur rumänischen/bulgarischen Grenze. In einer kleinen Ortschaft wurde im hiesigen Hotel übernachtet. Unfreundliches Personal, Preise wie in "Rom", das Essen lieb- und geschmacklos, ließen mich frühmorgens Richtung Grenze flüchten. Die Fahrt an der, durch Gebirgszüge teilweise aufgestauten, Donau (ich suchte immer das Kraftwerk zu diesem Stausee) gespickt mit kurvigem bergauf und bergab Stücken, ließ Herz- und Gasschieber rege arbeiten. Diese Natur hier entschädigte für das Menschen Unvermögen! Zu jenem "kleinen Stückchen" auf der Landkarte benötigte ich erstmal den Vormittag.

Von Negotin (YU) nach Vidin (BG) gings dann los. An die sechs Kilometer eine Auto-schlange vor der Grenze, sämtliche Ostblockländer waren darin vertreten. Die Guzzi, schmal und behende, fuhr bis vor den Grenzbalken, wo mich die Uniformierten zusammen mit allen anderen Wartenden eine halbe Stunde ignorierten. Also machte ich das, was immer Wirkung gezeigt hatte: Ich rief laut, ob es hier außer Kommunisten auch noch normale Menschen gäbe! Prompt waren zwei Mann zur Stelle. Stempel in den Paß, Gepäck unkontrolliert ging es an weiteren Kilometern von

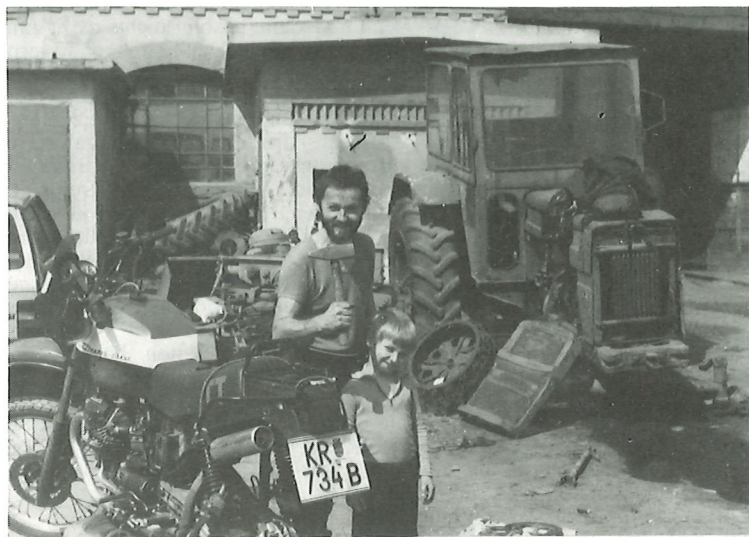


*Wo geht's hier denn weiter?*

Zwischen Szeged und Subotica bog ich bei Horgas auf Landstraßen der guten alten Provinienz ab und lies die Enduro etwas "fliegen" entlang der "Tisa", welche später in die "Duna" (Donau) mündet. Belgrad umging ich (mir reicht schon Wien) via Pancevo nach Smederevo. Inzwischen

Wartenden im Niemandsland zum BG Grenzposten. Dort hatten die (weil Mittag war?) die Straße kurzerhand mittels Holzplanken abgesperrt, na so was! Die Enduro machte "Brumm Brumm", zick, zack und blieb unter dem schattigen Zollgebäude stehen. Oh weh, da kam einer

in Uniform und begann mit mir "laut zu sprechen". Ich sprach laut zurück und fragte ihn beinhart, ob er vielleicht ein Kumpane von T. Schiffkov sei. Da wurde er freundlich, ich wartete 30 Minuten, danach wurde ein umfangreicher Bürokratismus erledigt, und ich konnte fahren.



*Reifenpanne mit Selbsthilfe*

So ließ ich mich entlang der Donau regelrecht treiben. Man sieht rüber nach Rumänien, das warme Klima, der Anblick der majestätisch dahinfließenden Donau, die Straßen, geradezu gebaut für diese Guzzi, ein Optimum - der Fahrgeuß war grenzenlos. Solange, bis mich ein leeres "Benzinfaß" in die Realität zurückholte. In Kozloduj braucht's zwei Stunden bis eine Tankstelle gefunden wurde. Immer wenn ich nach Treibstoff fragte, da wackelten die Leute mit ihren Köpfen, bis bei mir der Groschen fiel. Das heißt doch ja. Ah ha, ja ist nein, und nein ... usw. Kupons hatte ich keine, Kraft meines Charmes gab mir die Tankwartin 23 Liter "Klingelwasser" für umgerechnet 30,- Schilling (DM 4,50) ab.

Es wurde bereits später Nachmittag, mit vollem Tank gab ich meinem "Pferd" die Sporen, als plötzlich aus einer Hausnische ein Polizist hervorsprang, verfolgt von einem Kabel! Da bemerkte ich erst die Radarpistole. Sein Dienstfahrzeug, eine alte 250er MZ, stand im Hausgang, darauf glanziert eine 12 Volt Batterie plus 10 Meter Kabel für sein Radargerät. Eine komisch - groteske Situation, gefiel dem Kerl doch meine Guzzi, aber 75 km/h, das war hier der Weltrekord. Also einigten wir uns auf zahlen, wobei ich andeutete, nicht Rockefeller zu sein, da Strafen im Ostblock oft deftiger als bei uns ausfallen. Erleichterung trat ein, als mir

fünf Lever = 5 Ö.S. oder 70 Pfennige(!) mitgeteilt wurde. Ich kann mich nicht erinnern, jemals freundlicher zu einem Hüter des Gesetzes gewesen zu sein. Der Polizist hält sicher seit diesem Zwischenfall Guzzifahrer für ausgesprochen höfliche Leute!

Inzwischen war es wiederum finster geworden, sodaß die Bolzerei schon mehr als gefährlich wurde. Daher wählte ich die E 83, von Sofia kommend in Richtung Russe, meinem Tagesziel. Bei Bekannten regenerierte ich mich einen Tag lang, um Nervenkraft für Rumänien zu schöpfen. Russe, an der Grenze zu RO und der Donau gelegen, bildet den einzigen Grenzübergang seit Vidin, d.h. zwei Übergänge auf 600 Kilometer!! Die Straße führt über eine alte "barocke" eiserne Brücke. Ein interessantes Relikt aus der Monarchenzeit, die, wie konnte es anders sein,

verstopft war mit Dacias und Ladas bis zur rumänischen Grenzkontrolle. Im Zeitlupentempo je nach Lust und Laune wurde da gearbeitet, deswegen diese Schlange, ein Tag auf oder ab, zählte dabei nicht. Die willkürlichen Schikanen dienten eigentlich nur dazu, den Reisenden Kaffee, Bierdosen oder Zigaretten "einzutauschen". Der Tagesleitsatz hieß dabei - "Ceausescu - Ilescu - Dragulescu". Dazu muß ich bemerken, bei fünf Reisen nach RO unter Ceausescu's Securedade wurde ich nie so brutal behandelt.

Nach etwa 6 Stunden Ärgerei konnte ich "Buscuresti" in Angriff nehmen. Dieses im wahren Sinne des Wortes, denn die Straßen der RO-Hauptstadt waren dermassen unpassierbar, sodaß ich beinahe etliche Male mitsamt Endurofederwege auf die "Pfeife" geflogen wäre. Konzentration pur war angesagt, denn wenn hier etwas passiert, dann Gute Nacht! Von Bukarest fuhr ich nach Ploisti, über Sinai nach Brasov. Dieser Abschnitt der Karpaten entpuppte sich als Kurvenorgie mit allem Drum und Dran. Trotz vieler qualmender Schwerverfahrzeuge konnte ich die Guzzi umlegen, daß es eine Freude war. Das pombierte Straßenband forderte das Fahrwerk voll, wer mir jetzt entgegenhält - die Dolomiten sind das optimale, dem sage ich - er hat noch nicht gelebt.

Lustiges Detail am Rande. An einem Parkplatz während einer Rast war ich im Nu von Menschen umringt. Als ich scherzhaft sagte - Guzzi = little Ferrari, but Ducati großer Ferrari, verstand das ohnedies niemand, bis auf das Wort Ferrari, die rote Farbe und die Trikolore auf der Guzzi, ließen alle aus dem Häuschen geraten, - doamne, doamne (oh Gott, oh Gott...). Etwas später begann es zu regnen und je höher ich die Karpaten kam, desto kälter wurde es. Der Regen verwandelte sich in Schnee, was ärgerlich ist, denn man könnte ja so schön...., und so rutschte ich von Kurve zu Kurve.

In Codlea fragte ich die Leute auf der Straße nach einer Übernachtungsmöglichkeit, damit gelangte ich zu einer Familie mit 6 Kindern, die älteren Töchter an die 20, der jüngste 6 Monate! Zur Schlafenszeit verschwand die "Mama" mit ihren Töchtern in einem Zimmer, ich wurde in's Schlafgemach verfrachtet, wo ich langsam wieder auftaute. Während ich im besten Schläfe lag, kam der "Hausherr" blau wie eine Hautbitze und nichtsahnend, wer anstelle seiner "Taube" lag, in sein Bettchen. Und als er da so lag, kam ihm wohl die Lust, denn plötzlich spürte ich, wie da jemand an mir "rummachen" wollte. Dabei sagte der "Kolleg" immerfort - "Mama, la Mama", ich antwortete - "Gehst' weg mit de Finga". Der Papa staunte morgens in ernüchtertem Zustand nicht schlecht, wer ihm da zur Seite lag...!

Nach mehrmaliger Verabschiedung trug mich die V 65 TT nach Siebenbürgen, an jene Orte, wie sie bereits im Tourenfahrer 6/90 beschrieben sind. Von Cluj Napoca (Klausenburg) bis zur ungarischen Grenze hatte ich sechs(!) Plattfüße, leider hintereinander anstatt.....! Fahrend, fluchend und schraubend war ich dabei unterwegs. Wenn man dann absolut nichts mehr zum flicken hat, um sich selber zu helfen, dann lernt man Land und Leut' sehr intensiv kennen. Das Erlebte dabei könnte einige "MOTALIAS" füllen. Kurzum, in Ungarn war der Reiz dieser Reise verfliegen, die Zivilisation, organisierte Hilfe, sogar japanische Motorräder in Budapest hatten mich wieder. Von Wien nach Krems lies ich es flott laufen, 170 km/h mit großer Gepäckrolle waren anstandslos möglich, bei "nacktem" Reifen. Über 4000 km, no Problems mit der Öltemperatur (obacht, der "kleine" Guzzimotor), keine verbogenen Stößelstangen..... usw. rundum juchhu!

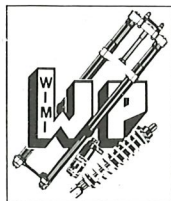
Die bisherigen Umbauarbeiten haben mich restlos überzeugt, aber da soll es ja noch 718 cm geben.

Es könnte ja sein, der Felix bekommt dann wieder einen Reisebericht von mir. Teil I dazu wurde in der MOTALIA Heft 2 vom 04/89 gedruckt.

Viele Grüße  
Ewald Grillmayer

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

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



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

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

**aprilia**

# Vertragshändler in Kiel

**WIMI**  
Cross + Enduro Raceparts · Kiel

Täglich geöffnet ab 14.00 Uhr, Samstag 10.00 bis 13.00 Uhr

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



### Ducati 888 Roche-Replica

Wolfgang Zeyen durfte die Ducati von Bernd Caspers, der in der deutschen Superbike-Meisterschaft auf dem zweiten Platz liegt, auf dem Nürburgring fahren. Seine Eindrücke schildert er auf sechs Seiten in "mo" 7/91. Sieben Fotos gehören zu dem Bericht.

### Vespa Cosa 200 E

Auf vier Seiten mit neun Fotos testet der "Motorradfahrer" den Roller aus Italien im Juli-Heft.

### Ducati 750/900 SS

Über die neuen SS Modelle von Ducati schreiben im Moment mehrere Zeitungen:

Auf sechs Seiten wird im Juli-Heft von "PS" die neue Ducati 750 SS getestet. Acht Fotos gehören zu dem positiven Artikel.

Auf einer knappen halben Seite mit einem Bild stellt der "Motorradfahrer" in Heft 7/91 die kleine SS aus Bologna vor.

Auf 1½ Seiten mit zwei Fotos berichtet "mo" im Juli-Heft über die 750/900 SS in der Version mit Halbschale.

Die neueste 900 SS aus Bologna ist Gegenstand eines achtseitigen Tests in Ausgabe Nr. 7/91 von "motorrad, reisen & sport". 18 Fotos zeigen die Ducati und ihre drei Vorläufer.

Der Syburger-Verlag hat in den meisten seiner regionalen Motorradmagazine auf 3½ Seiten einen Test der 750 SS mit Halbschale. Sieben Fotos zeigen das neue Modell in den Juli-Heften.

### Moto Guzzi Mille GT

In einem Vergleichstest der Zeitschrift "PS" muß sich die Mille GT in Heft 7/1991 mit vier anderen Motorrädern messen. Auf 10½ Seiten mit insgesamt 24 Bildern wird sie mit folgenden Motorrädern verglichen: BMW K 75, Yamaha TDM 850, Suzuki VX 800 und Kawasaki Zephyr 750.

### Gilera 600 Nordwest

Auf vier Seiten ist der Test der Gilera 600 Nordwest im Heft Nr. 7 von "mo" zu finden. Vier Fotos zeigen das Fun-Bike.

### Italienische 50 ccm Roller

In einem Test dreier Mokickroller werden der Amico 50 von Aprilia und die Vespa Sfera 50 mit dem taiwanischen P.G.O. Star 50 verglichen in "mo" auf sechs Seiten mit 10 Bildern.

### Aprilia Futura 125

"mo" vergleicht in Ausgabe 7/91 die 125 ccm Aprilia mit einer getunten MZ mit 300 ccm. Sechs Seiten mit fünf Fotos werden von den ungleichen Zweitakttern ausgefüllt.

### Benelli

Die Zeitschrift "Markt für klassische Automobile und Motorräder" befaßt sich auf sieben Seiten mit 18 Abbildungen mit der Geschichte der Marke Benelli. Zu finden ist der Artikel in Heft 7.

### Husqvarna 350 TE

Ein Fahrbericht der italienischen Enduro ist auf drei Seiten der Zeitschrift "Enduro" zu finden. Zusätzlich zu den sieben Bildern des Artikels befindet sich in der Heftmitte ein farbiges DIN A3 Poster mit der Husqvarna 350 TE.

### MV Augusta 350

Gleich zwei Zeitschriften beschäftigen sich in diesem Monat mit der Zweizylinder MV aus den siebziger Jahren.

Drei Seiten umfaßt der Artikel in "Markt für klassische Automobile und Motorräder" mit acht Abbildungen.

In der "Motorrad Classik" verteilen sich acht Fotos der Bicilindrica auf sechs Seiten der Ausgabe 4/91.

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**

# Guzzi-Geburtstagsfahrt zum Nordkap

1928 stellte Moto Guzzi das neue Modell GT 500 vor. Die Besonderheit dieser Guzzi war die Hinterradfederung. Bei dem Zustand der Straßen in dieser Zeit wurden die Fahrer arg malträtirt und brauchten nach wenigen Kilometern eine Ruhepause. Die Hinterradfederung der GT (Gran-Tourismo) sollte hier Abhilfe schaffen, aber die Kunden waren mißtrauisch und warteten erst mal ab. Guiseppe Guzzi, ein Bruder von Carlo Guzzi wollte die Tourentauglichkeit der Moto Guzzi GT 500 beweisen. Als Ziel für seine Fernreise wählte er Norwegen.

Er fuhr bis Sundsvall und bog dort nach Oslo, der Hauptstadt von Norwegen, ab. Von dort kehrte er nach Italien zurück. Seine Fahrt war eine Sensation, denn es hatte keiner damit gerechnet, daß er es bei den damaligen Straßenverhältnissen schaffen würde, nach Norwegen und zurück zu fahren. Moto Guzzi wurde berühmt für Dauerhaftigkeit und die Hinterradfederung hatte ihrer Bewährungsprobe bestanden. Die GT 500 bekam den Beinamen Norge.

1929 beschloß Guiseppe wieder, nach Norwegen zu fahren. Diesmal war sein Ziel das Nordkap. Er fuhr nach Hamburg in Deutschland und fuhr vermutlich von dort mit dem Schiff zum Nordkap. Er schickte eine Postkarte von Hamburg, eine aus Alesund und eine aus Lodingen bei Narvik. Die Postkarte aus Lodingen war drei Tage später datiert als die aus Hamburg. Da es unmöglich war, die Strecke Hamburg - Lodingen in drei Tagen zu fahren, wird vermutet, daß er die Strecke mit dem Schiff fuhr. Damals gab es vermutlich auch gar keine Straßen, die zum Nordkap führten.

Der Carlo-Guzzi Club aus Mandello hat nun genau diese GT 500 geschenkt bekommen, mit der Guiseppe damals die Tourentauglichkeit dieses Modells eindrucksvoll unter Beweis gestellt hatte. Anlässlich des 70sten Geburtstag des Guzzi-Werkes will der Carlo-Guzzi Club mit diesem Fahrzeug und einer zweiten GT 500 die Strecke noch einmal abfahren.

Die Route, die ausgewählt wurde, ist die Strecke von 1928 mit der Erweiterung Sundsvall - Nordkap - Oslo.

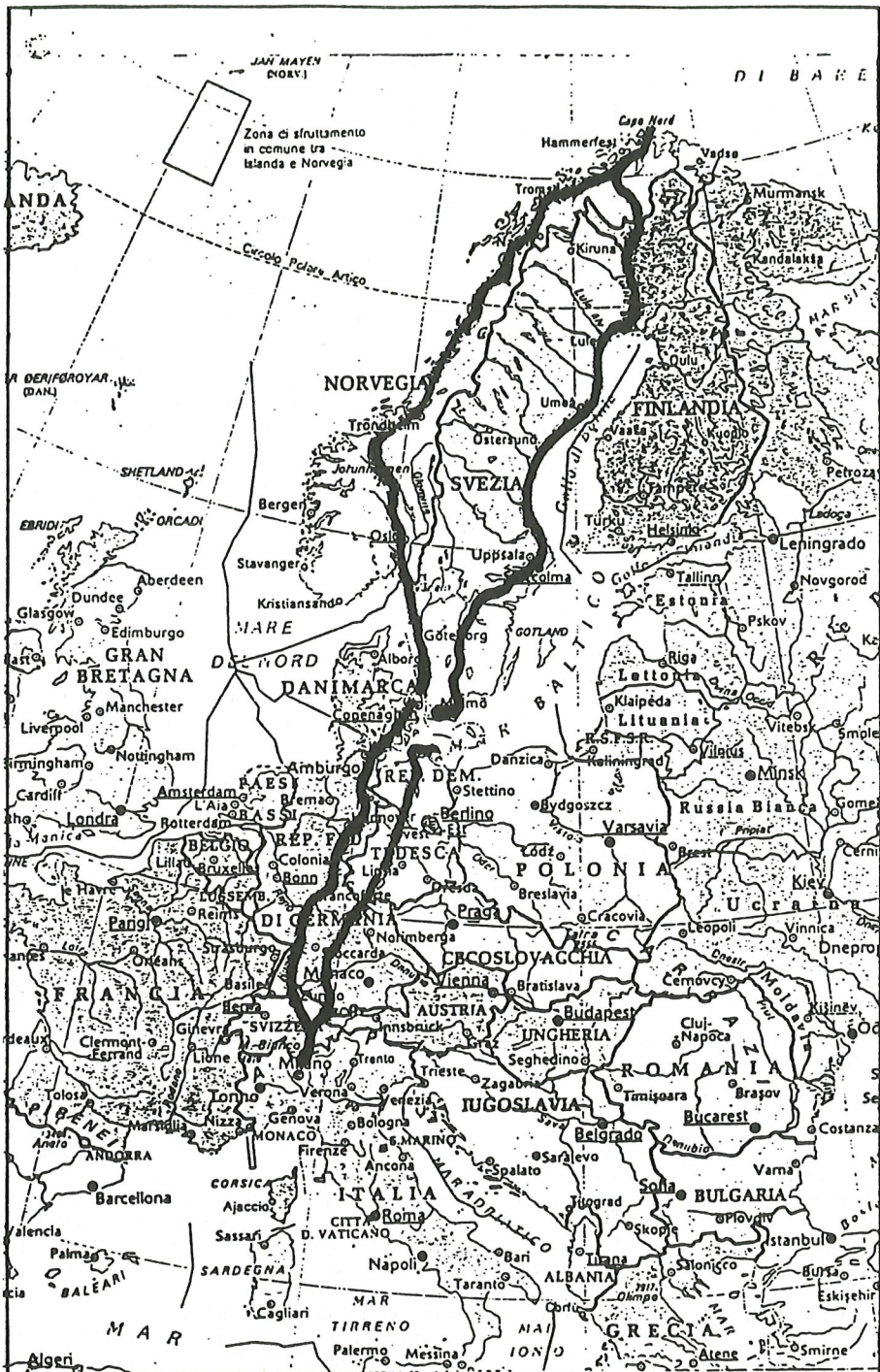
Der Carlo-Guzzi Club hat viel Mühen und Arbeit auf sich genommen, um die Vorgänge von damals zu rekonstruieren. Neben viel Arbeit entstehen natürlich bei der Planung und Durchführung eines solchen Unternehmens einige Kosten. Ein holländisches Mitglied des Carlo-Guzzi Club, Ivar de Gier, C.B. Kentiestraat 1, NL-3945 CB Cothen, Holland hat die Aufgabe übernommen, Spenden für die Fahrt zu sammeln. Jede Spende, und ist sie noch so klein, ist willkommen.

Am 27. Juli startet eine Abordnung des Clubs mit den beiden Guzzis in Mandello. Der Club würde sich freuen, wenn ihn auf der Strecke möglichst viele Guzzi-Fans begleiten würden. Für alle, die die beiden GTs ein Stück eskortieren wollen, ist hier die geplante Strecke:

- 27.07. Start in Mandello del Lario - Splügen - Chur - Landquart - Vaduz - Bregenz - Wangen - Ulm
- 28.07. Ulm - Crailsheim - Rothenburg - Bamberg - Coburg - Erfurt
- 29.07. Erfurt - Magdeburg - Plau
- 30.07. Plau - Rostock - Sassnitz - Trelleborg - Beddinge Läge
- 31.07. Beddinge Läge - Jönköping
- 01.08. Jönköping - Norrköping - Stockholm
- 02.08. Besichtigung von Stockholm
- 03.08. Ruhetag
- 04.08. Stockholm - Uppsala - Gävle - Sundsvall - Bergeforsen
- 05.08. Bergeforsen - Umea - Skelleftea
- 06.08. Skelleftea - Pitea - Lulea - Tornio - Pello
- 07.08. Pello - Kautokeino - Alta
- 08.08. Alta - Honningsvag - Nordkapp - Honningsvag - Alta
- 09.08. Ruhetag
- 10.08. Alta - Talvik - Sekkemo - Storslett - Skibotn - Overgard - Moen
- 11.08. Moen - Bjerkvik - Narvik - Skarberget - Bognes - Fauske
- 12.08. Fauske - Lonsdal - Mo i Rana - Halsøy
- 13.08. Halsøy - Trofors - Majavatn - Trones - Grong - Hammer - Steinkjer -
- 14.08. Steinkjer - Skogn - Asen - Stjørdal - Trondheim - Støren - Strölsvang - Oppdal - Hjerkin - Dombaas
- 15.08. Dombas - Otta - Vinstra - Ringebru - Tretten - Lillehammer - Gjøvik - Brandbu - Oslo
- 16.08. Besichtigung von Oslo
- 17.08. Oslo - Moss - Sarpsborg - Svinesund - Uddevalla - Göteborg
- 18.08. Göteborg - Helsingborg - Helsingør - Kopenhagen
- 19.08. Besichtigung von Kopenhagen
- 20.08. Ruhetag
- 21.08. Kopenhagen - Rodbyhaven - Puttgarden - Oldenburg - Lübeck - Lüneburg - Uelzen (Campingplatz Uhlenkopper)
- 22.08. Uelzen - Braunschweig - Göttingen - Fulda - Schluchtern (Campingplatz Heiligenborn)
- 23.08. Schluchtern - Offenbach - Heidelberg - Gernsbach - Triberg - Titisee
- 24.08. Titisee - Zürich - Chur - Juilerpass - Mandello

*Rechts: Die Route, die der Carlo-Guzzi Club nehmen wird.*





Moto Club **CARLO GUZZI** Mandello del Lario

## Leserbriefe

Hallo MOTALIA-Team, statt ausgefülltem Fragebogen (naja, vielleicht wäre so eine Umfrage ja doch ganz witzig) wollte ich Euch mal meine Meinung über das letzte Heft mitteilen. Da ich das Ding grad neben mir liegen hab, fang ich mit der Titelseite an und blättere dann langsam durch.

Also der Titel, schön anzusehen diese Benelli Sei, ich weiß nicht recht, kenn ich die Szenerie nicht irgendwo her? Aber leider steht weiter im Heft nichts zu dem Titelfoto, auch hat das Foto keinen Bezug zum sonstigen Inhalt des Heftes.

Seite 2: Werbung muß halt sein. Bei MOTALIA hat sie ja glücklicherweise ja auch immer was mit den Motorrädern zu tun. Außerdem hilft sie ja sicher auch, den Heftpreis im gerade noch erträglichen Rahmen zu halten.

Seite 3: Die warmen Worte der Redaktion. Übrigens, wünsche schönen Urlaub gehabt zu haben. (*Danke. Die Red.*)

Seite 4: Ah, es geht endlich los, was interessantes zu lesen. Wobei mir das mit Olli und Claudia zu denken gibt. Vielleicht sollte ich die Pantah doch wieder in der Garage parken...

Seite 7: Zu den Nachdrucken. Es müßte doch machbar sein, die alten Hefte so zu komprimieren, daß die aktuellen Rubriken (Termine, Kleinanzeigen etc.) rausfliegen und z.B. eine Zusammenfassung der Hefte 1 bis 10 entsteht, oder daß Ihr ein Sonderheft Technik (oder Reisen, Sport, Clubs) rausbringt, mit Werbung auflockert und für so ca. 9 Mark 80 verschuert. Ich bestell dann schon mal das Heft "Rückschau eins bis zehn".

Seite 8: Der Veranstaltungskalender ist fast so gut wie der in La Strega, also Spitze.

Seite 11: ?

Seite 12: Ganz schön stressig so ein Urlaub.

Seite 14: Die Sporttermine scheinen mir so merkwürdig unvollständig, z.B. nur ein SOS Lauf, die Rennberichte sind aber auf jeden Fall informativ und besonders lobenswert auch die Berichte über die "kleineren" Rennen.

Seite 17 - 20: Dieser Mittelteil bleibt immer so gleich, langweilig!

Zusatzblatt: Die Presseschau ist gut.

Seite 21: Regelmäßige Treffs ist eine regelmäßig langweilige Seite, kennzeichnet doch wenigstens, wenn mal was neu dazukommt.

Seite 22: Ah, mein Herz schlägt höher, DUCATI ist angesagt, schade, daß jetzt keine 20 Farbbildseiten eingehftet sind. Die Bilder von der Unfall-Bimota sind ja schon sehr krass, wie schnell war denn der Fiat?

Seite 25: Geschichten, die das Leben schreibt...

Seite 26: Ab un zu steht unter den neusten Klatschmeldungen wirklich was interessantes, den Bestellschein fürs Geschenkabo könnte man eigentlich auch noch in die Heftmitte pak-

ken, wenn die Bestellkarten für Poster und Videokassetten zu einer einzigen zusammengefaßt würden.

Seite 27: Der Techno Tip war für mich als Pantah-Freak natürlich super.

Seite 28: ?

Seite 30: Schön ist die Desmo-Kuh nicht gerade, trotzdem schade, daß sie nicht zu Ende entwickelt worden ist. Wann engagiert sich denn mal ein Händler im PLZ Bereich 51..? (Wegen MOTALIA, meine ich, nicht wegen Desmo-Kuh.)

Seite 32: Kleinanzeigen sind mit das Beste an so einer Zeitung wie MOTALIA, glücklicherweise nicht so von Profis durchwuchert wie bei MOTORRAD oder Syburger & Co.

Seite 35: Mögen Euch die offiziellen Importeure eigentlich nicht? Oder haben DNL oder A&G so bescheidene Werbebetats, die mit den Anzeigen in MOTORRAD schon ausgeschöpft sind?

Zusammengefaßt heißt das also, daß in MOTALIA immer noch viel zu wenig drinsteht, manches noch etwas übersichtlicher sein könnte, öfter mal was kritisches über die Szene. Glücklicherweise seid Ihr noch nicht so abgehoben, nur noch über "Edelschrauber" zu berichten, mehr Er"fahr"ungsberichte von Alltagsfahrern, deren Probleme und Lösungen fänd ich gut. Es müssen auch nicht nur Pantah-Fahrer sein.

Ciao Gerhard Biesel

---

Hallo Italienerfreunde,

vor mir liegt die 28. und neuste Ausgabe von MOTALIA.

In der Einleitung bittet das Motaliatteam um Stellungnahmen und Meinungen zur MOTALIA. Mir persönlich wird zuviel Sport angeboten.

Natürlich interessiere ich mich auch für Motorsport. Aber ich denke, Berichte vom Grand-Prix-Sport gehören nicht in die MOTALIA. Klar, für Freunde von Aprilia und Cagiva ist das ein Schlag ins Gesicht. Überwiegend werden doch japanische Fabriake gefahren. Und zum Übel gewinnen die auch noch. Ich meine der "Ur-Italiener"-Fahrer liebäugelt doch mehr mit Guzzi, Laverda oder Ducati's vom Schläge 900 SS. Also, liebes Motaliatteam nicht böse sein, aber laßt die Berichterstattung von Grand-Prix und Superbike fallen. Es gibt genug andere Themen. Ich bin gerne bereit ab und zu meinen Senf dazu zugeben.

Für all diejenigen die ich nun verärgert habe, gebe ich noch einen Tip: MOTORSPORT aktuell. Die berichten wöchentlich und äußerst ausführlich.

Euer Wolfgang Göller

Zum Artikel über das Ducati-Clubtraining in Hockenheim

Daß der Hockenheimring nur noch vergeben wird, wenn bestimmte Lautstärkenwerte eingehalten werden, muß man akzeptieren. Im Interesse der Veranstaltung und deren Erhaltung auch in künftigen Jahren muß man die Lärmwerte dann eben überwachen und einhalten. Diese Phongrenze von 100 dB(A) war den Teilnehmern allerdings seit Wochen bzw. sogar seit Monaten bekannt. Daß Kollege Helmut dann die passenden Schalldämpfer zu Hause vergißt, ist eben sein Pech. Er darf sich dann aber nicht über den Ducati-Club ärgern, der so böse ist, sein Moped nicht starten zu lassen.

Daß hirnlose Krawallbrüder bei Motorradveranstaltungen zugegen sind, war bisher meist nur bei Japanertreffen oder anderen Rennveranstaltungen der Fall. Daß in Hockenheim z.B. ein Schweizer beide Auspuffe abbauete und mit seiner Hailwood-Replica dann im Fahrerlager auf und ab heizte, halte ich für absolut hirnlos und überflüssig. Nicht nur, daß er einen Höllenlärm veranstaltete, er gefährdete auch alle anderen Teilnehmer, darunter viele Kinder. Und ganz nebenbei wird dieses Treiben seiner kalten Königswellen-Duc auch nicht sehr gut getan haben. Daß bei einer so beschaulichen Veranstaltung abseits der Rennstrecke zwei deftige Unfälle passieren, spricht für sich.

Hoffentlich steigt nicht der Anteil der Idioten unter den Italienerfahrern mit dem Verkaufsboom bei Ducati. Es wäre schade, wenn die bisher japanertreibenden Krawallos ihr Spielchen nun auf italienischen Motorrädern treiben würden.

Walter Arndt, Freiburg

Hallo Redaktion "MOTALIA"!

Zum Thema "MOTALIA" aus der Sicht des Lesers. In Kurzfassung: Presseschau, Supersache, man braucht nur gezielt das kaufen, was wirklich von Interesse ist. Daran zeigt sich auch die Unabhängigkeit von "MOTALIA", Presseschau in der Form können sich ja andere Motorradzeitungen gar nicht leisten.

Betreffend Sportteil, muß sein, ist klar. Aus meiner Sicht werden den Zweitaktrennen der WM zuviel Platz eingeräumt. Kenner der Materie lesen "Motorsport aktuell", "MOTALIA" als Monatsschrift hinkt da hinterher. Dagegen Berichte über die Rennszene (blödes Wort) von Akteuren oder Zuschauern sind zumindest für mich von großem Wert. Das sind nur mal zwei Punkte aus meiner Sicht über den jetzigen Inhalt.

Unglaublich enttäuscht hat mich, daß Ihr so wenig Resonanz hattet auf den Vorschlag, alle Veranstalter von Treffen usw. an einen Tisch zubringen. Anderer Punkt: kann "MOTALIA" als Veranstalter ein (zweitägiges) Perfektions-Training auf irgendeiner europäischen Rennstrecke durchziehen? Rechtlich oder organisatorisch nicht möglich?

Ganz gleich wie der Inhalt von "MOTALIA" auch immer ausfällt, für mich bleibt die Zeitschrift primär Knotenpunkt und Sammelbecken aller Interessenten europäisch-italienischer Motorradproduktion.

Grüße aus dem Aichtal

Joachim Winzer

Antwort zur Leserumfrage

Format-Layout: DIN-A5 reicht völlig aus, sehr handlich!

Inhalt-Umfang: Umfang (Anzahl der Seiten) ist optimal. Man liest dann auch wirklich jeden Artikel, auch wenn er im ersten Augenblick nicht so interessant erscheint, freut man sich dann doch, den Artikel gelesen zu haben. Wäre alles umfangreicher, würde man wahrscheinlich das meiste sowieso überblättern.

Termine-Veranstaltungen: Außer Konkurrenz! Super!

Sport: Habt Ihr eine eigene Sport-Redaktion? So mit richtigen Reportern und so? Oder wo habt ihr die Top-Infos alle her? Profiarbeit!

Werbung: Nicht aufdringlich. Muß ja schließlich sein. 4 Seiten insgesamt ist richtig wenig.

Pressevorschau: interessiert mich nicht, ich les' nur MOTALIA. Wenn man ehrlich ist, reicht das auch. (positiv gemeint).

Technik: interessant und amüsant!

Sonst: Freu mich immer, wenn mir jemand eine MOTALIA-Werbung ans Motorrad hängt - kostet Geld, könnte man sich sparen: z.B. mit einem hübschen Aufkleber: - ich lese Motalia - oder so.

Hoffentlich macht Ihr alle weiter so!!

Toni

### Das 4. internationale Ostsee-Italo-Treffen

vom

**30.08.-01.09.1991**

in

**Kiel-Falkenstein**

direkt am Ostseestrand.

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

## 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 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.: 04432/1610.

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

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.

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. 05241/687283.

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

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

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

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

Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat Italo-Klöntreffen in Hamburgs Süden. Ab 19 Uhr im "Hornbacher's" (ehem. Roschinskys) HH-Hausbruch, Cuxhavener Str. 126 (B 73)

## 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
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	3300 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
J. Hökensnieder	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	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.

### MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

- ich möchte gerne ein Probeheft der MOTALIA haben.  
Vier DM in Briefmarken habe ich beigelegt.
- 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 beigelegt.
- können Sie von meinem Konto abbuchen. Meine Bankverbindung ist:

\_\_\_\_\_ Bank

\_\_\_\_\_ Bankleitzahl

\_\_\_\_\_ Kontonummer

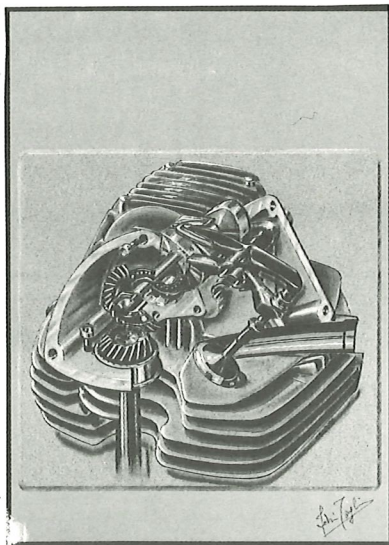
\_\_\_\_\_ Unterschrift

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

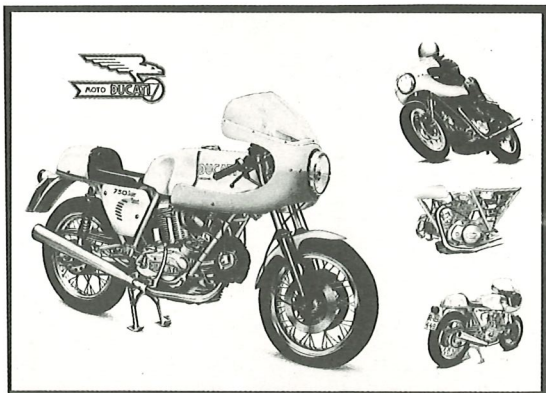
Datum: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



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



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

Absender:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

**Kostenlose private Kleinanzeige**

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

Antwort

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Verlag Hasselbrink  
Postfach 2322  
2300 Kiel 1

Absender:

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten Poster.

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

Antwort

Bank \_\_\_\_\_

Bankleitzahl \_\_\_\_\_

Kontonummer \_\_\_\_\_

- 0 Ducati-Zylinderkopf.....30,- DM
- 0 Ducati Motor 860 .....30,- DM
- 0 Ducati-750 SS (Rundm.)..34,- DM
- 0 Ducati-Phantomposter....30,- DM

Verlag Hasselbrink  
Postfach 2322  
2300 Kiel 1

(Alle Preise incl. Versand)

Datum \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_

## Brief des Ducati Club Austria

Betrifft: DUCATI SPEED WEEK '91, Österreichring, 18.-21. Juli 1991

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die oberste nationale Sportkommission für den Kraftfahrtsport in Österreich (OSK), eine Teilorganisation des Vereines ÖAMTC, fühlte sich bemüht, in Form einer sogenannten "Bekanntgabe" darauf hinzuweisen, daß die DUCATI SPEED WEEK nicht "genehmigt" ist und somit als "wilde Veranstaltung" gilt.

Da der Verein DUCATI CLUB AUSTRIA in keinerlei Rechtsverbindung mit dem Verein ÖAMTC/OSK steht und die Veranstaltung DUCATI SPEED WEEK 1991 kein Meisterschaftslauf gemäß FIM-Reglement ist, bedarf es auch keiner wie immer gearteten Genehmigung dafür. Die einzig notwendige Genehmigung für die Durchführung der Veranstaltung liegt als Bescheid der zuständigen Bezirkshauptmannschaft Knittelfeld bereits seit geraumer Zeit vor.

Leider glaubt die OSK, daß sie aufgrund ihrer Statuten (die sie etwas irreführend als Motorsport-"Gesetz" bezeichnet) berechtigt ist, auf alle Veranstaltungen, die irgendwie mit Motorsport zu tun haben, Einfluß zu haben. Dies entbehrt aber jeder gesetzlichen Grundlage, da es sich bei der OSK lediglich um einen Verein handelt, der seinerseits nur auf Vereine einwirken kann, die sich freiwillig den genannten Statuten unterwerfen.

Mit derselben Philosophie könnte ja der DUCATI CLUB AUSTRIA, der gemäß seiner eigenen Statuten die Vertretung aller Ducati-Interessen in Österreich wahrnimmt, jegliche OSK-Bewerbe, an denen Ducati-Fahrer teilnehmen, als "genehmigungspflichtig" bezeichnen. Da noch nie um eine solche Genehmigung, etwa des Superbike-Weltmeisterschaftslaufes, angesucht wurde, müßten wir beispielsweise jedem Ducati-Fahrer die Teilnahme an dieser "wildem", weil "nicht genehmigten", Veranstaltung untersagen.

Da wir unsererseits eine solche Vorgangsweise für nicht angebracht halten, ja im Grunde lächerlich fänden, verwahren wir uns ebenso gegen jede Einmischung von anderer Seite. Die DUCATI SPEED WEEK ist mittlerweile die zweitgrößte Motorradveranstaltung auf dem Österreichring und erfreut sich international höchsten Ansehens.

Die Einbindung der österreichischen Oldtimer-Szene durch Herrn Prof. Dr. Helmut Krackowizer in diese Veranstaltung und die dadurch anwesende Motorsport-Prominenz bestätigen diesen guten Ruf. Fahrer wie der dreifache Ex-Weltmeister Luigi Taveri, der Ex-BMW-Werksfahrer Walter Zeller, der Ex-DKW-Werksfahrer Siegfried Wünsche und viele andere Größen vergangener Zeiten nutzen diese Plattform, um historisch wertvolle und teilweise einzigartige Fahrzeuge zu präsentieren.

Wir werden die erwähnte Aussendung der OSK nicht unbeantwortet lassen und haben deshalb den Rechtsanwalt Dr. Manfred Ainedter bemüht, in unserem und im Namen der Geschäftsleitung der Österreichring-GmbH die OSK zu veranlassen, einen entsprechenden Widerruf dieser "Bekanntgabe" an dieselben Adressaten zu versenden. In jedem Falle behalten wir uns die Einleitung weiterer Schritte vor.

Der DUCATI CLUB AUSTRIA ersucht Sie aus diesen Gründen, die erwähnte "Bekanntgabe" der OSK einer angemessenen Behandlung zuzuführen und uns weiterhin Ihr Vertrauen zu schenken. Unser einziges Bestreben ist, das Ansehen des Motorradsports in Österreich zu steigern, und gerade dazu dienen Veranstaltungen wie die DUCATI SPEED WEEK in besonderem Maße.

Mit freundlichen Grüßen  
Manfred Kaufmann  
DUCATI CLUB AUSTRIA

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf  
italienischen Motorrädern

**DEMHARTER GmbH**

8880 Dillingen-Schretzheim

Telefon 09071/2837

Telefax 09071/8428

# Isle of Man - ein Mythos?

Isle of Man - drei Worte, der Name einer kleinen Insel in der Irischen See. Eine Insel, die den Motorradfahrern Europas so bekannt ist wie keine andere. Jedes Jahr pilgern Tausende von Bikern zu der Tourist Trophy, die im Juni dort stattfindet. In diesem Jahr waren auch wir dabei.

## Die Fähren

Um nach Man zu kommen, muß man als Festlandeuropäer zweimal mit der Fähre fahren. Da für uns Hamburg nicht weit weg ist, entschieden wir uns für die Linie Hamburg-Harwich, um nach England zu fahren. Von England aus legten wir in Heysham ab, um in Douglas, der Hauptstadt von Man, anzulegen. Gebucht wurden die Fähren über das Reisebüro Apollo in Hamburg, das sich auf die Isle of Man spezialisiert hat. Das war ein großer Fehler, wie sich herausstellen sollte. Überhöhte Preise, schlechter Service, Überbuchen der Fähren, falsche Kabinen und Lügen am Telefon gehören zu den Geschäftspraktiken dieser Firma. Wer zur TT will, sollte sich direkt an die Steam Packet Company, Imperial Buildings, PO Box No. 5, Douglas, Isle of Man, Telefon: 0044/624/661661 wenden. Nur dann kann er sicher sein, auch mit dem Schiff, für das er eine Karte hat, mitgenommen zu werden.

Die Fähre kann man gar nicht früh genug buchen. Wer zu spät kommt, muß sich entweder auf das Risiko des "Stand by" Tickets einlassen oder die Fähre nehmen, auf der noch Platz ist. Obwohl wir schon ein paar Monate vorher buchten, mußten wir das Schiff nachts um 1 Uhr ab Heysham nehmen.

## Die Unterkunft

Auch um die Unterkunft sollte man sich zeitig kümmern. Im September hatte ich ca. 35 Briefe geschrieben und nur zwei positive Antworten erhalten. Aber wer am Anfang der Rennwoche kommt, bekommt entgegen der Gerüchte immer noch ein Quartier, nur die besten sind dann natürlich weg. Zelten ist überhaupt kein Problem. Es gibt mehrere Campingplätze.

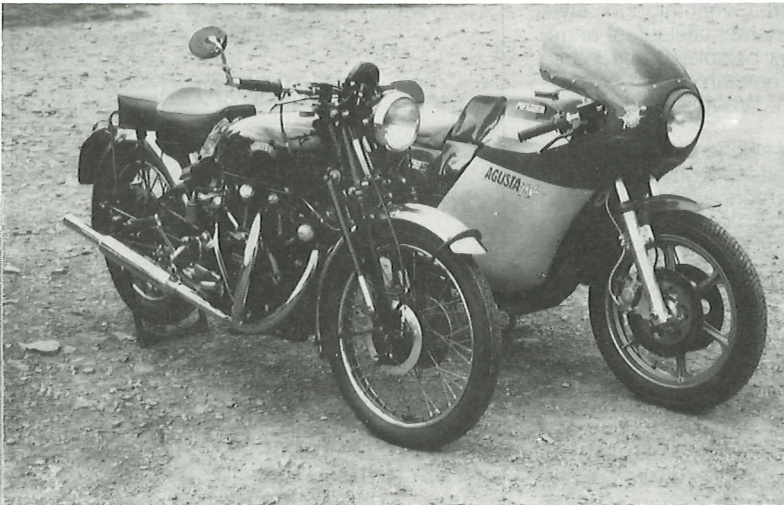
Wir hatten zu sechst ein Apartment mit Küche, in der wir unsere Mahlzeiten selber machen konnten. Das war ein großer Vorteil, denn die englische Küche kann man getrost vergessen, was nichts daran ändert, daß sie sehr teuer ist.

## Die Insel

Die Insel ist ca. 50 Kilometer lang und 17 Kilometer breit. Wer nun glaubt, daß man das locker an zwei Tagen alles gesehen hat, muß sich schnell eines Besseren belehren lassen. Kleine kurvige Straßen mit schön griffigem Asphalt laden geradezu zum Motorradfahren ein. Dazu kommt, daß die Insel alles andere als flach ist. Der höchste Berg des Eilands, der Sneafall ist über 500 Meter hoch. Von dort kann man sowohl England, Schottland als auch Irland sehen.

## Die Tourist Trophy

Seit 1907 findet die TT auf der Isle of Man statt. Das besondere ist, daß die Rennen auf dem öffentlichen Straßennetz der Insel ausgetragen wird. Mit den hervorstechenden Kanaldeckeln, den Straßenmarkierungen und Kantsteinen ist der 60,7 Kilometer lange Straßenkurs eine Rennstrecke, die von den Fahrern permanent volle Konzentration verlangt. 232 Kurven geben



*Eine Vincent und eine MV Agusta in stiller Eintracht.  
Beide haben zur ihrer Zeit Geschichte geschrieben als schnellstes Serienmotorrad.*





*John Raybould aus Brierley Hill/GB auf einer Ducati 888*

den Fahrern keine Verschnaufpause. Weite Sturzräume wie an einer modernen Grand Prix Strecke gibt es natürlich nicht. Bäume, Straßenschilder, Mauern und Häuser, die dicht an der Strecke stehen, sind lebensgefährliche Hindernisse. Daran ändern auch die davorgestellten Strohballen nichts. Schon viele Rennfahrer mußten hier ihr Leben lassen.

Da man auf diesem schmalen Kurs nicht mehrere Motorräder gleichzeitig loslassen kann, werden die Fahrer in einem Abstand von 10 Sekunden ins Rennen geschickt. Für den Zuschauer bedeutet das, daß der erste der vorbeikommt, nicht unbedingt der Schnellste sein muß. Ohne Programmheft und Radio (Manx Radio ist voll auf die Berichterstattung der TT eingestellt) hat man keine Chance, den Überblick zu behalten. Wer kein Englisch kann, hat schon Pech gehabt.

Durch die ungewöhnliche Länge der Rennstrecke dauert es 20 Minuten, bis ein Fahrer wieder vorbeikommt. Es können also auch mal fünf Minuten vergehen, in denen kein Motorrad vorbeikommt. Daß die Piloten zwischendurch auch noch zum Tanken an die Boxen müssen, macht das Ganze nicht übersichtlicher.

Am besten sucht man sich eine interessante Stelle des Kurses aus (frühes Erscheinen sichert die besten Plätze), sieht zu, wie die Motorräder einzeln vorbeirasen und holt sich die Ergebnisse am nächsten Tag aus der Zeitung.

## Die Rennen

Die Helden der TT waren Steve Hislop, Steve Cull, Robert Dunlop, David Leach und Trevor Nation. Fast alle Klassen waren fest in der Hand der Marken Honda und Yamaha. Nur in der TT Formel 1 und in der Senior TT (in der die gleichen Fahrer und Motorräder an den Start gehen) hatte Norton mit den Fahrern Robert Dunlop und Trevor Nation als Außenseiter eine Chance auf den Sieg. Dunlop gab in beiden Rennen wegen Schmerzen auf, er hatte sich vor kurzem das Schlüsselbein gebrochen. Sein Teamgefährte Nation belegte im F1 Rennen den dritten Platz, wurde aber disqualifiziert, weil sein Tank angeblich um einen halben Liter zu groß war. Im Senior TT Rennen schied Nation nach halber Renndistanz mit festgeganenem Motor aus.

In der Formel 1 starteten vier Ducatis 888. Die Ducs unterschieden sich genauso wie die Norton Wankel im Sound deutlich von den japanischen Vierzylindern. Chris Faulkner belegte als bester Zweizylinderfahrer den 17ten Platz. Auf Rang 27 beendete John Raybould das Rennen. Schlußlichter waren die Ducs von Dave Woolams und Etienne Godart.

Neben den F1-Rennen starteten die Klassen: Sidecars, Supersport 400 TT, Ultra Lightweight 125 TT, Junior TT und TT Supersport 600.

## Die Informationsquellen

Wie schon erwähnt, berichtet Manx Radio den ganzen Tag über die Rennen mit Interviews der Fahrer und Mechaniker. Auch für die Tagespresse ist die TT Thema Nummer eins. Einen besonders rasanten Service bietet Duke-Video. Schon morgens um 9 Uhr kann man die Videos über die Rennen des Vortages kaufen. Das nennt sich Geschwindigkeit. In vielen Pubs und Hotels werden die Videos von den Rennen gezeigt. In den Geschäften in Douglas bieten Profifotografen Bilder von den Rennen des Vortages an. Island Photographics bietet sogar Fotos von 1947 bis heute an, darunter natürlich auch Aufnahmen von Mike Hailwood auf der Ducati. Auch wer keinen Fotoapparat hat, kann also beste Bilder mitbringen.

## Owners Meetings

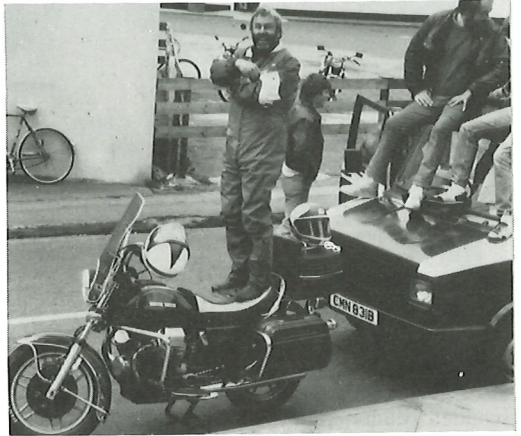
Neben den Rennen finden viele Veranstaltungen statt. Zahlreiche Markenclubs richten sogenannte "Owner Meetings" (Besitzer Treffen) aus. Besonders interessant waren für uns natürlich die Treffen der Italienerclubs.

Als erstes stand das Meeting des "Italian Motorcycle Owners Club" auf dem Programm. Treffpunkt war das Crosby Hotel direkt an der Rennstrecke. Wir waren etwas früh dran, und das war auch gut so. Zu dem anberaumten Termin brach das Chaos aus. Wie die Heuschrecken brachen plötzlich die Italo-Fahrer über den kleinen Parkplatz des Hotels herein, der schnell aus allen Nähten platzte. Die anliegenden Seitenstraßen wurden schnell als Parkplatzerweiterung genutzt und auf der Hauptstraße kam der Verkehr ins Stocken. Nachher kamen sogar zwei Bobbys, die den Verkehr regelten. Hier ein Lob an die englische Polizei, die immer ruhig und gelassen blieb. Der Club hatte einen kleinen Tisch aufgebaut, wo die Clubzeitung und ein paar T-Schirts verkauft wurden.

Ein paar Tage später fand das Guzzi Owners Meeting beim Waterfall Hotel statt. Da dieses Treffen nicht im offiziellen TT-Programm erwähnt war, ging es hier etwas ruhiger zu und man konnte die Motorräder besser betrachten. Die Treffen der Laverda- und Ducati-Fahrer fanden leider am gleichen Tag statt. Um 18 Uhr war das Ballacalin Hotel Anlaufpunkt für die Ducatisti und für 19 Uhr hatten die Laverda-Fahrer ihr Meeting beim Crosby Hotel geplant. Also erst zu den Ducatis. Beim Ducati-Meeting trafen wir - wie auch bei allen anderen Meetings - Bekannte aus Deutschland. Hier und da etwas schwafeln, ein Bier trinken und die Motorräder begutachten und dann ging's weiter zum Laverda-Treffen. Dort hatte sich der Veranstalter die meiste Mühe gegeben. Nach einer kurzen Versteigerung wurden hier sogar zwei Pokale vergeben.

## Weitere Veranstaltungen

Richtig ging die Post ab beim Motor Cyle Sprint in Ramsey. Die Strandpromenade wurde abgesperrt und als Dragstrip zweckentfremdet. Rundherum wurde mit einer Oldtimerausstellung, Custom Bike Wettbewerb und Verkaufständen für Kurzweil gesorgt. Zum Abschluss zeigte die englische Kunstflugstaffel "Red Arrows", was sie konnte. Wer nach dem Ende der Flugshow nicht schnell war, stand erst mal 'ne ganze Weile im absoluten Verkehrschaos. Zusätzlich gab es in den zwei Wochen Veteranenrennen, Strandrennen, Gespannausfahrt, Trail, Feuerwerk, Kartrennen, Konzerte und einiges mehr.



*Um etwas vom Renngeschehen mitzubekommen, wurden Mauern, Autos, Motorräder und Verkehrsschilder als Aussichtsplattformen zweckentfremdet. (Das Foto wurde vom Dach einer Telefonzelle aus aufgenommen.)*

Wer auch mal was anderes als Motorräder sehen wollte, dem bot die Insel so manches. In Laxey lud das größte Wasserrad der Welt zur Besichtigung ein, verschiedene Burgruinen zeugten von der strategisch wichtigen Vergangenheit der Insel. Wer sein Motorrad mal stehen lassen wollte, konnte mit der Dampfbahn oder mit der elektrischen Eisenbahn von 1895 die Insel erkunden. Zum Relaxen luden die Strände oder die beiden Stauseen in den Bergen ein. Unter den vielen Museen der Insel befindet sich natürlich auch ein Motorradmuseum.

Abends treffen sich die Motorradfahrer an der Promenade von Douglas. Auf beiden Seiten der Straße stehen dicht an dicht hunderte von Motorrädern. Bei den meisten von Ihnen handelt es sich um die aktuellen Supersportler aus dem Fernen Osten. Gegen Ende der Rennwoche sieht man einigen an, daß ihre Fahrer auf der Rennstrecke übertrieben hatten bei dem Versuch, ihren Idolen nachzueifern.

## Die Unfälle

Ein ewig diskutiertes Thema sind die Toten der Isle of Man. Fast jedes Jahr sterben sowohl Rennfahrer als auch Besucher der Insel. Es ist klar, die Rennstrecke ist sehr anspruchsvoll und hat keine Auslaufzonen, aber wer hier an den Start geht, weiß das und muß mit den Folgen eines Sturzes rechnen. Auch die Rennfans, die versuchen ihren Idolen nachzueifern, wissen wo sie fahren. Die Gefährlichkeit der Strecke richtet sich letztlich nach dem Tempo, mit dem sie befahren wird.

Während der TT starben in diesem Jahr meines Wissens vier Rennfahrer und drei Race-Fans. Dazu kommen sicherlich noch einige mehr oder weniger schwer Verletzte und etliche deformierte Motorräder. Wer gesehen hat, wie manche Geisteskranke vor unübersichtlichen Kurven trotz starken Gegenverkehrs überholt haben, wundert sich, daß es nicht noch mehr sind.

## Fazit

Die Insel ist sehr schön und für Motorradfahrer ideal geeignet. Ich persönlich finde die Rennen als Zuschauer nicht interessant. Bei einer Fernsehzusammenfassung sieht man mehr als an der Rennstrecke. Von dem Drumherum hatte ich mir auch etwas mehr versprochen, aber das liegt vielleicht an den vielen euphorischen Berichten, die man überall liest.

# RPR

DUCATI

CAGIVA

GILERA



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

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

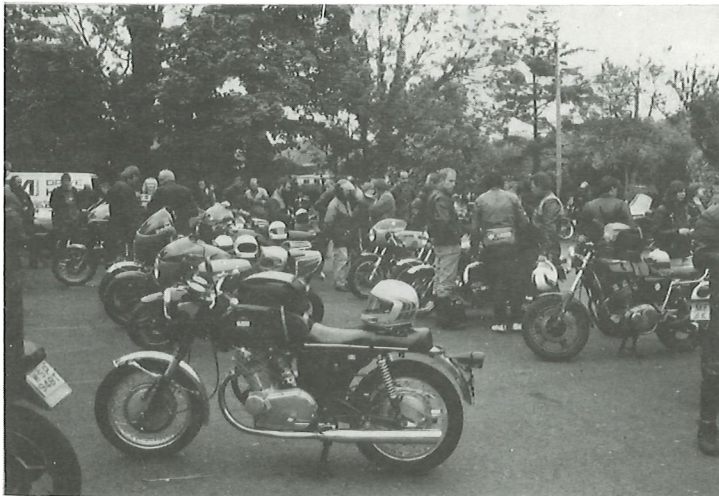
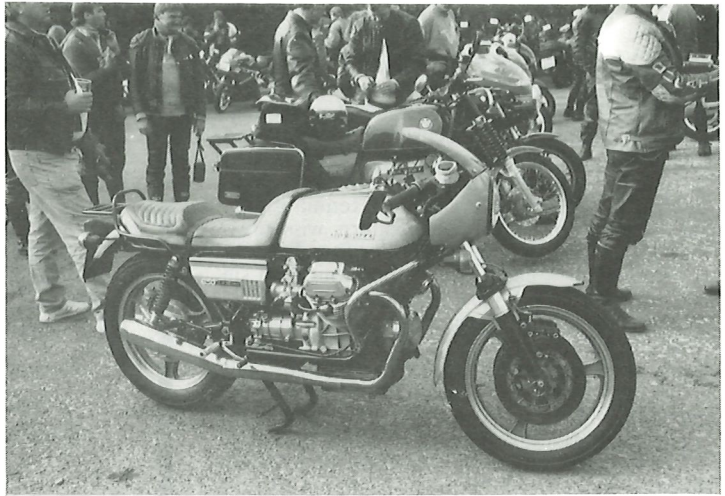
**Gartenstraße 29 \* D-5802 Wetter  
Telefon 02335/2957  
Fax 02335/5280**



*Vier MV Agustas beim Treffen des Italian Motorcycle Owners Club.*

Bei den enormen Kosten, die mit dem Besuch der TT zusammenhängen (alleine für die Fähren haben wir 1400 DM für zwei Personen und ein Motorrad hingeblättert) werde ich bestimmt nicht zu denen gehören, die jedes Jahr vom Man-Fieber gepackt werden. Aber Wolfgang hat schon recht, einmal muß man das gesehen haben. Und wer weiß, vielleicht fahren wir in zwanzig Jahren zum hundertjährigen Jubiläum wieder hin.

Wer nächstes Jahr zur TT will, sollte sich die ersten beiden Wochen im Juni im Kalender ankreuzen.  
Felix Hasselbrink



*Oben: Eine sehr schöne Moto Guzzi Le Mans I aus England. Die Auspuffanlage war aus Edelstahl.*

*Links: Beim Treffen des International Laverda Owners Club am Crosby Hotel.*

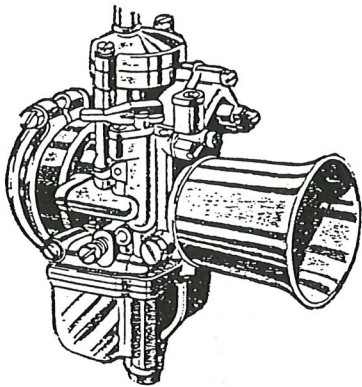
### **Laverda-Spezialist**

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

## Es ist nicht alles Chrom was glänzt !!!



Das könnte Eurem Italo-Bike noch den letzten Schliff geben:



Ansaugtrichter (alte Form), gefertigt aus Aluminium Vollmaterial, hochglanzpoliert, passend für Dellorto Vergaser, ohne Sieb.

Gewinde 48 x 1,25 (32-34-36)

Gewinde 52 x 1,25 (38-40-41-42,5)

Stck DM 65,--

Paar DM 124,--

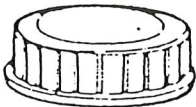
Schraubverschlusskappe, gefertigt aus Aluminium-Vollmaterial, hochglanzpoliert, passend für Brembo-Hauptbremszylinder (rund).

PS12 (Behältergewinde  $\varnothing$  45 mm)

PS15 (Behältergewinde  $\varnothing$  52 mm)

Stck DM 35,--

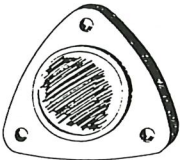
Paar DM 65,--



Schluß mit festkorrodierten Motorhaltebolzen.

Für alle großen Guzzis mit Rahmenunterzug Motorhaltesätze komplett aus Edelstahl.

Satz DM 55,--



**NEU  
DUCATI**

Wer hat noch nicht den Durchblick?

Jetzt auch in bewährter Bartholli-Qualität:

Aus dem Vollen gefrästes, hochglanzpoliertes

Königswellen-Bullauge (aufwendige Form).

Preis auf Anfrage

**NEU  
GUZZI**

Wir machen keine krummen Sachen!

Gerade Ansaugstutzen in Verbindung mit Vergaserbefestigung aus Aluminium, natürlich hochglanzpoliert. Thermische Isolation erfolgt durch eine hitzebeständige Kunststoffbuchse (Ansauggummi entfällt).

Preis auf Anfrage

**Hajo Barth und Olli Oettel**

5210 Troisdorf 13, Roncallistr. 12

Tel.: 02241/83857 oder 404335 (ab 19:00 Uhr)

Alle Preise incl. Mwst zzgl. Porto & Verpackung

## Sport-Termine

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
17.08.	Hockenheim/D	BOT-OMK
18.08.	Mugello/I	GP

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

## Straßen-Weltmeisterschaft in Spanien

Ursprünglich sollten die Rennen in Jugoslawien stattfinden, aber wegen der angespannten politischen Lage wurden die Rennen in das spanische Jarama verlegt.

Die außergewöhnliche Hitze in Spanien machte sowohl den Fahrern als auch den Motorrädern ordentlich zu schaffen.

### 250er Klasse

Die ersten beiden Plätze wurden wieder unter Luca Cadalora und Helmut Bradl aufgeteilt. Mit vier Sekunden Vorsprung gewann Cadalora vor Bradl. Dritter wurde Carlos Cardus, der vor heimischem Publikum kurzzeitig geführt hatte. Bester Aprilia-Fahrer wurde Loris Reggiani, der als fünfter hinter Wilco Zeelenberg die Ziellinie überquerte. Der zweite Aprilia-Werksfahrer, Pier-Francesco Chili, lag auf dem vierten Platz, als er in der 11. Runde stürzte. Das war das vierte Rennen in diesem Jahr, in dem er nicht die Zielflagge zu sehen bekam.

**Ergebnis:** 1. Luca Cadalora (Honda); 2. Helmut Bradl (Honda); 3. Carlos Cardus (Honda); 4. Wilco Zeelenberg (Honda); 5. Loris Reggiani (Aprilia).

### Erster Ausfall für Eddie Lawson

Marco Papa, der als Ersatz für den verletzten Alexandre Barros die Cagiva fuhr, gab nach einem Drittel der Rennstrecke wegen der Hitze auf. Eddie Lawson bekam zur Rennmitte Probleme mit der Elektrik. Zu diesem Zeitpunkt lag er hinter Kevin Schwantz und vor John Kocinski auf dem fünften Platz. Nach der 21sten Runde, zu diesem Zeitpunkt lief die Cagiva nur

noch auf drei Zylindern, gab Lawson auf und fuhr an die Box. Gewinner wurde Wayne Rainey (Yamaha), der entfesselt dem Feld davon fuhr und einen neuen Rundenrekord aufstellte. Zweiter wurde Michael Doohan vor Wayne Gardner (beide Honda) und Kevin Schwantz (Suzuki).

**Ergebnis:** 1. Wayne Rainey (Yamaha); 2. Michael Doohan (Honda); 3. Wayne Gardner (Honda); 4. Kevin Schwantz (Suzuki); 5. John Kocinski (Yamaha).

## TT in Assen

### Sieg für Aprilia in der 250-Klasse

Pier-Francesco Chili hatte im Training die schnellste Zeit vorgelegt, aber im Rennen dominierte Wilco Zeelenberg, der gerne vor heimischem Publikum gewinnen wollte. Auf Lauerstellung dicht hinter ihm fuhr der Taktiker Luca Cadalora, der sicher plante, in der letzten Runde die Führung und damit den Sieg zu übernehmen. So hatte er es ja schon mehrmals mit Bradl gemacht. Und es kam, wie es kommen mußte. In der letzten Runde ging Cadalora in einer Rechtskurve innen vorbei und wurde weit herausgetragen. Dadurch mußte Zeelenberg Gas wegnehmen. Chili nutzte die Gelegenheit und schob sich vom dritten auf den ersten Platz und gab die Führung nicht mehr ab. Der erste GP-Sieg für Aprilia seit Jahren!

Der zweite Aprilia-Werksfahrer, Loris Reggiani, arbeitete sich kontinuierlich nach vorne und war ab der siebten Runde in der Spitzengruppe zu finden. Aber zwei Runden später schied er mit gebrochener Kurbelwelle aus. Helmut Bradl lag von Anfang an auf dem vierten Rang und konnte nicht in das Geschehen an der Spitze eingreifen.

**Ergebnis:** 1. Pier-Francesco Chili (Aprilia); 2. Luca Cadalora (Honda); 3. Wilco Zeelenberg (Honda); 4. Helmut Bradl (Honda).

**Punkte:** (nach 9 von 15 Rennen) 1. Luca Cadalora (Honda) 158 Punkte; 2. Helmut Bradl (Honda) 141 P.; 3. Carlos Cardus (Honda) 125 P.; 4. Wilco Zeelenberg (Honda) 114 P.; 5. Masahiro Shimizu (Honda) 82 P.; 6. Loris Reggiani (Aprilia) 80 P.; 7. Pier-Francesco Chili (Aprilia) 69 P.

### Halbliter Klasse

Punkte-Leader Michael Doohan rutschte in Assen das Vorderrad seiner Honda weg. Zum ersten Mal in diesem Jahr stand er nicht auf den Stufen der schnellsten Drei. Wayne Rainey war dem Feld schnell enteilt, aber Kevin Schwantz

arbeitete sich nach einem schlechten Start vor und holte ihn in der vorletzten Runde ein.

In der letzten Schikane vor dem Ziel machte Rainey einen Fehler. Kevin Schwantz konnte dadurch die Führung übernehmen. Dritter wurde Wayne Gardner vor der Cagiva von Eddie Lawson. Auf dem siebten Platz folgte Alessandro Barros mit der zweiten Cagiva.

**Ergebnis:** 1. Kevin Schwantz (Suzuki); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Wayne Gardner (Honda); 4. Eddie Lawson (Cagiva). 5. Didier de Radigues (Suzuki); 6. John Kocinski (Yamaha); 7. Alessandro Barros (Cagiva).

**Punkte:** (nach 9 von 15 Läufen) 1. Wayne Rainey (Yamaha) 148 Punkte; 2. Michael Doohan (Honda) 143 P.; 3. Kevin Schwantz (Suzuki) 123 P.; 4. Wayne Gardner (Honda) 96 P.; 5. Eddie Lawson (Cagiva) 93 P.; 6. John Kocinski (Yamaha) 90 P.....12. Alessandro Barros (Cagiva) 46 P.

## Superbike-WM in Zeltweg

### Der Tag der Ducatis

Auf der schnellen Rennstrecke von Zeltweg zeigte sich so deutlich wie noch nie die Überlegenheit der Zweizylinder-Ducatis in der Superbike-WM. Die Ducati-Fahrer Doug Polen, Stephane Mertens, Giancarlo Falappa, Raymond Roche und Davide Tardozzi hatten die fünf besten Trainingszeiten gefahren! Das hieß, daß in der ersten Startreihe fünf rote Ducatis nebeneinander standen - welch ein Anblick!

Nach der ersten Runde sah die Welt aber anders aus. Erster war der deutsche Udo Mark auf einer Yamaha vor Fabrizio Pirovano (Yamaha) und Rob Phillis auf einer Kawa. Dahinter folgten Falappa, Roche, Mertens und Polen. Mark fiel zurück. An der Spitze setzte sich die Sechsergruppe Pirovano, Phillis, Falappa, Roche, Mertens und Polen ab. Mit etwas Abstand folgte Tardozzi, der nach dem Gewinn des Titels als Superbike-Europameister in die WM gewechselt ist. Falappa stürzte in der Bosch-Kurve. Auch Pirovano fehlte im Verlauf des Rennens, bei ihm lösten sich Teile des Hinterrades. Im Ziel lautete die Reihenfolge: Mertens vor Polen, Roche und Phillis. Diese vier überquerten die Ziellinie innerhalb einer Sekunde und hatten während des ganzen Rennens ständig die Positionen gewechselt. Mit dreizehn Sekunden Abstand wurde Tardozzi als Fünfter abgewunken. Das war das erste Rennen, in dem Polen in diesem Jahr geschlagen wurde. Russel Wood, der mit der Bimota Tesi an den Start gegangen war, beendete wegen Ölverlust das Rennen vorzeitig.

Auch im zweiten Lauf überquerte die Spitzengruppe dicht beieinander die Ziellinie. Nur 0,7

Sekunden lagen zwischen dem Sieger Polen und dem vierten Phillis. Dazwischen platzierten sich Mertens und Roche. Zehn Sekunden später kam Pirovano, der wieder Schwierigkeiten mit dem Hinterrad hatte. Nochmal 17 Sekunden vergingen, bis Tardozzi vor Falappa und dem Honda-Fahrer Fred Merkel das Rennen beendete. Russel Wood wurde fünfzehnter und bekam einen WM-Punkt.

Fünf Ducatis in der ersten Startreihe, je drei Ducati-Fahrer auf dem Siegerpodest und zwei Ducatis, die die Punktetabelle anführen. Alle Superbike-Rennen in diesem Jahr wurden von Ducs gewonnen (ausgenommen das Boykottrennen in Kanada). Überlegen gewann Tardozzi die Europameisterschaft. Die Dominanz der Zweizylinder aus Italien ist nicht zu übersehen. Für nächstes Jahr ist sicher mit einer Reglementänderung zu rechnen, die die Zweizylinder nicht mehr so begünstigt wie momentan.

### Ergebnisse:

**1. Rennen:** 1. Stephane Mertens (Ducati); 2. Doug Polen (Ducati); 3. Raymond Roche (Ducati); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Davide Tardozzi (Ducati); 6. Terry Rymer (Yamaha); 7. Udo Mark (Yamaha); 8. Fred Merkel (Honda); 9. Jari Suhonen (Yamaha).

**2. Rennen:** 1. Doug Polen (Ducati); 2. Stephane Mertens (Ducati); 3. Raymond Roche (Ducati); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 6. Davide Tardozzi (Ducati); 7. Giancarlo Falappa (Ducati); 8. Fred Merkel (Honda); 9. Terry Rymer (Yamaha).

**Punkte:** (nach 10 von 26 Läufen) 1. Doug Polen (Ducati) 137 Punkte; 2. Stephane Mertens (Ducati) 104 P.; 3. Rob Phillis (Kawasaki) 95 P.; 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 77 P.; 5. Raymond Roche (Ducati) 62 P.;

## Superbike Europameisterschaft

Schon vor dem sechsten und letzten Lauf zur Europameisterschaft stand Davide Tardozzi als Europameister fest. Sein Punktevorsprung war uneinholbar. Das war auch gut so, denn schon nach drei Runden fiel seine Ducati mit Elektrikproblemen aus. Das Rennen gewann Christer Lindholm auf einer Yamaha vor der Ducati von Francesco Monaco.

Davide Tardozzi wird nach der Beendigung der EM jetzt in der WM starten und das Feld neben Raymond Roche, Doug Polen, Giancarlo Falappa und Stephane Mertens um eine weitere Ducati verstärken.

**Ergebnis:** 1. Christer Lindholm (Yamaha); 2. Francesco Monaco (Ducati); 3. Thomas Franz (Honda).

**EM-Endstand:** 1. Davide Tardozzi (Ducati) 97 Punkte; 2. Christer Lindholm (Yamaha) 79 P.; 3. Gastone Grassetti (Yamaha) 75 P.

**Aprilia immer erfolgreicher**

Die Aprilias haben sich als einzige Konkurrenz zu den Hondas in der 250er Klasse erwiesen. Loris Reggiani ist offizieller Werksfahrer und wird von Unlimited Jean's gesponsert. Eine zweite Werks-Aprilia setzt Pier-Francesco Chili ein, der im Ibernateam startet. Wenn die beiden ins Ziel kommen, liegen sie unter den ersten fünf, leider scheiden sie noch häufig mit technischen Problemen oder Stürzen aus. In Assen gewann Chili das Rennen.

Diese Erfolge ermutigen Aprilia, 1992 einen dritten Werksfahrer einzusetzen. Der EM-Leader Massimiliano Biaggi soll schon einen Vertrag für 1992 haben. Ob Chili und Reggiani weiter für Aprilia fahren werden, steht noch nicht fest. Beide haben großzügige Angebote von der Firma Gilera, die '92 in der 250er Klasse in den Rennsport zurückkehren will. Chili würde auch gerne wieder in der 500er-Klasse starten.

Der Dreijahresplan von Aprilia sieht vor, 1992 um den Titel zu kämpfen. Die Tatsache, daß Honda die Anzahl der Werksfahrer von fünf auf zwei oder drei reduzieren will, kann für die Italiener nur ein Vorteil sein.

In der Deutschen Meisterschaft und in der Europameisterschaft fahren die Aprilias ganz vorne mit.

1992 will Aprilia erstmals einen Werksfahrer in der 125er Klasse einsetzen.

**Deutsche Meisterschaft in Colmar Berg/Luxemburg****250er -Klasse**

Harald Eckl hatte auf seiner Aprilia die ersten beiden Rennen zur deutschen Meisterschaft in Speyer und auf dem Nürburgring gewonnen. Würde er auch in Colmar als Sieger abgewunken werden?

Die erste Hälfte des Rennens führte Eckl auf seiner Aprilia, doch dann wurde er von Paul Streicher überholt. Doch schon nach einer Runde stürzte Streicher und Eckl war wieder erster. Hinter ihm folgte dichtauf Bernd Kassner, der das erste Mal auf einer Aprilia ins Rennen gegangen war, weil er mit der Leistung seiner Yamaha nicht zufrieden war. Kurz vor dem Ziel übernahm Kassner die Führung und siegte vor Eckl und Streicher.

**Ergebnis:** 1. Bernd Kassner (Aprilia); 2. Harald Eckl (Aprilia); 3. Paul Streicher (Honda); 4. Jörg Seel (Yamaha); 5. Peter Koller (Yamaha).

**Punkte:** 1. Harald Eckl (Aprilia) 57 Punkte; 2. Bernd Kassner (Aprilia) 50 P.; 3. Paul Streicher (Honda) 32 P.

**Superbikes**

Im ersten Lauf der Superbike-Meisterschaft kam es in der zweiten Runde zu einem Massensturz, nach dem das Rennen abgebrochen wurde. Nach dem Neustart führte Peter Rubatto, wurde aber schnell von Udo Mark auf der Yamaha und der Ducati von Bernd Caspers überholt. Caspers übte auf den Punkte-Leader Druck aus und konnte sogar in der vorletzten Runde die Führung übernehmen. Aber im Ziel lautete die Reihenfolge wieder Mark vor Caspers und Heiler. Bernhard Schick wurde auf der zweiten Ducati sechster. Auch im zweiten Lauf hieß es die ersten beiden Mark und Caspers. Caspers hatte einen schlechten Start gehabt und konnte erst im letzten Renndrittel zu Mark aufschließen. Schick belegte den siebten Platz.

**Ergebnisse:**

**1. Rennen:** 1. Udo Mark (Yamaha); 2. Bernd Caspers (Ducati); 3. Toni Heiler (Yamaha); 4. Peter Rubatto (Yamaha); 5. Sven Seidel (Suzuki); 6. Bernhard Schick (Ducati).

**2. Rennen:** 1. Udo Mark (Yamaha); 2. Bernd Caspers (Ducati); 3. Sven Seidel (Suzuki); 4. Thomas Franz (Honda); 5. Andreas Hofmann (Kawasaki); 6. Peter Rubatto (Yamaha); 7. Bernhard Schick (Ducati).

**Punktstand:** 1. Udo Mark (Yamaha) 120 Punkte; 2. Bernd Caspers (Ducati) 90 P.; 3. Thomas Franz (Honda) und Toni Heiler (Yamaha) je 66 P.; 5. Peter Rubatto (Yamaha) 61 P.; 6. Sven Seidel (Suzuki) 52 P.; 7. Andreas Hofmann (Kawasaki) 50 P.; 8. Bernhard Schick (Ducati) 48 P.

**Battle of Twins**

Klaus Caspers führte im BOT-Rennen, als es in der vierten Runde wegen eines Rehs auf der Strecke unterbrochen wurde. Wegen Ölverlust aus dem Motorgehäuse konnte Caspers nicht wieder an den Start gehen.

Sieger wurde Uwe Brunzel vor Bernd Walter, Bernd König und Dieter Rechtenbach. Nach den vier Ducatis folgte Herbert Enzinger auf der BMW. Bester Guzzi-Fahrer wurde Hendryk Peuker auf Platz 9.

**Ergebnis:** 1. Uwe Brunzel (Ducati); 2. Bernd Walter (Ducati); 3. Bernd König (Ducati); 4. Dieter Rechtenbach (Ducati); 5. Herbert Enzinger (BMW); 6. Jens Hofmann (Yamaha); 7. Harry Gres (Ducati); 8. Julius Ilmberger (Ducati); 9. Hendryk Peuker (Moto Guzzi); 10. Klaus Stephan (Moto Guzzi); 11. Paul Böttenscheid (Ducati); 12. Stefan Schulz (Guzzi).

**Punkte:** 1. Uwe Brunzel (Ducati) 65 Punkte; 2. Bernd König (Ducati) 60 P.; 3. Klaus Caspers (Ducati) 57 P.; 4. Bernd Walter (Ducati) 43 P.



**Battle of Twins in Großbritannien**

Hier die Termine für die englische BOT-Serie:

28.07.	Cadwell Park
21.09.	Oulton Park
29.09.	Donington Park.

**Sound of Singles****Faßberg**

Das vierte Rennen der Einzylinder wurde wieder von Klaus Caspers auf der KTM gewonnen. Geführt hatte zunächst der Titelverteidiger Rüdiger Kaufmann, aber wegen eines gebrochenen Schaltgestänges an seiner Mondial mit KTM Motor mußte er mit der Hand schalten. Bester Gilera-Pilot wurde Bernd Scheeder, der den siebten Rang belegte.

**Ergebnis:** 1. Klaus Caspers (KTM); 2. Rüdiger Kaufmann (Mondial-KTM); 3. Helmut Helten (Rotax); 4. Manfred Kehrmann (Yamaha); 5. Klaus Seifert (Rotax); 6. Horst Quint (Suzuki); 7. Bernd Scheeder (Gilera); 8. Gerhard Wacker (Suzuki); 9. Josef Frauenschuh (KTM); 10. Peter Mücke (Yamaha).

**Colmar Berg**

In Colmar sah Rüdiger Kaufmann nicht die Zielflagge. Dadurch konnte Klaus Caspers, der sein viertes Rennen gewann, seinen Punktevorsprung deutlich ausbauen. Auch wenn es so aussieht, daß Caspers bei den Singles uneholbar dominiert (er hat vier von fünf Rennen gewonnen und einen Vorsprung von 20 Punkten) so wird er kaum den SOS-Cup gewinnen können. Da die letzten beiden SOS-Läufe zeitgleich mit Rennen der BOT-DM stattfinden, wird Caspers sicher den BOT-Rennen den Vorzug geben.

Mit einem fünften Platz erzielte Bernd Scheeder auf der Gilera Saturno Piuma das beste Ergebnis, das in diesem Jahr ein italienischer Einzylinder erreichte.

**Ergebnis:** 1. Klaus Caspers (KTM); 2. Helmut Helten (Rotax); 3. Hans-Peter Meyer (Yamaha); 4. Peter Minet (Suzuki); 5. Bernd Scheeder (Gilera); 6. Josef Frauenschuh (KTM).

**Punkte:** (nach 5 von 8 Rennen) 1. Klaus Caspers (KTM) 80 Punkte; 2. Helmut Helten (Rotax) 60 P.; 3. Rüdiger Kaufmann (Mondial-KTM) 51 P.; 4. Peter Geh (Rotax) 47 P.

**DUCATI****CAGIVA****SCHAJOR****aprilia**8261 Tübling  
0 86 33 / 14 79**MOTO GUZZI**

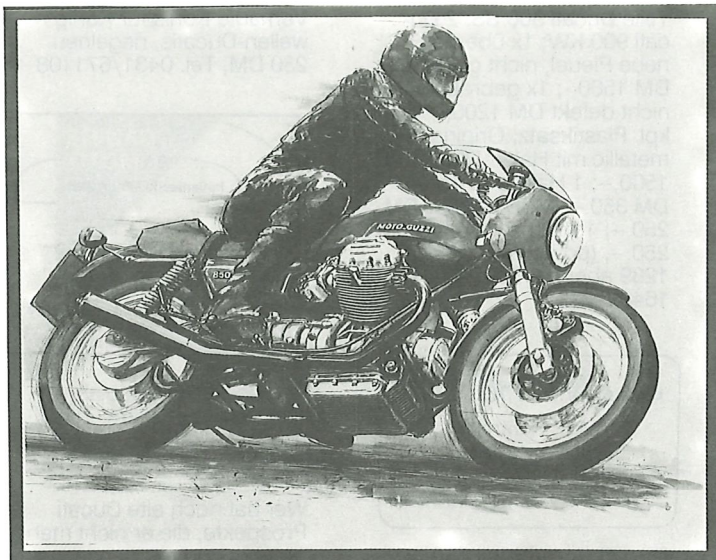
UNSERE 14 JÄHRIGE ERFAHRUNG MIT ITALIENISCHEN MOTORRÄDERN, KÖNNEN SIE VOLL NUTZEN. GROSSES ANGEBOT AN NEU- UND GEBRAUCHTTTEILEN ZU GUTEN PREISEN. NEU- UND GEBRAUCHTMO-TORRÄDER, LAFRANCONI UND 480 KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

# 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
- 2072 Bargteheide \* Kämna/Vertr. Heitmann  
Mittelweg 2 \* 04532/6228
- 2255 Langenhorn \* Fa. Dohrn  
Dorfstr. 166 \* 04672/1292
- 2802 Ottersberg-Otterstedt \* Fa. Kämna  
Brügger Str. 27 \* 04205/8707
- 2808 Syke \* Motorradladen Lohrig  
Schnepper Str. 15 \* 04242/2196
- 3000 Hannover 1 \* MO-TEAM GmbH  
Vahrenwalder Str. 115 \* 0511/661907
- 3111 Melzingen \* Fa. Möglich  
Hauptstr. 4 \* 05822/1399
- 3558 Frankeberg \* Fa. Huber + Bressler  
Röddenauer Str. 16 \* 06451/4700
- 4047 Dormagen-St. Peter \* Fa. Drewitz  
Sachtlebenstr. 2 \* 02106/70822
- 4270 Dorsten-Wulfen \* Fa. Nietzsche  
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. LaBhof + 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-Altdorf \* Hänslé-Motor-  
radsport GmbH \* Industriestr. 12  
07822/9345-3445
- 7760 Radolfzell \* Fa. Andreas Raichie  
Konstanzer Str. 34 \* 07732/13319
- 7852 Binzen \* Motorrad-Center Dreispitz  
Am Dreispitz \* 07621/63793
- 7961 Vogt \* Fa. Moto-Mahle  
Küchel 2 \* 07527/5377
- 8024 Oberhaching \* Fa. Beyreuther  
Hahilingastr. 5 \* 089/6136263
- 8110 Murnau-Westried \* Fa. Hammer  
Am Bahnrain 10 \* 08841/5374
- 8260 Mühldorf/Inn \* Fa. Ebersberger  
Donastr. 8 \* 08631/5910
- 8385 Pilsting \* Fa. Lehermeier Motorräder  
Deggendorfer Str. 10 \* 09953/1253
- 8430 Neumarkt \* Jura-Motors  
Regensburger Str. 84 \* 09181/8570
- 8510 Fürth \* Fa. Braun & Eschenbacher  
Otto-Seeling-Promenade 6 \*  
0911/773651
- 8710 Kitzingen \* hmf-Motorräder  
Muldenweg 8 \* 09321/24444
- 8831 Markt-Berolzheim \* Fa. Heinrichmeyer  
Bahnhofstr. 5 \* 09146/238
- 8960 Kempten/allgäu \* Roadrunner Shop  
Haslacher Str. 5 \* 0831/18493



## Le Mans Poster

Angeregt durch unsere Nachfrage, ob nicht ein Leser weiß, wo es Moto Guzzi-Poster gibt, hat sich Holger Aue aus Hamburg, seines Zeichens Illustrator, hingesetzt und ein Poster gezeichnet, daß eine Le Mans I mit Fahrer in Schräglage zeigt. Das farbige Poster hat die Maße 50 x 70 cm und soll 30 DM kosten.

Das Poster soll in den nächsten Tagen in Druck gehen.

Bestellungen können schon jetzt bei Holger Aue, Witthack 4c, W-2100 Hamburg 90 in Auftrag gegeben werden.

## Seitenständer für große Guzzis

Der Seitenständer der Le Mans III (und anderer Modelle) ist oft Anlaß zur Kritik. Er ist schwach, umständlich und setzt in Linkskurven früh auf. Viele bauen ihn deshalb ab.

Hier ist eine Lösung: Besorgt euch von einem Gebrauchtteilehändler den Seitenständer samt Halterung einer Suzuki RG 250 aus den ersten Baujahren. Diesen Seitenständer montiert ihr jetzt unter dem Getriebe. Die Löcher zur Befestigung des Seitenständerhalters müssen hierfür etwas aufgebohrt werden. Mit dem vorderen Loch wird der Halter an der langen Schraube, die durch das Getriebe geht, festgeschraubt. Hierzu muß eine der Distanzbuchsen gekürzt werden. Das hintere Loch des Halters wird mit der Unterzuglasche verschraubt, an der der Hauptständer befestigt wird. Fertig.

Das Motorrad steht jetzt deutlich sicherer.

## Verstellbare Nockenwellenräder für Ducatis mit Zahnriemen

Unter den Ducati-Händlern ist es ein bekanntes Problem. Die Steuerzeiten stimmen nicht immer exakt. Abweichungen bis zu 10° kommen schon mal vor. Eine bisher gängige aber umständliche Methode war das Arbeiten mit versetzten Keilen. Die Firma Luxmoto, 1, Rue du Pont, L-9353 Bettendorf in Luxembourg bietet CNC-gefertigte Nockenwellenräder an, die eine Verstellung bis zu ca. 45° in jede Richtung zulassen. Die Nockenwellenräder kosten pro Stück 109,- DM.

## Ölfilter für Gilera Strada

Wie uns ein Leser mitteilte, ist der Ölfilter des Citroen 2 CV "Ente", auch an der Gilera Strada zu verwenden.

**DUCATI 851**  
**750SS DUCATI 900SS DUCATI 851**  
**750SS DUCATI 900SS DUCATI 851**

**Hänsele** GmbH  
**Motorradspport**  
Industriestr. 12  
7637 Ettenheim/ Altdorf  
zwischen Offenburg + Freiburg  
Tel. (078 22) 93 45 / 34 45, FAX 26 47

**Vorführmaschinen**  
**je eine 750 SS, 900 SS, 851**  
**zu interessanten Konditionen**

## Kostenlose Kleinanzeigen

### Aprilia

Aprilia AF1 - 125 dringend gesucht, 040/2991306 oder 04779/483

**april**

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

Suche Bedienungs- Reparaturanleitung für AF1 Replica, Bj. 89 mit Aprilia Motor, Erstatte alle Kosten. Tel. 04453/4184

### Benelli

Suche für Benelli 354 Sp günstig! Motor (auch 354 (T), 350 RS o. Moto Guzzi 350/400 GTS). 02241/311885 Jörg

Suche Verschleißteile f. Benelli 354. Auch Kleinteile. Tel. 0203/740533 ab 15.00 Uhr. Michael

### Cagiva

Su. Alazzurra 350 oder 650 möglichst kein Sportumbau (Pantah), eventuell auch ohne Brief, Tel. 02404/82193

### Ducati

Wer hat Erfahrung mit Eintragung/Zulassung von offenen Vergasern bei 900 MHR gemacht? Bin über jede Info dankbar. Tel. 06074/99661

### DUCATI HAMMA

☎ 04205 - 8707

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

Suche 6-Loch Speichen-nabe f. 900 SS, Brembozangen 4Kolben, 300er Bremsscheiben schwimmend, Tel. 04458/351

Teile Ducati 900 SS: 2 Ducati 900 KW: 1x überholt, neue Pleuel, nicht gelaufen DM 1500,-; 1x gebraucht, nicht defekt DM 1200,-; 1 kpl. Plastiksatz, Original S2, metallic mit Halter DM 1500,-; 1 Hailwood Tank DM 350,-; 1 SS Höcker DM 250,-; 1 Doppelsitzbank DM 250,-, (privat) Tel. 08622-1289 abends, Fax: 08074-1648

### SILENT HEKTIK

LiMa- Kontroler  
Trocken- Akkus  
Zünd- Systeme

A. Kurpas Fr-Ebert-Str. 56 4760 Unna 023 03- 140 36

**Ducati Scrambler 450, Bj. 70, 4500,- DM. Fa. Selby Poly, Tel. 02408/2848**

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

Suche hintere Felge für Ducati 750 SS, Bj. 89, 5.0x16H2 (Oscam). Tel. 09342/37286

### MOTO GUZZI

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

### LAMBERDA

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.  
Lafancoini, Conti/Veglia, Brembo  
Schnellversand In- und Ausland

### FRODO's Zweirad-Garage

D-8508 Krumbach (Vogelmühle)  
Tel. (08282) 1545 - Fax. (08282) 62192

Verkaufe Konis für Königswellen-Ducatis, nagelneu 230 DM, Tel. 0431/671108



**DANIELE MOTO**  
Italianische Motorräder

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

Pantah SL 500, Baujahr 1980, ca. 25000 km, TÜV 3/92, DM 6000, Tel. 0241/507469

Wer hat noch alte Ducati Prospekte, die er nicht mehr braucht und mir geben kann? Übernehme die Zustellgebühr. An: Reiner Leicht, Tannenstr. 10, W-6209 Hohenstein 1, Tel: 06120/1383. Freue mich über jede Antwort

DUCATI LAMBERDA MOTO GUZZI

Über 60 Polysterteile für Italianische Motorräder aus eigener Produktion  
Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr  
Münsterstraße 44-46 • 5100 Aachen  
**(02408) 2848**

**POWER/TERRENO**  
**seby·poly**

Suche für 900er 2-Mann-Sitzbank (ganz Leder, auch alt). Verk. Verkl., Tank, Sitzbank 900 HR1, Tel. 09306/2874

### Guzzi

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

Suche dringend Schaltplan für Le Mans III, Tel. 07121/59798, Jürgen



**GUZZI  
MÜLLER**

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

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

Suche Tank für Imola/  
Monza. Tel. 0241/507469

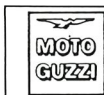
850 T5-Teile: Rahmen m.  
Brief, Gabel Ø38, Räder 16",  
Tank, Kotflügel, Kleinkram,  
1 Cockpit T3, alles Bj. 86,  
Tel. 040/7688197

V 75 Unfall oder Defekt ge-  
sucht, evtl. auch nur Teile.  
06123/61565 (abends oder  
Anrufbeantworter)

Guzzi-Fahrer sucht Schrauber-  
und Unterstellplatz in  
Berlin. Eig. Werkzeug und  
Knowhow vorh. H.-P. Tel.  
030/4616776

Suche Seitenwagen für MG  
850 T, gebraucht o. günstig  
neu, Tel. 07531/16948

Sitzbankhalterung für V65/  
V65 SP gesucht. Zustand  
zweitrangig. Tel. 0761/  
64611



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

Suche original Rastenanlage  
für V65, eventuell tausch ge-  
gen Stucchi-Rastenanlage,  
Tel. 07531/16948

Suche: Gutachten oder ABE  
für Halbschalen-Verkleidung  
Typ: Agostini. Tel: 06074/  
99661

Suche für V 50 kompl. Mo-  
tor oder Unfallmaschine.  
Tel. 09341/2232

Suche f. Le Mans 1 Lafran-  
conis oder ähnliches mit  
TÜV. (Keine Originale)  
06074/99661

Verkaufe wegen Umbau von  
LM 2: Stucchi Vollverklei-  
dung, 1-Mann Sitzbank, Bi-  
tubo-Stoßdämpfer, Vorder-  
und Hinterrad mit Brems-  
scheiben, Hinterradschwinge,  
Vorderradgabel, Seiten-  
deckel, Tel: 02191/349136

LM1/2, 1-2 Mann Höcker  
Typ Monza neu, NP 670,-  
VB 500,- und Valpolini 80,-.  
Tel. 08321/82090

**Moto Guzzi TS 250 mit  
TÜV DM 1000  
Moto Guzzi 250 Vierzy-  
linder, 4-Takt, original  
mit TÜV, guter Zustand  
DM 2750  
FA. KFZ, Tel. 08074-  
1215, Fax: 08074-1648**

**ESCHER ITALO  
MOTORRADHANDEL**

Unterstraße 70 - Südkirchen  
D-4717 Nordkirchen  
Tel 02696/600, Fax 02596/3800

MOTO GUZZI Importe

LM II	30 000 km weiß	'79
LM III	14 700 km rot Bitubos	'82
LM III	37 000 km weiß	'82
LM II	31 300 km rot neu lack.	'79
V7 Spez.	14 500 km	'71

Suche Originalteile für Le  
Mans IV: Verkleidung in  
weiß, Fußrastenanlage,  
Bremsleitung für Vorderrad-  
bremse. Verk. Gepäckträger  
mit Topcase (groß u. ro-  
bust) für Le Mans IV. Jürgen  
Kimmel, Georg-Str. 5, 7415  
Wannweil

Suche Mustergutachten für  
50 PS-Drosselsatz für Guzzi  
850 T. Tel. 0431/ 789942

## Kostenlose Kleinanzeigen

2 36er Dell'Orto Vergaser m. Beschl.Pumpe DM 350,-; 2 Cali II Trittbretter org. DM 100; Sitzbank King and Queen weiß DM 100,-; Windschutz Cali II org. DM 60,-; 2 30er Dell'Orto Vergaser m. Krümmer DM 190,- Batteriekasten V2A f. 28 AH DM 90,-; Lenker Cali II org. DM 30,-, Tel. 040/4911540

### SILENT HEKTIK

LiMa- Kontroler  
Trocken- Akkus  
Zünd- Systeme

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

Verkaufe orig. LM3 Teile: Gabel kompl. + Bitubo, Räder wie neu + Cockpitverkl. Tel. 06722/71669 ab 18 Uhr

LM 3, Bj. 83, 23500 km, zurückverl. Fußr., sonst Original, VB 7999,-, Tel. 0911/837337

1-Mann-Höcker für Le Mans 1+2 ohne Sitzpolster, Farbe: schwarz, VB 90,- DM, 06074/99661

Machen Sie Ihre Guzzi selbst startklar! ! ! ! !

--unser Angebot--

3 x T 3 ab 30.000 km, einige mit Borrani-Speichenrädern

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

5 x Nuovo Falcone ab 20 tkm teilweise mit neuen Speichenrädern, guter Originalzustand

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

Suche Unfall-Guzzi oder Guzzi mit Motorschaden, Tel. 0431/671108

Gespann Guzzi V 1000 Bauj. 78, Lenkerverkl., Wasp-Schw., 15" Akront V.A.Speiche, S.W. Anschl. 5950,- VB 05052/1539

### Laverda

Verk. für 750 SF: SFC-Sitzbank, SFC-Halbschale, SFC-Kunststofftank, 2-1 Auspuffanl., SFC-Schutzblech, alles orange + neu! Wert 3100,- für 2200,-, 04832/1356

Verkaufe: 1000 3 CL original nur 12t km aber überholungsbedürftig - fast original + Teile VB 4800,- bei WL, Tel. 04171/50424 ab 18.00

Suche für 750 ND Drehzahlm. im guten Zust. Tel. 08805/244 abends

Suche Laverda Enduro Atlas 600, defekt, Unfall, kpl. Suche 1 Zylinder für 3 Zyl. Modell, auch defekt. (privat) Tel. 08622-1289 abends, Fax: 08074-1648

### F 1 R - Auspuffanlagen ohne TÜV

2 - 2 Edelstahl mit Alu-Topf LM I, II, III	Kohlefaser 899,- 1299,-
2 - 1 Edelstahl mit Alu-Topf LM I, II, III LM IV	Kohlefaser 799,- 999,- 799,- 999,-

Für alle Ducatis ab Bj. 1988 2-2 + 2-1 w. o.  
Lieferzeit 3 Wochen.

**Italo-Shop, Rosmarinstr. 43, 4040 Neuss 1,  
Tel./Fax: 02101/47925**

Wer aufhört zu werben, um Geld zu sparen, kann genausogut seine Uhr anhalten, um Zeit zu sparen!

1000 RGS, 1. Hand, 7800 km, EZ 85, TÜV auf Wunsch neu, 3-1, Tel.:06074/99661

Teile Laverda 1000: 1 Vollverkleidung für RGS + 1x Racing 3-1, sehr leicht, kpl. DM 1000,-; 1 Rahmen 3 CL 1000 DM 1000,-, (privat) Tel. 08622-1289 abends, Fax: 08074-1648

LM III-Teile: 3 Bremsättel je 100,-; HBZ 150,-; Gaman 1-Mann-Höckerbank, neu, 150,-; Weißer Drehzahlmesser 100,-DM; Tacho, orig.-Tank, Verkl., Sitzbank, Seitendeckel, Räder und vieles mehr. 040/7688197

Tausche Cali 3, 1000 ccm, Bj. 88, 18000 gel., gegen 1000 S oder LM oder MG-Enduro (Quota). Tel. 0431/331071

Verkaufe von LM I, Verkleidung + Lampenhalter. Tel. 04221/62766 Wochenende oder ab 18.00 Uhr

**MOTALIA erscheint immer  
Mitte des Monats**

### Morini

3 quintali Morini 350 Teile (Motor, Gabel, Tank, Elektrik, einfach alles !!). Tel. 0049/332/578493, Italien

## Kostenlose Kleinanzeigen

Morini 350 Touring mit neuem S-Motor (39 PS) bereits mit Export-Papieren, 2,3 MIO Lire, 1a Zustand, Tel. 0049/332/578493, Italien

Suche Morini 3½, möglichst mit 27 PS, Tel. 0431/789942

### MV Agusta

Zu vermitteln! MV Agusta 750 S, Baujahr 72, wie neu, 15000 km, VB 45 MIO Lire, Tel. 0049/332/578493, Italien

### Zubehör

Verk. neue Winkelantriebe für VEGLIA-Armaturen Paar 48,-, 02161/897306 o. 85866

### Sonstiges

Laverda 750 SF1 Original, schwarz, fahrbereit DM 4600,--  
 Laverda 750 SF2 Original, rot, Top-Zustand DM 4600,--  
 Laverda 1000 3 CL, Original, grün, TÜV neu, Top-Zust. DM 6900,--  
 Ducati 500 Desmo Sport Twin, neuwert. Zustand, wenig km, DM 4500,--  
 Kawasaki KH 500, Original, Lack u. Auspuff original, + Ersatzmotor mit Vergaser DM 4550,--  
 Yamaha TX 750 (2 Stück) 1x kompl. fahrbereit, 1x mit ausgeb. Motor, beide neue KW, sehr viele Teile, Spezialwerkzeug, sowie Werkstattbuch, nur komplett DM 4800,-- Fa. KFZ Tel. 08074-1215, Fax: 08074-1648

Harley-Davidson 175 (2-Takt) GS-Modell, Motor fest, ohne Papiere, schön gut, Lit. 150 000, Tel. 0049/332/578493

Tausche MZ 250/1, nicht fahrbereit, kein TÜV, fast komplett, gegen gleichwertiges italienisches Motorrad. 0241/507469

ET-Katalog und Werkstatt-handbuch von Ducati Pan-tah und Guzzi V35/V50 zu verkaufen (Kopien). Tel. 0241/507469

Hallo Sibylle und Mario aus Freiburg! Beste Wünsche für Euren Wochenendtrip nach Italien wünschen Petra u. Walter!

Guzzi-Fahrer sucht Schrauber- und Unterstellplatz in Berlin. Eig. Werkzeug und Knowhow vorh. 4616776

Suche Ducati 1-Z Motor. Verk. Morini V-Rad, 32 Marzocchi Gabel, Ducati Scrambler-Teile, Maico MD und Teile, Tel. 04333895

**Die nächste MOTALIA  
erscheint am  
15. August.  
Redaktionsschluss ist  
der 1. August.**

### Gebrauchtmotorräder aus Italien

Aermacchi 350, EZ 74	2400,-
Benelli Motobi 650 Tornado	2600,-
Laverda 750 S	2300,-
Laverda 750 GT	3000,-
Lambretta Innocenti, EZ 49	1000,-
Ducati 175, nicht kompl.	1200,-
Ducati 450 Mark III Polizia	2500,-
Moto Guzzi Zigolo 98, EZ 53	950,-
Moto Guzzi 250 Airone	4900,-
Moto Guzzi Nuovo Falcone	2400 - 3000,-
Moto Guzzi V7 Spezial	5300,-
Moto Guzzi V7 850 GT Polizia	5600,-
Moto Guzzi LM III, Unfall	2700,-
Moto Guzzi T3 Polizia teilzerlegt	3500,-
Sertum 250, EZ 37, fahrb.	3900,-
Moto Morini 125/175/250/350 Sport/Tourismo/Kanguro	1500-2800,-
Vespa EZ 50	950,-
Gilera 150 Strada, n. kompl.	400,-
Gilera 175 Sport EZ 58	550,-
MV Agusta 125/250/350	1000-2400,-
Yamaha TZ 750 EZ 73	1800,-
Suzuki 750 Wasserbüffel	3500,-
Suzuki 500 Titan EZ 71	2200,-
Maserati 160 EZ 54 nicht fahrb.	2500,-

### Alle Motorräder Originalzustand

**Gebrauchtteile auf Anfrage  
Motoren für Nuovo Falcone und V7**

**Rainer Bollgrün  
7989 Argenbühl  
Ratzenried 112  
Tel: 07522/4411  
oder 07522/21111**

aprilia



Alle Aprilia-Modelle  
ab Lager Stork  
sofort lieferbar!  
Viele Guzzis lieferbar!

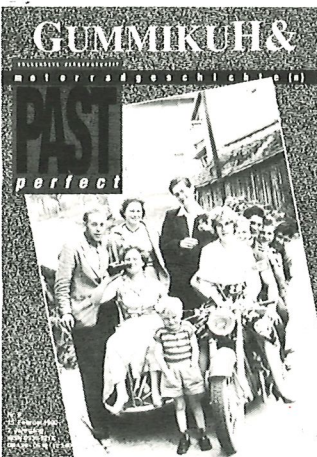


**STORK**  
KFZ+ZWEIRADHANDEL  
Carl-Mez-Str. 53, Freiburg, Tel. 0761/46263

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

Leo-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**