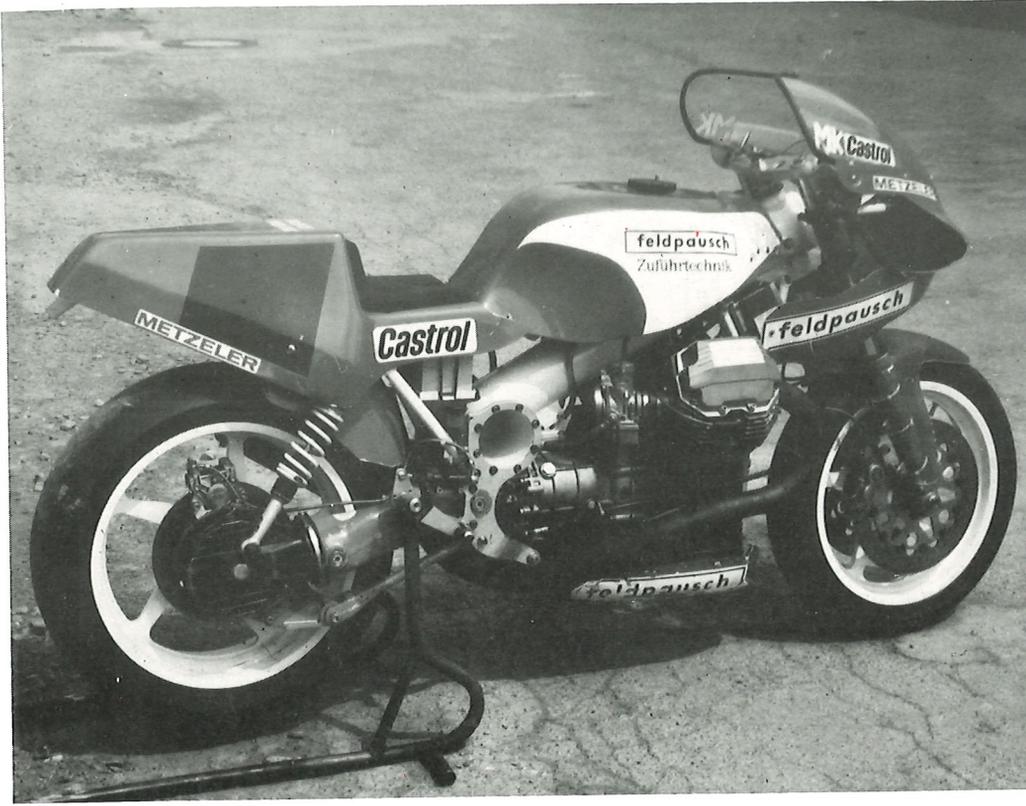


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



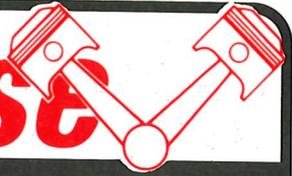
Feldpausch-BOT-Guzzi

6500 km mit Ducati 900 SS Nuda

Italo-Treffen in Einbeck

Frankreich-Pyrenees-Rendezvous

Stein-Dinse



Der Guzzi + Ducati Spezialist

- **Dellorto Importeur BRD** Kompl. Vergaser + Ersatzteile
- **Brembo-Rennsport + Serienteile**
- **Tuning + Fahrwerksoptimierung**
Großes Lager 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 3F · 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
Inserenten und Leser

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

Gültige
Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionsschluß:
jeweils der 1. des
Monats

Bankverbindung:
Sparkasse Kiel
Konto Nr. 742 171
BLZ 210 501 70

MOTALIA erscheint je-
weils zum 15. jeden
Monats.

Namentlich gekenn-
zeichnete Artikel ge-
ben nicht unbedingt
die Meinung der Re-
daktion wieder.

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

Veranstaltungshinwei-
se, technische Tips
etc. ohne Gewähr.

Hallo Italienerfreunde

Dieses ist Heft Nummer 30, also wieder ein kleines Ju-
biläum. Seit 2½ Jahren gibt es nun die MOTALIA. Immer
wieder werden wir gefragt: "Wer macht die MOTALIA?",
"Wieviele seit Ihr?"

Ja, wer macht die MOTALIA und wieviele sind wir? Wer
gehört dazu? Nur der, der den ganzen Tag am Computer
sitzt und die Artikel und Kleinanzeigen eingibt und die
Aboverwaltung betreut. Oder gehören nicht alle dazu? Alle,
die mit einem Bericht, sei er noch so klein, helfen, das Heft
zu füllen. Alle, die durch Artikel, Kleinanzeigen, Leserbriefe,
Termine und Tips etwas zur MOTALIA beisteuern, sind
doch daran beteiligt, daß in der MOTALIA überhaupt etwas
drinsteht. Ohne sie würde das Heft recht dünn sein, denn al-
leine würden wir die Zeitung wohl kaum voll bekommen.
Die MOTALIA ist eine kleine Zeitung, die auf die Mithilfe
ihrer Leser angewiesen ist. Die Zeitung soll von Italienerfah-
ren für Italienerfahrer sein. Jeder kann hier seine Erfahrun-
gen - egal ob positiv oder negativ - schildern. Egal ob es sich
um das Motorrad, Zubehör, Tuning, Reisen, Treffen oder
Rennen handelt. Clubs können sich vorstellen und ihre Ter-
mine mitteilen. Jedermann kann Kontakte knöpfen oder kos-
tenlose private Kleinanzeigen aufgeben. (Es sollte bloß halt
etwas mit italienischen Motorrädern zu tun haben.) MOTA-
LIA ist halt keine Zeitung nur zum Konsumieren, etwas Mit-
arbeit der Leser muß schon sein, um die Seiten voll zu be-
kommen.

Wer jetzt erwartet, daß nun wieder die alte Arie über zu we-
nig Mitarbeit kommt, wie man sie schon so oft gehört hat,
der wird enttäuscht. Im Gegensatz zu vielen Clubzeitungen
und anderen Insiderzeitschriften können wir uns nicht be-
schweren. Nach zweieinhalb Jahren ist die MOTALIA gut in
der Italo-Welt angenommen worden und einige Leser ma-
chen sich die Mühe, etwas für uns, die MOTALIA, also für
Euch zu schreiben. Das soll nun nicht heißen, das wir in
einer Artikelflut erstickten und ihr deshalb nichts mehr
schreiben braucht. Nein, soweit sind wir leider noch lange
nicht. Aber zum Glück sind die Zeiten vorbei, in denen wir
dreiviertel des Heftes selbst schreiben mußten. Damals
wußten wir manchmal drei Tage vor Drucktermin noch gar
nicht, was im Heft stehen sollte. Heute können wir einen
Großteil des Heftes aus den uns zugesandten Artikeln
zusammenstellen. Das ist auch gut so. Viele verschiedene
Autoren garantieren unterschiedliche Schreibstile und
Themengebiete. Das Heft wird dadurch lebendiger und
interessanter, vielfältiger und umfangreicher. Und wenn die
Bereitschaft zur Mitarbeit und Unterstützung weiterhin so
steigt, wird die MOTALIA sicherlich weiter wachsen und
gedeihen und zu einem festen Bestandteil der Italo-Szene
werden, falls sie das nicht schon ist.

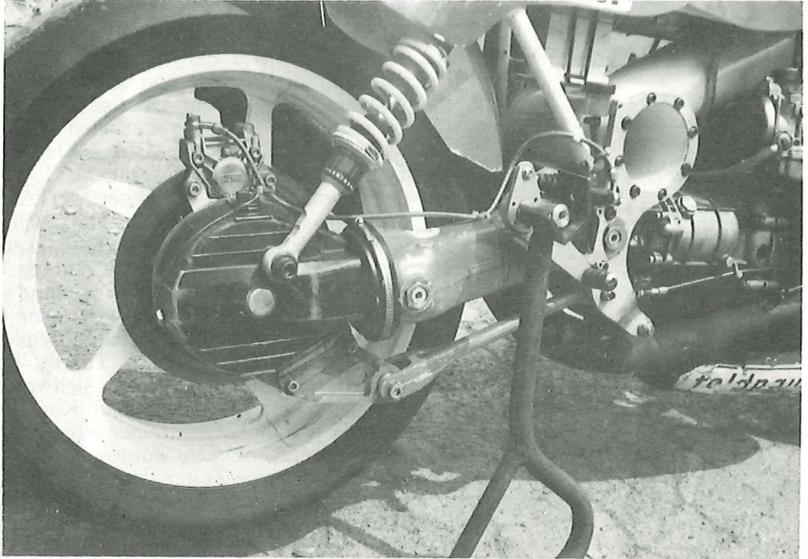
Euer MOTALIA-Team

P.S.: Vielen Dank an alle, die je etwas für die MOTALIA ge-
schrieben haben und sei es nur eine Kleinanzeige gewesen.

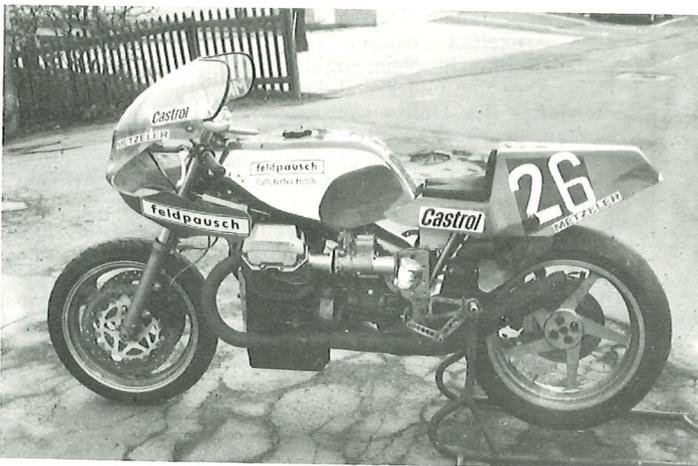
Feldpausch-Guzzi mit Schulz-Zentralrohrfahrwerk und wie es wirklich war

"Ich möchte ein Haus bauen, keine Fahrwerke!" Das war die Reaktion von Stefan Schulz aus Lüdenscheid auf die Frage eines Guzzi Händlers, ob er ihm auch so ein Zentralrohrfahrwerk bauen könne. Ja, Aufsehen hat er schon erregt, der deutsche B.O.T. Meister von 1988, mit seiner sauberen Konstruktion beim B.O.T. DM-Lauf im belgischen Zolder.

Stefan war selbst erstaunt, wie sauber und spurstabil seine Guzzi mit dem neuen Fahrwerk auf der Straße lag. Hatte er doch vorher lediglich einmal die Gelegenheit, die Feder-elemente abzustimmen und zu trainieren. Die Abstimmung der Telegabel aus einer Yamaha FZR 1000 Exp Bj. 90 paßte auf Anhieb. Stefan hatte die White Power Leute gebeten, ihm eine passende Feder auszusuchen. Offensichtlich war das richtige Bauteil für die 142 kg schwere Guzzi ab Lager lieferbar.



Die BMW Paralever-Schwinge mit Momentabstützung wurde so geändert, daß der Guzzi-Kardan verwendet werden konnte. Außer der Schwinge mit Kardan wurde nichts aus dem VV-Fahrwerk übernommen.



Die Feldpausch-Guzzi mit FZR Gabel und Drosselklappen-Vergaser. Der Auspufftopf des rechten Zylinders kommt auf der linken Seite unter dem Fahrersitz heraus.

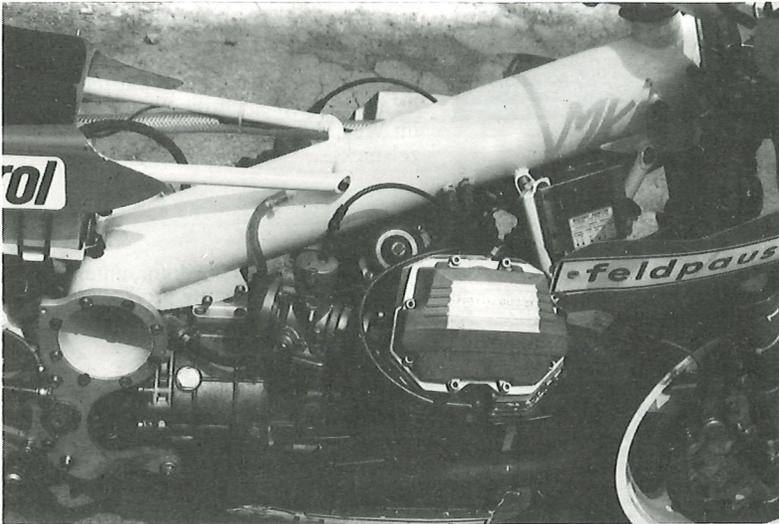
Also warum dann keine Kleinserie dieser Fahrwerke für den Verkauf auflegen, zumal wenn schon Nachfrage besteht und die Rahmenlehre sowieso da ist? Rahmenlehre, welche Rahmenlehre? Stefan schafft "frei Hand", was nicht soviel heißen soll wie "Pie mal Auge". Aber eine Rahmenlehre im herkömmlichen Sinne existiert in der Tat nicht. Was existiert, war der bekannt bewährte Martinek-Rennmotor, der in Stefans Meisterschaftsjahr 1988 eines der stärksten Triebwerke im ganzen B.O.T. Feld darstellte. Außerdem die BMW-Paraleverschwinge mit dem Guzzi-Kardan, dieses ist das einzige Bauteil, das aus dem VV-Fahrwerk übernommen wurde.

Kenner der Szene wissen, daß Stefan 1989 und '90 mit einem VV-Achsschenkelfahrwerk auf Meisterschaftspunktefang ging und noch nie so oft auf die Nase gefallen ist wie „mit diesem Ding. "Man hatte einfach kein Gefühl für's Vorderrad." so Schulz. Das VV-Fahrwerk hängt heute an einem Nagel in seiner Garage.

Im November 90 rief Stefan mich an und fragte, ob ich ihm ein Stück Rohr $\varnothing 110 \times 1,5$ mm besorgen könnte. Nein, keine Chance, sowas haben wir in unserer Firma nicht. Er fing an zu erzählen, wen er schon alles mit der Beschaffung beauftragt hatte. Der Einkäufer in seiner Firma Feldpausch Zuführtechnik hatte schon sämtliche Stahlhandlungen der näheren und weiteren Umgebung von Lüdenscheid abgeklappert. Auch die intensiven Bemühungen seines Schwagers, der eine einflussreiche Position in einer großen Firma bekleidet, konnten ihm nicht helfen. Es war überall das Gleiche, man bekommt Rohr $\varnothing 110 \times 2$ mm. Wenn man 1,5 mm Wandstärke möchte, muß man gleich 2 Tonnen abnehmen - indiskutabel, wenn man 2 m braucht. Meine Empfehlung, das Fahrwerk doch mit 2 mm Wandstärke zu bauen, lehnte Stefan rigoros ab. "Das wird zu schwer, da könnte ich auch gleich mit dem Guzzi-Original-Fahrwerk fahren."

schon fast erledigt, doch seine Miene erhellte sich, als das Thema auf das Herstellungsverfahren kam: Man nimmt 1,5 mm dickes Blech, rollt es zusammen zu einem Rohr und schweißt es am Stoß zusammen.

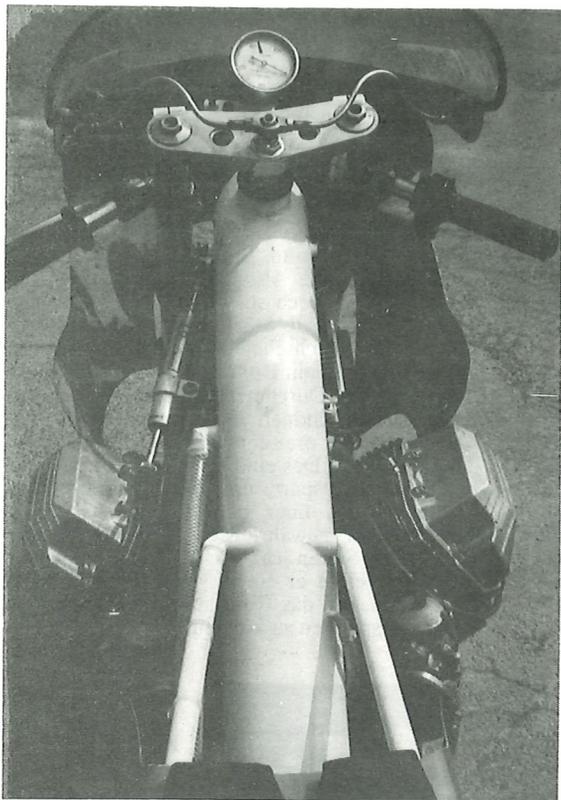
Das kann ich auch selbst, sprach Stefan und fing an, Blech zu rollen. Sicherlich hat sein Arbeitgeber und Sponsor-Teamchef Michael Feldpausch einen ansehnlichen Maschinenpark. Auch eine kleine Wickelbank, auf der man $\varnothing 100$ oder kleiner wickeln kann, gehört dazu, nur die war natürlich zu kurz. Also auf die große Wickelbank und das Blech so weit wie möglich rund gezogen. Das letzte Stück wurde mit mehreren stabilen Schlauchschellen zusammengedrückt und heraus kam ein Rohr, was zwar 115 mm anstatt 110 mm Durchmesser aufwies, aber mit einer wunderschönen Schweißnaht eine der schönsten und preisgünstigsten Spezialanfertigung darstellte. Das eine Ende des Rohrs wurde halbrund ausgespart, um einen sauberen Anschluß an das über dem Getriebe liegende Querrohr zu gewährleisten. Auf das andere Ende, das Stefan ca. 20 cm länger gelassen hatte, schweißte er eine 15 mm dicke rechteckige Platte, um das Rohr später besser auf die Fräsbank spannen zu können.



Auf der Montagebühne stand nun der Motor mit Getriebe, Kardan und Hinterrad. Diese komplette Einheit wurde unterbaut und festgespannt. Zwei abgekröpfte Aluplatten bildeten die Verbindung vom Getriebe zum Querrohr. Das Zentralrohr wurde 25 mm außermittig an das Querrohr geschweißt, um den Versatz des Motors auszugleichen, den der breite Hinterradreifen erforderte.

Es folgten Versuche, ein Rohr von 2 mm Wandstärke auf 1,5 mm abzdrehen, doch das Rohr verzog sich beim Drehen und war nicht zu gebrauchen. Ein Schlosser aus Stefans Bekanntenkreis erwähnte dann mal beiläufig, daß so etwas schon mal als Spezialanfertigung in seiner Firma hergestellt wurde. Stefan wurde hellhörig: "Könnt ihr das? Wie lange Lieferzeit? Wie teuer? Wie macht ihr das?" Der Bekannte beantwortete bereitwillig die Fragen. Als er die Kosten schätzte, hatte sich die Sache für Stefan

Jetzt wurde die Gabel zusammen mit dem Vorderrad ausgerichtet und genauestens zueinander eingestellt. Zwei Flacheisen, die im Winkel von 64° zusammengeschweißt waren, leisteten unentbehrliche Hilfe beim Ausrichten für den Lenkkopfwinkel. Mit diversen Meßzangen wie Wasserwaage und Bauwinkel fand Stefan den Punkt, an dem er später das Loch für die Lenkkopfaufnahme bohrte. Die Fräsbank in seiner Doppelgarage war hier der Garant für präzise Arbeit.



Das Zentralrohr des Rahmens

Sein Freund Michael Pohlack zeichnet für die Kunststoffteile und die Lackierung verantwortlich. Die Formen für Verkleidung, Sitzhocker und Tank stammen noch aus der Zeit der Bodenproben mit dem VV-Fahrwerk. Die Tankunterseite wurde an das neue Fahrwerk angepaßt. "Wir machen alles selbst", sagt Stefan einem Besucher, der mit offenem Mund seine Garage und seinen selbst umgebauten Wohnbus besichtigt. "Mit anderen Leuten hat man doch nur Ärger", fährt er fort, "man erklärt genau, was man wie haben möchte und man bekommt es dann doch verkehrt und viel zu spät. Obendrein wollen sie dann noch viel Geld für ihren Schrott!" Stefan referiert dann noch über den Umbau seines Reisebusses in ein Wohnmobil, der nicht weniger genial, sicherlich 6 Seiten in einer Campingzeitung füllen würde. Auf die Frage, ob er nun mit seinem neuen Fahrwerk in der B.O.T. den Ducati 851 das Leben schwer machen möchte, reagiert Stefan realistisch: "Ich weiß sehr wohl, daß meine Guzzi leistungsmäßig nicht mit den modernen Motorrädern mithalten kann." Hans Josef Martinek

(der Einzige, auf den man sich verlassen kann, lt. Schulz) arbeitet zwar noch an der Abstimmung eines 50 mm Drosselklappenvergasers, mit dem der Motor sicherlich 5 PS mehr leistet, aber damit ist die Leistungsdifferenz von schätzungsweise 20 PS zu den Ducatis nicht behoben. Wofür also der Aufwand? "Ich will ein wenig Spaß haben. Vielleicht werde ich ja bester Zweiventiler. Ich werde keine Flugplatzrennen mehr fahren sondern nur noch auf richtigen Rennstrecken, das liegt mir besser. Wenn unsere Baugenehmigung kommt, habe ich sowieso keine Zeit mehr, im Kreis herum zu fahren."

Die ersten beiden DM-Punkte blieben am Wochenende in Zolder schon hängen. Ein durch Ausfälle und Stürze stark gelichtetes Starterfeld ermöglichte Stefan einen 14. Platz unter 18 gewerteten Fahrern. Erfreulich für Stefan, daß er Bernhard Bludau auf der VV-Ducati 888 gegen Mitte des Rennens hinter sich lassen konnte. Das Fahrverhalten einer Serien Guzzi konnte er eine Runde lang am Hinterrad von Karl Musotter studieren, der ihn überholt hatte und anschließend zu Boden ging.

Übrigens hat Stefans Schwager jetzt eine Firma ausfindig gemacht, die Rohr $\varnothing 110 \times 1,75$ mm in kleinen Mengen liefern kann. Vielleicht ließe er sich ja überreden, doch eine Kleinserie Fahrwerke aufzulegen, wenn er keine Rohre wickeln muß? Äh, da ist ja auch noch die Baugenehmigung im Weg, dann bleibt es halt doch ein Einzelstück

Motor

Luftgekühlter 2 Zylinder V-Motor, unten liegende Nockenwelle, 2 Ventile pro Zylinder über Stoßelstangen und Kipphebel betätigt.
Martinek Tuning, 5000 Köln
Bohrung x Hub: 88 x 82 mm
Hubraum: 997 ccm
Nennleistung: ca. 110 PS bei 8500 U/min

Fahrwerk

Zentralrohrfahrwerk mit Aluminiumplatten
Serien Telegabel FZR 1000 EXUP Bj. 89/90 mit White Power Gabelfedern vorne
BMW Paralever Einarmschwinge mit White Power Stoßdämpfer hinten
Lenkkopfwinkel: 64° Grad
Nachlauf: 120 mm
Radstand: 1440 mm
Leergewicht: 142 kg
Felgenreöße: vorn 3,5 x 17 Zoll
hinten 5,5 x 18 Zoll
Reifengröße: vorn 120/70 x 17
hinten 180/50 x 18

zur Person

Stefan Schulz aus Lüdenscheid ist 28 Jahre alt, verheiratet und stolzer Vater einer 6 Wochen alten Tochter. Er ist gelernter Kfz-Schlosser, arbeitet jedoch seit 6 Jahren bei Feldpausch Zuführtechnik in Lüdenscheid und konstruiert und fertigt Sortiergeräte für Industrieroboter.

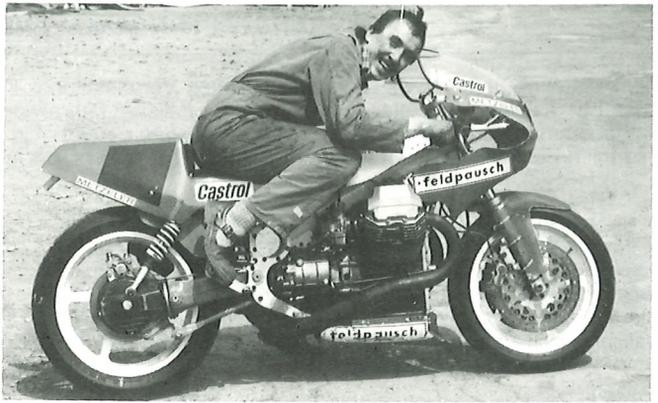
Beim B.O.T. ist er "Mann der ersten Stunde". Das erste B.O.T. Rennen in Deutschland 1985 auf dem Nürburgring beendete er als 10. mit einer straßenzugelassenen Guzzi.

1986 wollte er die Rennerei schon aus Geldmangel aufgeben, als der Guzzi Händler und Tuner Hans Josef Martinek aus Köln ihn für drei Rennen aushilfsweise engagierte. Stefan bedankte sich mit einem 6., einem 8. und einem 1. Platz. Die Saison 1987 beendete er mit einem 8. Platz im OMK-Pokal. Sein Chef Michael Feldpausch wurde aufmerksam und gründete das Feldpausch Rennteam.

Darauffin war der Weg zur Meisterschaft finanziell abgesichert. Die jahrelange Erfahrung aus dem Langstreckensport und die gewissenhafte Tuningarbeit von H.J. Martinek, Stefans fahrerische Klasse und das berühmte Quentchen Glück brachten ihm 1988 den deutschen B.O.T. Meistertitel.

1989 sollte ursprünglich auf einem Juchem-Alufahrwerk gefahren werden, doch Juchem bemerkte bei Liefertermin, daß er keine Zeit hatte, Motorradfahrwerke zu bauen, woraufhin abbestellt wurde. Die Saison 1989 hatte schon begonnen, als die Firma VV den Auftrag bekam, ein Achsschenkelfahrwerk für die Guzzi zu bauen. Es waren schon 2 Rennen gelaufen, als Stefan in Colmar-Berg mit dem neuen Fahrwerk antrat. Er stürzte im Training und reiste frustriert ab. Es folgte eine Serie von Stürzen und Ausfällen. Das schwierige Fahrverhalten des Achsschenkelfahrwerkes und der enorme Leistungsunterschied zu den Ducatis gaben dann 1990 das Zeichen zum Rückzug. Offensichtlich ist der Rennbazillus aber stärker als alle vernünftigen Überlegungen, deshalb wird 1991 wieder "gebattlet" - wenn auch nur auf Sparflamme.

Rolf im Brahm



Stefan auf seiner BOT-Guzzi.

Speziell für Motorradfahrer

PIZZA MOTO SPECIALE

und weitere Köstlichkeiten!

An alle
Fahrer der Marken:

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

und alle, die Lust haben zu kommen!

Herzlich willkommen
in Hamburg

bei Enzo
im Ristorante

Le Arcate

Tel. 040 / 673 40 32

HH 70 • Berliner Platz

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

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

**Das 4. internationale
Ostsee-Italo-Treffen**
vom
30.08.-01.09.1991
in
Kiel-Falkenstein

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

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

Treffen des Laverda Club Schweden 25 km nördlich von Sundsvall
Info: Gunnar Jonsson, Högomsvägen 32, S-85245 Sundsvall, Tel. 060(152794, Schweden

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

22.08.-25.08.91

Mid-Atlantic Italian Sport Motorcycle Rally & Swap Meet in Jennerstown, Pennsylvania, USA

23.08.-25.08.91

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

23.08.-25.08.91

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

23.08.-25.08.91

9. Virginia Moto Guzzi Owners Rally am Sherando See in den Blue Ridge Mountains in Amerika
Info: Frances Burke, 832 Sunnyside Dr., Virginia Beach, VA 23464

23.08.-25.08.91

2. Italiener-Treffen. Anfahrtschildert 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. 9, CH-8165 Oberweningen, 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

Guzzi Treffen des MGNOC in Shreve, Ohio, USA
Info: J. Arnold. RD#2, Box 220A, Toronto, Ohio 43964, Tel. 614-537-2010, USA

30.08.-01.09.91

4. Int. Ostsee-Italo-Treffen der Ostsee-Italo-Interessengemeinschaft in Kiel-Falckenstein.
Info: Felix Hasselbrink, Pf. 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

31.08.1991

Eröffnungsfeier der Firma Italmoto in neuen Geschäftsräumen in 3006 Berenbostel bei Hannover
Info: Italmoto, Tel. 05131/92000

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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

06.09.-08.09.91

2. Treffen der MF Al Dente für
Italienische Motorräder in 3635
Schwalbach/Saarland
Info: Dieter Weiler, Tel. 06838/
81138

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 Rendezvous 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 Hol-
land mit internationalen SOS- u.
BOT-Rennen in Assen/Holland
Info: C. Löwenstyn, Tjadenweg 47,
NL-1456 AL Wydewermer, Tel.
02990/368066964, Holland

13.09.-14.09.91

Vermont Rally des MGNOC in
Middlebury, Vermont, USA

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

27.09.-29.09.91

New England Moto Guzzi Club
Fall Rally zwischen Pittsfield und
Washington, USA
Info: W. Maccough, 147 Naomi
Drive, East Hartford, CT 06118,
USA

27.09.-29.09.91

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

28.09.-29.09.91

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

Oktober

04.10.-06.10.91

Treffen des Falcone Club in
Schotten
Info: 040/7223606

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, Kleeberger-
str. 40, 8399 Ruhstorf, Tel. 08531/
3350

12.10.-13.10.91

Veterama in Mannheim

18.10.-20.10.91

7. Herbsttreffen der IG Europäi-
scher 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 Schi-
ranna/Italien
Info: Biker's Restaurant, Valle San
Liberale, 5, I-31010 Paderno del
Grappa, Tel. 0423/53250, Italien

November

18.11.-24.11.91

Motorradausstellung in Mailand/
Italien

Dezember

07.12.-15.12.91

Bologna Motor Show/Italien

Quo vadis Moto Guzzi?

Wo bleibt die Daytona und was wird aus Guzzi?

1966 kam der große V-Motor von Moto Guzzi auf den Markt. Im Laufe der Zeit wanderte die Lichtmaschine, die ursprünglich zwischen den Zylindern saß und mit einem Keilriemen angetrieben wurde, auf den vorderen Kurbelwellenstumpf. Das Motorgehäuse wurde mehrmals verstärkt und die runden Zylinder wichen den eckigen mit größerem Stehbolzenabstand. Aber im Großen und Ganzen blieb es immer noch der gleiche Motor, daran änderte auch nichts, daß das Getriebe einen Gang mehr bekam und ein Ölfilter Einzug in die Ölwanne hielt.

Die immer strenger werdenden Abgas- und Geräuschgesetze ließen damit rechnen, daß langsam etwas passieren mußte. Auch war der bisherige Zweiventilmotor in der LM IV mit Ventilgrößen bis zu 47 Millimeter langsam ausgereizt.

In dem fernen Amerika experimentierte der ehemalige Zahnarzt Dr. John Winter im Auftrag des Guzzi-Werkes auf der Rennstrecke schon eine Weile mit einem Guzzi Vierventilmotor, als dieser Motor 1988 auf dem Motorrad Salon in Paris der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.

Im November '88 wurde der Vierventil-Motor präsentiert.

Die Basis war altbekannt: Getriebe und Motorgehäuse entsprachen den aktuellen Modellen. Nur beim Motorgehäuse war rund um den Zylinderfuß Material aufgeschweißt worden, damit man die Stehbolzen weiter nach außen versetzen konnte. Anstatt einer Nockenwelle verfügte der Motor über zwei, die aber nicht oben auf dem Zylinderkopf lagen, sondern sie befanden sich im Zylinderkopf seitlich vom Brennraum auf der Motorinnenseite. Mit oberliegenden Nockenwellen wäre der Motor laut Werk zu hoch und zu breit geworden. Kurze Stößel waren für die Betätigung der Kipphebel vorgesehen, die jeweils zwei Ventile öffnen sollten.

Die Kurbelwelle trieb eine Zwischenwelle an, die dort gelagert war, wo früher die Nockenwelle saß. Von dort aus führten zwei Zahnriemen zu den Nockenwellen. Die Zahnriemenschächte saßen an der Vorderseite der Zylinder und nahmen dem Motor viel von der Kühlfläche. Über 30 % der Zylinderfront wurden verdeckt. In den Zylindern saßen Kolben mit einem Durchmesser von 90 mm. Zusammen mit dem bekannten Hub von 78 mm ergab das 992 ccm. Also endlich eine echte 1000er aus Mandello und keine 950er.

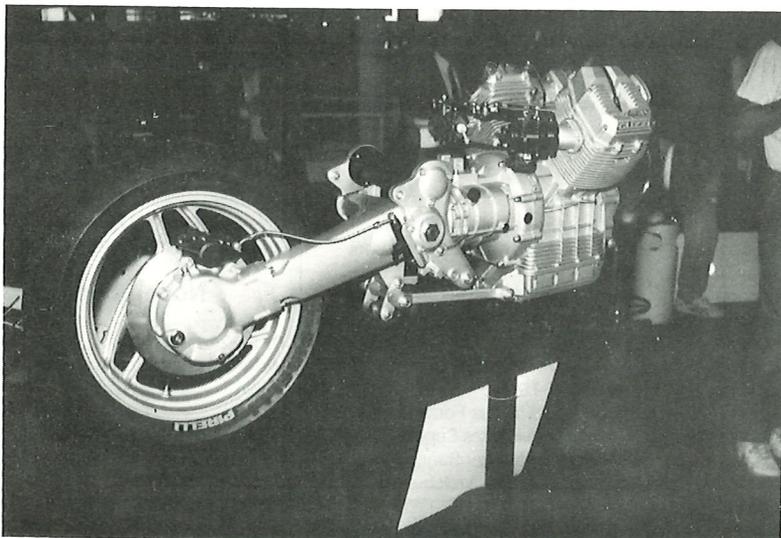
Für die Gemischaufbereitung war eine Einspritzanlage montiert. Neu war auch die Ölwanne. Auf ihrer Vorderseite befand sich endlich ein außenliegender Ölfilter, der in Zukunft dafür sorgen sollte, daß man zum Filterwechsel nicht mehr die Ölwanne abbauen müsse.

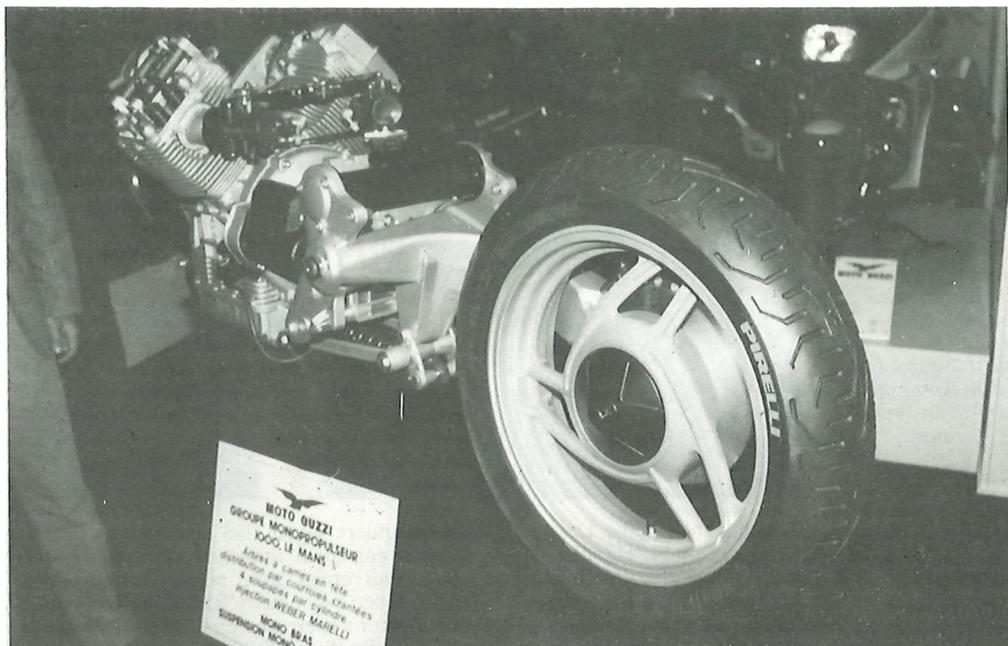
An der Rückseite der Ölwanne befand sich die Aufnahme für ein Zentralfederbein, das waagrecht unter dem Getriebe lag und eine Einarmschwinge abfederte. Jawohl, der Motor wurde mit Einarmschwinge präsentiert. Dazu kam ein neuer Kardan und ein geänderter Getriebedeckel mit hydraulischer Kupplungsbetätigung.

Im Herbst '89 wurde die Daytona vorgestellt

Auf der IFMA in Mailand im November 1989 wurde dann das erste Mal die Daytona als ganzes Motorrad vorgestellt. Anstatt der Einarmschwinge verfügte das Motorrad über eine Cantileverschwinge mit Kardanmomentabstützung.

So wurde der Vierventiler das erste Mal präsentiert.





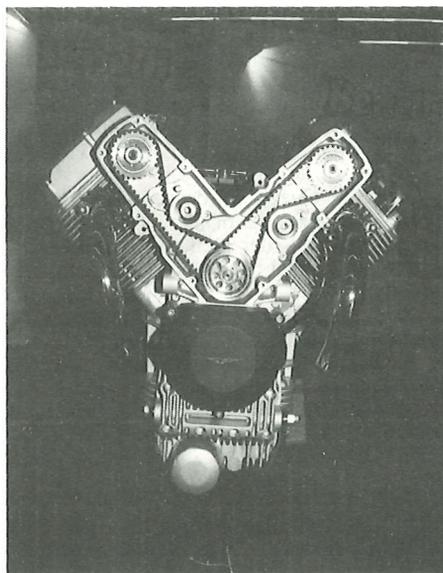
Die Antriebseinheit mit Einarmschwinge. Das Federbein liegt unter dem Getriebe.

Das Ganze war eine Replica der Dr. John BOT-Maschine aus USA. Die Ölwanne blieb die alte mit dem innenliegenden Ölfilter. Für die Verzögerung waren feinste Brembo-Teile vorgesehen. Es sollte zwei Versionen geben: Eine mit Einspritzung und eine mit Vergasern.

Neben der Daytona wurde eine weitere Neuheit präsentiert, die nicht weniger Aufsehen erregte. Eine Enduro mit dem großen Guzzi-Motor sollte endlich den GS-Modellen von BMW Paroli bieten. Der bekannte Motor wurde aus der Mille GT übernommen. Um einen engen Knieschluß zu gewährleisten, war unter dem Tank ein Weber-Doppelvergaser montiert. Dazu kamen noch aus der Reihe der kleinen Modelle 750 SP, 750 Targa und 750 Nevada als Neuvorstellungen.

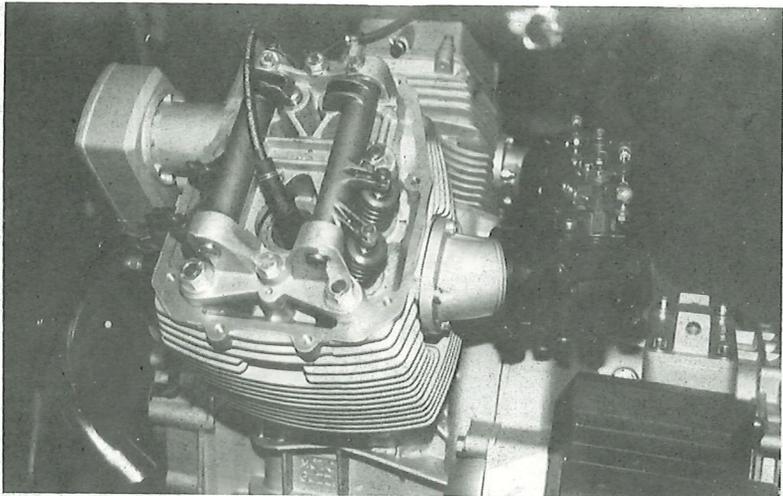
Erste Fahrberichte eines Prototypen der Daytona mit Le Mans Tank und Marvic-Gußrädern tauchten zum Jahreswechsel 89/90 in den Fachzeitschriften auf. Als Preis wurde von ca. 25000 DM geredet. Liefertermin sollte im Sommer '90 sein.

Im Juli durfte Michael Pfeiffer von PS im Werk einen Daytona Motor zerlegen. Er stellte dabei fest, das Kurbelwelle, Pleuel, Schwungmasse, Kupplung und Getriebe baugleich mit der normalen Le Mans waren, lediglich wurde die Anzahl der Federn in der Kupplung von 8 auf 10 erhöht und der fünfte Gang im Getriebe wurde etwas länger übersetzt.



Der neue Motor von vorne. Deutlich ist zu sehen, daß die Zahnriemenschächte einen großen Teil der Kühlrippen der Zylinder verdecken. Unten links sitzt der Ölfilter.

Der Zylinderkopf der Daytona: Neben dem Brennraum liegt pro Zylinder eine Nockenwelle auf der Motorinnenseite. Über kurze Pilzstößel werden die Kipphebel betätigt, die je zwei Ventile öffnen. Die Ventile können wie bisher schnell mit Einstellschrauben justiert werden. Die Zündkerze sitzt zentral im Brennraum.



Bis zum September '90 stand noch keine Daytona in den Schaufenstern der Guzzi-Händler. Auf der IFMA in Köln wurde eine überarbeitete Version gezeigt. Auf den ersten Blick fielen die Auspuffanlage und der Sitzbankhöcker auf. Das ganze Rahmenheck war geändert worden und es war auch eine andere Gabel montiert. Die Auslieferung sollte noch 1990 erfolgen.

Optisch völlig verändert wurde die Quota vorgestellt. Das eckige Design war deutlich gerundet. Anstelle des Weber-Vergasers sollte nun eine Einspritzanlage den Motor mit Benzin beliefern. Laut Pressemitteilung sollte die Quota mit zwei Bremscheiben im Vorderrad und einer Kardanmomentabstützung gebaut werden. Beides fehlte an der ausgestellten Maschine. Aber auch die Quota sollte noch im Herbst bei den Händlern stehen.

Für fast alle Guzzis wurde gegen Aufpreis ein unregelter Katalysator angeboten. Es wurden auch Modelle aus der kleinen Baureihe präsentiert, die aber nicht nach Deutschland importiert werden.

Es wurde 1991 und weder Daytona noch Quota tauchten im Straßenbild auf. Februar '91 wurde als nächster Termin genannt, aber nichts kam. Bis heute warten die Guzzi-Fans vergeblich auf die beiden neuen Modelle, die noch nicht lieferbar sind. Dafür werden aber die kleinen Guzzis 750 SP, 750 Nevada und 750 Targa gebaut und im Ausland verkauft, aber leider nicht in Deutschland.

Vom 13. - 15. September feiert Guzzi 70 jähriges Bestehen in Mandello. Zu diesem Anlaß hat Guzzi etwas besonderes angekündigt. Vermutungen und Gerüchte gibt es viele: Die Produktionsanlagen sollen umfangreich modernisiert worden sein. Die Daytona soll endlich gebaut

werden. Andere sagen, daß die Daytona in dieser Form gar nicht mehr gebaut werden soll, sondern daß etwas ganz neues kommen soll. Manche reden von einem "851-Killer" mit völlig neuem Motor andere von einer Version im klassischen Halbschalen-Design. Ein neues Getriebe mit einer Kette als Hinterradtrieb soll angeblich auch in Planung sein. Über einen neuen Einzylinder wird auch schon seit Jahren gemunkelt. Aber die Erfahrung hat uns ja gelehrt, daß zwischen italienischen Ankündigungen und der Auslieferung der Modelle Welten liegen können.

Wenn Guzzi weiter existieren will, muß etwas passieren. Ein Motorradwerk in dieser Größenordnung kann nicht nur von den wenigen Nostalgie-Fans existieren. Während Guzzi 1980 noch weltweit 14300 Motorräder verkaufte, sollen es 1988 nur noch 5900 gewesen sein. In Deutschland hat der Motorradmarkt dieses Jahr einen Zuwachs von 19 % (Stand 31.06.91) während Guzzi 14,7 % weniger Motorräder als im Vorjahr verkauft hat. Der Marktanteil fiel von 1 % auf 0,7 %. Damit liegt Guzzi jetzt auf Platz 9 der Zulassungstatistik hinter Ducati (0,8 % Marktanteil). 1988 hatte Guzzi noch in der ersten Jahreshälfte 1232 Motorräder in der BRD verkauft und einen Marktanteil von 1,84 %. Damals lag Guzzi noch auf Platz 7 der Zulassungstabelle. In diesem Jahr sind es nur noch 646 neue Guzzis gewesen, die man an den Mann bringen konnte.

Wir werden sehen, was Guzzi Mitte September in Mandello und im November auf der Motorradausstellung in Mailand zeigen wird. Aber es kann noch so gut sein, wenn die Motorräder nicht im Frühjahr beim Händler stehen, ist niemandem geholfen.

Bimota Tesi mit Yamaha-Motor

Nachdem der Standard-Motoren-Lieferant Yamaha etwas Druck gemacht hatte, begann Ingenieur Pierluigi Marconi eine neue Version der Tesi-Reihe mit dem Motor der Yamaha TDM 850 zu zeichnen. Der Prototyp soll bis zur Tokyo Motorcycle Show fertig sein. Hinter vorgehaltener Hand wird von einer Hubraum-aufstockung (möglicherweise bis 1000 ccm) und einer Einspritzanlage geredet. Auch Änderungen an der Getriebeabstimmung sind im Gespräch.

V-Motor von Aprilia

Die ersten Fotos vom Aprilia-V-Motor sind veröffentlicht worden. Der Wassergekühlte Motor, dessen Zylinder in einem Winkel von 60 Grad stehen, verfügt über fünf Ventile pro Zylinder. Im Gegensatz zum 650 Einzylinder werden die Ventile über Schleppebel betätigt und lassen sich per Einstellschrauben einfach justieren. Mit 850 ccm soll der Motor knapp über 100 PS auf dem Prüfstand leisten. Ob und wann der Motor in Produktion geht steht noch nicht fest.

3 Millionen x Vespa 50

In Pontedera wurde gerade die dreimillionste Vespa 50 gebaut. Damit hat Vespa seit 1946 über 10 Millionen Vespas gebaut. Der Piaggio Konzern, zu dem auch Gilera gehört, hat letztes Jahr erst 50 Millionen DM in die Modernisierung der Produktionsanlagen investiert.

High-Tech-Mokick von Malaguti

Nachdem Gilera mit der CX 125 ein Motorrad vorgestellt hat, bei dem beide Räder in einer Einarmaufhängung geführt werden, stellt die kleine italienische Firma Malaguti ein Mokick vor, das über ähnliche Technik verfügt. Das Vorderrad wird von einer geschobenen Kurzschwinge geführt, die auf der linken Fahrzeugseite sitzt. Ebenfalls links ist die Einarmbananenschwinge aus Stahl zu finden. Die Leichtmetallfelgen erinnern deutlich an die Gegenstücke der Gilera. Aufgrund des hohen Preises von ca. 5200 DM ist nicht mit einem Import nach Deutschland zu rechnen.

Presseschau

Ducati 851 SP 3

In einem Vergleichstest muß sich die Ducati auf acht Seiten der Zeitschrift "PS" mit der Bimota Tesi 1D messen. 15 farbige Fotos gehören zu dem Artikel in Heft 8/91.

Gilera RC 600 R

Auf drei Seiten testet "mo" in Heft Nr. 8 die Gilera RC 600 R. Drei Fotos zeigen das Motorrad.

Gilera RC 600

Einen Langstreckentest der Einzylinder Enduro veröffentlicht "PS" in Heft Nr. 8/91. Wie sich die Gilera auf 25000 km gehalten hat, wird auf acht Seiten mit 16 Fotos geschildert.

Moto Guzzi Mille GT

Auf einer Seite mit drei Bildern ist ein Kurztest der Mille GT mit Katalysator in dem Augustheft von "motorrad, reisen & sport" zu finden.

Gilera CX 125

Ein Kurztest der Gilera mit Einarmgabel nimmt eine dreivierteilte Seite in Heft Nr. 8/91 von "motorrad, reisen & sport" ein. Drei Fotos zeigen das Motorrad mit der ungewöhnlichen Optik.

Ducati BOT-Racer

Alan Cathcart stellt auf fünf Seiten die Blue Point Ducati MD3C vor, die er für eine der schnellsten luftgekühlten Renn-Ducatis der Welt hält. Fünf Fotos zeigen das Motorrad. Zu finden ist der Artikel in "mo" 8/91.

Bimota Tesi 1 D 906

Die aufgebohrte Version der Bimota mit Achsenkellenkung wird in der Augustausgabe von "PS" mit der Ducati 851 SP 3 verglichen. 15 Fotos zeigen die beiden High Tech Bikes aus Italien.

Sport-Termine

17.08.	Hockenheim/D	BOT-OMK
18.08.	Mugello/I	GP
25.08.	Straubing/DSOS	GP
25.08.	Brünn/CSFR	GP
25.08.	Sugo/J	SB-WM
01.09.	Most/CSFR	SB-DM
01.09.	Mosbach/D	BOT-OMK
01.09.	Mosbach/D	SOS-Cup
01.09.	Bengel/D	BOT-DM
01.09.	Shah Alam/MAL	SB-WM
08.09.	Assen/NL	BOT
08.09.	Assen/NL	SOS
08.09.	Interlagos/BRA	GP
15.09.	Hockenheim/D	SB-WM
22.09.	Augsburg/D	SB-DM
22.09.	Augsburg/D	BOT-DM
22.09.	Nürburgring/D	SOS-Cup
22.09.	Nürburgring/D	BOT-OMK

BOT = Battle of Twins

DM = Deutsche Meisterschaft

EM = Europameisterschaft

GP = Straßen-Weltmeisterschaft

OMK = Deutscher Rundstreckenpokal

SB = Superbike

SOS = Sound of Singles

WM = Weltmeisterschaft

Straßen-Weltmeisterschaft in Frankreich

250er Klasse

Start-Ziel-Sieg für Aprilia

Loris Reggiani auf der Werks-Aprilia hatte den besten Start und übernahm sofort die Führung, die er ausbaute und nicht wieder abgab. Hinter ihm kämpften der Sieger des letzten Rennens Pierfrancesco Chili (Aprilia) und Carlos Cardus (Honda) um den zweiten Platz. Ständig wechselten die Positionen der beiden. Helmut Bradl, der die beste Trainingszeit vorweisen konnte, hatte einen schlechten Start, arbeitete sich an das Duo heran und ging in einem Überholvorgang an beiden vorbei, um jagt auf den Führenden zu machen.

Aber Reggiani drehte unangefochten seine Runden und siegte mit 5 Sekunden Vorsprung vor Bradl. Ein paar Kurven vor Schluß ging Chili an Cardus vorbei und es sah aus, als wenn das erste Mal zwei Aprilia-Fahrer unter die ersten drei kommen würden. Doch beim Einbiegen auf die Zielgerade gab Chili zu früh Gas und die Aprilia versuchte ihren Fahrer mit einem Highsider abzuwerfen. Chili landete aber wieder im Sattel und schoß mit einem WHEEL über die Ziellinie. Durch diesen Beinaheunfall

verlor er den dritten Platz an Cardus. Zwei Aprilias unter den ersten vier, das hat es noch nie gegeben. Zwei Aprilia-Siege hintereinander! Vermutlich werden jetzt die Lampen in der Rennabteilung von Honda nachts etwas länger brennen müssen.

Loris Reggiani hat kurz vor dem Rennen seinen Aprilia-Werksvertrag um zwei Jahre verlängert. Als zweiter Aprilia-Werksfahrer steht EM-Leader Massimiliano Biaggi fest. Außer den beiden soll noch ein dritter Fahrer für Aprilia fahren. Chili hat neben dem Angebot von Aprilia noch eine Offerte von Gilera.

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

500er Klasse

Dritter Platz für Eddie Lawson

Nach dem Start stritt sich Wayne Rainey noch ein paar Runden mit Michael Doohan um die Führung, um sich dann uneinholbar abzusetzen. Hinter Doohan tat sich eine Lücke auf, der eine Dreiergruppe folgte. Eddie Lawson hatte Kevin Schwantz und Wayne Gardner im Schlepptau. Gardner blieb zum Angriff und ging an beiden vorbei, mußte aber wegen eines Defekt am Hinterrad in die Box. Eddie Lawson lag fast das ganze Rennen vor Schwantz. Auf der langen Mistralgeraden fehlte der Caviga keine Leistung gegenüber der Suzuki des Texaners. Vier Runden vor Schluß überholte Schwantz Lawson, aber im Ziel hieß die Reihenfolge wieder: Rainey, Doohan, Lawson und Schwantz.

Gardner ging noch ein zweites Mal an die Box und beendete das Rennen mit zwei Runden Rückstand dicht hinter Rainey, was bei den Zuschauern für Verwirrung sorgte. John Kocinski, der die dritte Trainingszeit hatte, stürzte schon in der ersten Runde.

Auch wenn Eddie Lawson zum zweiten Mal in diesem Jahr Dritter wurde und damit der erfolgreichste Caviga-Fahrer seit zehn Jahren ist, darf man nicht übersehen, daß ihn 23 Sekunden vom Sieger trennten.

Im Training ist der amtierende Superbike Weltmeister Raymond Roche für den verletzten Caviga-Fahrer Alex Barros gefahren. Aber er war 5 Sekunden langsamer als der Trainings schnellste und ging nicht an den Start. Bei den letzten vier Rennen wird vermutlich Marco Papa auf der zweiten Caviga starten.

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

Grand Prix in Donington

250er Klasse

Die erste Hälfte des Rennens führte Loris Reggiani auf der Aprilia. Es sah so aus, als wenn Aprilia den dritten Sieg in Reihe in greifbarer Nähe hätte. Aber Luca Cadalora übernahm zur Rennmitte die Führung. Reggiani versuchte an Cadalora dranzubleiben, wobei ihm mehrmals das Hinterrad wegrutschte. In der 20. Runde passierte es dann. In einer Linkskurve ging wieder das Hinterrad weg, Reggiani konnte einen Highsider verhindern, rutschte aber mit den Füßen von den Rasten. Als er wieder richtig auf der Maschine saß, befand er sich schon neben der Rennstrecke im Gras. Bekannterweise hat man mit den Rennsliks im Gras zu wenig Bodenhaftung zum Lenken oder Bremsen. Mit fast ungeminderter Geschwindigkeit (ca. 200 km/h) geriet Reggiani ins Kiesbett, wo er sich spektakulär überschlug. Zum Glück kam er mit einer Gehirnerschütterung und einer gebrochenen Hand davon.

Für Cadalora war damit der Weg zum Sieg frei. Dicht hinter ihm folgten Carlos Cardus und Helmut Bradl, die in dieser Reihenfolge die Ziellinie erreichten. Der zweite Aprilia-Fahrer und Assen-Sieger Pierfrancesco Chili erzielte die fünftbeste Trainingszeit und damit einen Startplatz in der ersten Startreihe. Bei einem Trainingssturz verletzte er sich den Fuß und ging nicht an den Start.

Ergebnis: 1. Luca Cadalora (Honda); 2. Carlos Cardus (Honda); 3. Helmut Bradl (Honda); 4. Masahiro Shimizu (Honda).

Punkte: 1. Luca Cadalora (Honda) 189 Punkte; 2. Helmut Bradl (Honda) 173 P.; 3. Carlos Cardus (Honda) 157 P.; 4. Wilco Zeelenberg (Honda) 134 P.; 5. Masahiro Shimizu (Honda) 105 P.; 6. Loris Reggiani (Aprilia) 100 P.; 7. Pierfrancesco Chili (Aprilia) 82 P.

500er Klasse

Das Rennen der Königsklasse wurde zum Duell der beiden Fahrer Kevin Schwantz und Wayne Rainey. Kevin konnte das Duell für sich entscheiden und gewann den Großen Preis von England das dritte Mal hintereinander. Eddie Lawson belegte mit der Cagiva den 6. Platz

Ergebnis: 1. Kevin Schwantz (Suzuki); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Michael Doohan (Honda); 4. John Kocinski (Yamaha); 5. Wayne Gardner (Honda); 6. Eddie Lawson (Cagiva).

Punkte: 1. Wayne Rainey (Yamaha) 185 Punkte; 2. Michael Doohan (Honda) 175 P.; 3. Kevin Schwantz (Suzuki) 156 P.; 4. Eddie Lawson (Cagiva) 118 P.; 5. Wayne Gardner (Honda) 113 P.; 6. John Kocinski (Yamaha) 103 P.

Boycott des Brasilien-GP

Die Fahrervertretung IRTA hat einen Boycott des Grand Prix in Interlagos am 8. September beschlossen. Die Streckenbetreiber haben nicht die geforderten Änderungen zur Sicherheit der Fahrer durchgeführt.

Superbike-WM in Italien

Wieder Doppelsieg für Polen/Ducati

Der Amerikaner Doug Polen legte auf der Ducati wieder die beste Trainingszeit vor. Neben ihm standen in der ersten Startreihe Stephane Mertens (Ducati), Rob Phillis (Kawasaki), Fred Merkel (Honda) und Davide Tardozzi (Ducati). Der Europa-Meister Tardozzi erwischte den besten Start und kam als Führender aus der ersten Runde. Hinter ihm folgten die beiden Honda-Piloten Merkel und Carl Fogarty vor Polen. Nach fünf Runden war Polen an den Hondas vorbei und machte Jagd auf Tardozzi. Phillis hatte einen schlechten Start und stürmte mit Rekordrunden durch das Feld nach vorne. Polen ging an Tardozzi vorbei und Phillis überholte sogar beide. Phillis und Polen kämpften mit ständigen Positionswechseln um die Spitze und im Ziel lag Polen nur 0,7 Sekunden vor Phillis. Dritter wurde Tardozzi vor Raymond Roche, der wegen Problemen mit der Bremse zweimal von der Strecke abkam. Dahinter folgten Fabrizio Pirovano (Yamaha) und Stephane Mertens (Ducati). Giancarlo Falappa wurde auf der fünften Ducati als Zehnter abgewunken.

Im zweiten Durchgang setzte sich Polen gleich ab und fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen. Diesmal hatte Tardozzi Schwierigkeiten mit dem Bremsdruck und fiel auf den fünften Rang zurück. Roche und Phillis kämpften um den zweiten Platz. Pirovano wurde vierter und Mertens stürzte. An sechster Stelle überquerte Falappa die Ziellinie.

Russell Wood wurde auf der Bimota einmal 14ter und einmal 10ter.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Rob Phillis (Kawasaki); 3. Davide Tardozzi (Ducati); 4. Raymond Roche (Ducati); 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 6. Stephane Mertens (Ducati).

2. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Raymond Roche (Ducati); 3. Rob Phillis (Kawasaki); 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 5. Davide Tardozzi (Ducati); 6. Giancarlo Falappa (Ducati).

Punkte: 1. Doug Polen (Ducati) 177 P.; 2. Rob Phillis (Kawasaki) 127 P.; 3. Stephane Mertens (Ducati) 114 P.; 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 101 P.; 5. Raymond Roche (Ducati) 92 P.

Ducati beim Langstreckenrennen in Japan

Beim 8-Stunden-Rennen in Japan gingen zwei Ducatis an den Start. Die Teams waren Raymond Roche/Giancarlo Falappa und Stephane Mertens/Daive Tardozi. Es handelte sich hierbei um keinen offiziellen Einsatz des Werkes, sondern Superbike-Teamchef Marco Lucchinelli hatte in Eigenregie die Maschinen für dieses Rennen aufgebaut. Sponsor war Japans größte Speditionsfirma, Sagawa Express. Für das Rennen baute Lucchinelli neue Motorräder mit völlig geänderter Aerodynamik und Motoren mit 926 ccm auf.

Die erste der beiden Ducatis schied schon nach zehn Runden aus. Mertens stürzte und die Maschine war irreparabel. Bis zur siebten Stunde fuhr die Ducati von Roche/Falappa und lag auf dem respektablen 10ten Platz, als sie an die Boxen mußte. Ein defekter Nockenwellenantrieb zwang zu einer längeren Reparatur. Am Ende wurden sie als 36. gewertet. Lucchinelli versprach, nächstes Jahr wieder dabei zu sein.

Sieger wurden Wayne Gardner und Michael Doohan auf Honda.

Deutsche Meisterschaft in St. Wendel

250er -Klasse

Auch der vierte Lauf zur Deutschen Meisterschaft in der Viertelliterklasse wurde mit einem Doppelsieg für Aprilia beendet. Harald Eckl und Bernd Kassner überquerten vor dem Honda-Pilot Paul Streicher die Ziellinie.

Ergebnis: 1. Harald Eckl (Aprilia); 2. Bernd Kassner (Aprilia); 3. Paul Streicher (Honda).

Battle of Twins

In St. Wendel konnte Klaus Caspers vor Oliver Schmidt gewinnen. Uwe-Ralf Brunzel, der in der Punktetabelle führt, belegte den vierten Platz hinter Bernd Walter. Dadurch ist Caspers wieder bis auf einen Punkt an Brunzel herangekommen.

Ergebnis: 1. Klaus Caspers (Ducati); 2. Oliver Schmidt (Ducati); 3. Bernd Walter (Ducati); 4. Uwe-Ralf Brunzel (Ducati); 5. Dieter Rechtenbach (Ducati); 6. Horst Quint (Ducati); 7. Herbert Enzinger (BMW); 8. Bernd König (Ducati); 9. Jochen Kuhnle (Ducati); 10. Jens Hofmann (Yamaha); 11. Harry Grees (Ducati); 12. Julius Ilmberger (Ducati); 13. Hartmut Müller (Norton); 14. Klaus-Albert Stephan (Moto Guzzi); 15. Paul Bottenschein (Ducati).

Deutsche Meisterschaft auf dem Nürburgring

Battle of Twins

Auf dem Nürburgring übernahm Klaus Caspers durch seinen Sieg wieder die Führung in der Punktwertung. Sein schärfster Konkurrent, Uwe Brunzel, erzielte mit einem neunten Platz sein schlechtestes Saisonergebnis und liegt nun 12 Punkte hinter Caspers. Um den zweiten Platz kämpften Oliver Schmidt und Bernd Walter. Diesen Zweikampf konnte Walter für sich entscheiden.

In der BOT-DM ging zum ersten Mal die Vierventil-Guzzi der Firma Stolle an den Start. Stolle ist es gelungen, im Winter einen der begehrten Motoren zu erlangen, die in der Daytona Verwendung finden sollen. Der Motor wurde in ein hauseigenes Zentralrohrfahrwerk montiert und erhält sein Gemisch über Mikuni-Vergaser. Nach 10 Runden schied die Guzzi, die sich am Ende des Feldes bewegte, aus.

Ergebnis: 1. Klaus Caspers (Ducati); 2. Bernd Walter (Ducati); 3. Oliver Schmidt (Ducati); 4. Dieter Rechtenbach (Ducati); 5. Bernd König (Ducati); 6. Herbert Enzinger (BMW); 7. Paul Bottenschein (Ducati); 8. Julius Ilmberger (Ducati); 9. Uwe Brunzel (Ducati); 10. Harry Gres (Ducati); 11. Jens Hofmann (Yamaha); 12. Klaus Stephan (Moto Guzzi); 13. Jochen Kuhnle (Ducati); 14. Bernhard Bludau (Ducati); 15. Thomas Schuler (Yamaha).

Punkte: 1. Klaus Caspers (Ducati) 97 Punkte; 2. Uwe Ralf Brunzel (Ducati) 85 P.; 3. Bernd König (Ducati) 79 P.; 4. Bernd Walter (Ducati) 75 P.; 5. Oliver Schmidt (Ducati) 58 P.; 6. Herbert Enzinger (BMW) 54 P.; 7. Jens Hofmann (Yamaha) und Dieter Rechtenbach (Ducati) je 47 P.; 9. Julius Ilmberger (Ducati) 46 P.

250er-Klasse

Vierter Sieg von Harald Eckl

Ein Start-Ziel-Sieg von Harald Eckl ließ keinen Zweifel daran aufkommen, daß der Titelverteidiger auch dieses Jahr wieder Deutscher Meister auf Aprilia werden will. Zweiter wurde Paul Streicher auf Honda vor Bernd Kassner auf Aprilia. Mit 15 Punkten hat Eckl einen deutlichen Vorsprung vor Kassner, der die Saison auf Honda begann, dann aber zu Aprilia wechselte.

Ergebnis: 1. Harald Eckl (Aprilia); 2. Paul Streicher (Honda); 3. Bernd Kassner (Aprilia).
Punkte: 1. Harald Eckl (Aprilia) 97 Punkte; 2. Bernd Kassner (Aprilia) 82 P.; 3. Paul Streicher (Honda) 64 P.

Superbike

Erste Ausfälle für Ducati

Auf dem Nürburgring mußten die immer erfolgreicheren Ducatis die ersten Ausfälle hinnehmen. Im ersten Lauf schied Bernd Caspers mit abgerissenen Pleuelschrauben und einem Loch im Motorgehäuse aus. Sein Teamgefährte Bernhard Schick wurde fünfter. Im zweiten Durchgang beendete Caspers das Rennen an gewohnter zweiter Stelle, dafür schied Schick aus. Beide Rennen wurden wieder von Udo Mark auf Yamaha gewonnen, der damit alle bisherigen acht Läufe gewonnen hat. Aber Caspers kommt mit der Ducati immer besser zurecht und sicher wird er dieses Jahr noch gewinnen. Bei den Superbike-WM Läufen am 15. September auf dem Hockenheimring möchte Caspers gerne mit an den Start gehen.

Ergebnisse: **1. Lauf:** 1. Udo Mark (Yamaha); 2. Andreas Hofmann (Kawasaki); 3. Anton Heiler (Yamaha); 4. Thomas Franz (Honda); 5. Bernhard Schick (Ducati).

2. Lauf: 1. Udo Mark (Yamaha); 2. Bernd Caspers (Ducati); 3. Anton Heiler (Yamaha); 4. Andreas Hofmann (Kawasaki); 5. Sven Seidel (Suzuki).

Punkte: 1. Udo Mark (Yamaha) 160 Punkte; 2. Bernd Caspers (Ducati) 107 P.; 3. Anton Heiler (Yamaha) 96 P.; 4. Andreas Hofmann (Kawasaki) 77 P.

Sound of Singles

Beim sechsten Lauf zum Cup der Einzylinder gelang Rüdiger Kaufmann endlich der Sieg. In Speyer hatte er die Trainingsbestzeit gehabt, konnte aber wegen eines Sturzes im Training nicht an den Start gehen. In Faßberg hatte er einem sicheren Sieg entgegengesteuert, als ihn ein Bruch des Schalthebels auf den zweiten Rang zurückwarf. Aber in St. Wendel stand der Titelverteidiger endlich auf der obersten Stufe des Siegetreppchens. Noch kurz vor dem Saisonbeginn hatte Kaufmann, der letztes Jahr auf einer Suzuki fuhr, kein Motorrad. Erst in letzter Minute bekam er ein Angebot eines italienischen Grafen, der die berühmte Marke Mondial wieder aufleben lassen will. Der Motor stammt von KTM.

Ergebnis: 1. Rüdiger Kaufmann (Mondial); 2. Peter Geh (UNO-Rotax); 3. Hans-Peter Meyer (Yamaha); 4. Heinz-Otto Fischer (KTM); 5. Josef Frauenschuh (KTM); 6. Klaus Caspers (KTM); 7. Wolfgang Völk (KTM); 8. Christian Aurnhammer (UNO-Rotax); 9. Bernd Scheeder (Gilera); 10. Michael Meyer (Gilera); 11. Gerhard Wacker (Suzuki); 12. Peter Grecni

(Gilera); 13. Ralf Köhler (Gilera); 14. Bernd Schäfer (Rotax); 15. Walter Hörner (Gilera).

Punkte: 1. Klaus Caspers (KTM) 90 Punkte; 2. Rüdiger Kaufmann (Mondial) 71 P.; 3. Peter Geh (UNO-Rotax) 64 P.; 4. Helmut Helten 60 P.; 5. Hans-Peter Meyer (Yamaha) 47 P.; 6. Josef Frauenschuh (KTM) 44 P.; 7. Josef Kehrmann 37 P.; 8. Peter Minet (Suzuki) 35 P.; 9. Bernd Scheeder (Gilera) 33 P.; 10. Gerhard Wacker (Suzuki) 29 P.

Superbike-Klasse in der Schweiz und Italien

Ducati ist in fast allen Superbike Meisterschaften vorne vertreten. Nachdem schon Davide Tardozzi den Titel des Europameisters in dieser Klasse gewonnen hat und Doug Polen in der Weltmeisterschaft nach Belieben dominiert, greift auch in der Schweizer Meisterschaft eine Ducati in das Geschehen an der Spitze ein. Nach dem Rennen in Ledenon/Frankreich führt in den Punkten der Ducati-Fahrer Jean-Pierre Imstef mit 124 Punkten vor Peter Krummenacher, der mit seiner Honda bisher 100 Punkte erzielte.

Die ersten beiden Rennen zur italienischen Superbike-Meisterschaft wurden von Davide Tardozzi auf Ducati überlegen gewonnen.



SINGEL 50, NL-3442 AL WOERDEN,
FAX 431-33.807784.0008

INT. MOTORRADRENNEN 7/8/SEPTEMBER, ASSEN

mit den besten internationalen

B.O.T.-RENNEN von 1991 und DUCATI-CLUB-RENNEN (SAM) S.O.S.-RENNEN und VETERANEN (KNMV)

ANFANG

EINTRITT

Samstag 9.00 Uhr..... hfl 5,-

Sonntag 10.00 Uhr..... hfl 15,-

Vergleichstest zwischen 350 Scrambler und V 65

Frisch restauriert steht sie da, die alte Ducati. Michael hat sich eine Menge Arbeit gemacht, seine aus Italien importierte 350 Scrambler Bj. 74 wieder auf Hochglanz zu bringen. Dabei wurden auch keine Kosten gescheut: Neuer Kolben und Zylinder, sämtliche Lager ausgetauscht, lackiert, verchromt usw. Ich fahre mit einer V 65, Bj. 85, von meiner Freundin ausgeliehen, da meine eigenen zwei Guzzis zur Zeit nicht ganz fahrtüchtig sind.

Schon beim Starten sammelt die Ducati ganz klare Vorteile. Neben dem duften Scrambler Sound muß ich bei der Guzzi erst zweimal hinhören, ob sie läuft. Dann kann es los gehen. 4 Tage Norditalien sind angesagt. Von Konstanz fahren wir über St. Gallen, Chur in Richtung Splügenpass, wobei bereits nach 117 km die erste kleine Panne an der Guzzi auftritt. Ärgerlicherweise gibt die Tachowellenschnecke ihren Geist auf. Vergessen, was braucht man in Italien auch schon einen Tacho.



Kleine Pause am Gardasee

Am Splügenpass zeigt sich dann zum ersten Mal, was so alles in den beiden Maschinen steckt. Eine hervorragende Handlichkeit und Wendigkeit in den engen Serpentinauen sorgt dafür, daß Michael und ich in rekordverdächtiger Zeit am Comer See sind. Dort wird erst einmal Bestandsaufnahme des Zustandes der 350 Ducati gemacht. Michael bemängelt ein Wackeln in der Vorderradgabel beim starken Bremsen. Der Fehler ist an einer Tankstelle schnell behoben. Das Lenkkopflager muß angezogen werden. Der Benzinverbrauch der Motorräder ist trotz Raserei zu unserer Überraschung sehr gering. Die Scrambler gibt sich mit 3,3 l zufrieden, während es die Guzzi auf 4,8 l Superbenzin bringt. Ein nach unserer Meinung hervorragendes Ergebnis für die Fahrzeuge. Am Sonntag geht es dann los zu unserem Heizerstag! Auf den Bergstraßen und Pässen zwischen Comer See und Gardasee wird gefahren,

was das Zeug hält. Der stolze Besitzer einer Honda CBR 1000 F guckt etwas verdattert, als Michael mit seiner Ducati mit ganzen ca. 22 PS und donnerndem Getöse auf den engen Bergstraßen ihn locker überholt. Die vor der Reise aufgezogenen Reifen werden bis aufs äußerste belastet. Hierbei zeigen die auf der V 65 aufgelegten Metzler Pneus leichte Vorteile gegenüber den Pirellis der Ducati. Michael kommt 2-3 mal ein wenig ins Rutschen mit dem Hinterrad.

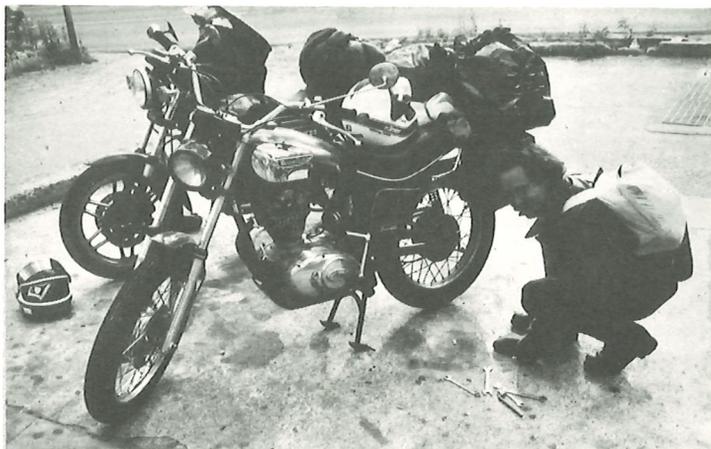
Weitere Pluspunkte sammelt die Guzzi mit ihren Scheibenbremsen, aber was soll es, die Ducati ist dafür leichter und in den engen Serpentinauen noch handlicher als die V 65.

Ein kleiner Geländeteil ist auch in unsere Tour eingebaut. Am Passo Crosse Dominii liegen noch einige Schneescheerungen auf der Straße. Während Michael die Fahrt durch den Schnee vorzieht, was wegen der Abrutschgefahr nicht ganz ungefährlich ist, fahre ich mit der V 65 einfach querfeldein den Hang herunter. Beide haben wir Erfolg und kommen ohne Sturz unten an. Zu unserer Belustigung scheinen einige Endurofahrer doch größere Probleme im Gelände zu haben, als

wir mit den Straßenmaschinen. Eine BMW R 100 GS braucht die dreifache Zeit, bis sie am Ziel ist und der Fahrer scheint ganz schön ins Schwitzen gekommen zu sein. Andere Motorradfahrer versuchen es erst gar nicht und drehen oben wieder um.

Abends am Gardasee wird der Ölverbrauch gemessen: Während die Scrambler ca. einen 1/2 l Öl nötig hat, zeigt der Meßstab des Zweizylinders immer noch max. an. Nichts neues für Michael ist, daß seine Ducati unterwegs mal wieder einige Teile verloren hat, so z. B. die Unterlage und Feder für die Tankbefestigung und das Licht hat einen Wackelkontakt. Der Fehler fürs Licht ist schnell gefunden, die Halter der Sicherung müssen zusammen gepreßt werden, dann ist die Erleuchtung wieder da. Was solls, schließlich ist so ein Motorrad zum Basteln da. Am nächsten Tag fahren wir dann über Rovereto, Vicenza nach Verona. Auf der SS 246 in

Corredo Vic. legen wir eine kleine Inspektionspause für die Ducati ein. Hier hat sich ein alter Italiener auf die Restauration von 250-450 Scrambler spezialisiert. Michael läßt seine Ventile an der 350 einstellen und nebenbei zeigt uns der stolze Werkstattbesitzer bei einer Flasche Bier noch seinen Keller mit den Ersatzteilen. Alles was das Herz eines Scramblerfahrer begehrt, befindet sich dort. Natürlich wird sich direkt mit Ersatzteilen eingedeckt, bevor wir weiterfahren. Kurz vor Verona bricht bei der Ducati dann noch ein Sprengring am Kickstarter und mit Draht muß ein wenig improvisiert werden.



Michael beim Schrauben an der Scrambler

Kein Problem für einen erfahrenen Scramblerschrauber wie Michael.

Am nächsten Tag geht es dann für die Guzzi und mich wieder Heim, während Michael seine alte Ducati noch ein paar Tage in "Bella Italia" spazieren fährt. Fazit der kleinen Tour: Mit den

beiden Motorrädern, besonders mit der Ducati, ist bestimmt ein wenig Basteltalent erforderlich, aber dafür hat man sicherlich nach der Fahrt einiges mehr zu erzählen und zu lachen, als bei einer gewöhnlichen Japsengurke.
Ciao Frank

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

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



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

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

aprilia Vertragshändler in Kiel

WIMI

Cross + Enduro Raceparts · Kiel

Täglich geöffnet ab 14.00 Uhr, Samstag 10.00 bis 13.00 Uhr

Alte Lübecker Chaussee 44 · 2300 Kiel 1 · Tel. 04 31/64 1575



aprilia



REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

Der Eintrag regelmäßiger Italotreffe in diese Auflistung ist kostenlos, Postkarte oder Anruf genügt. Neueintragungen und Änderungen werden fett hervorgehoben.

Der Italienerstammtisch Niederrhein trifft sich jeden **1. und 3. Mittwoch** im Monat in der Gaststätte "Bauerbahn" in 4040 Neuss.

Info: Wilma Spelter, Tel. 02101/47925

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 Mühldorf, 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.

Die Berliner Morinisti treffen sich jeden dritten Donnerstag im Monat um 20 Uhr im Preussischen Landwirtshaus, Reichssportfeldstr. 23, 1000 Berlin 19

Jeden ersten Freitag im Monat treffen sich die Fahrer italienischer Maschinen im Cafe "RieB" 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 Goppertsweiler 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)

Ducati-Stammtisch Rhein-Ruhr, Haus Hespertal, Hammer Str. in Essen-Werden alle 14 Tage Freitags ab 20.00 Uhr.
Info: Peter Wehling, Tel. 0208/474972

Laverda-Spezialist

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

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 _____

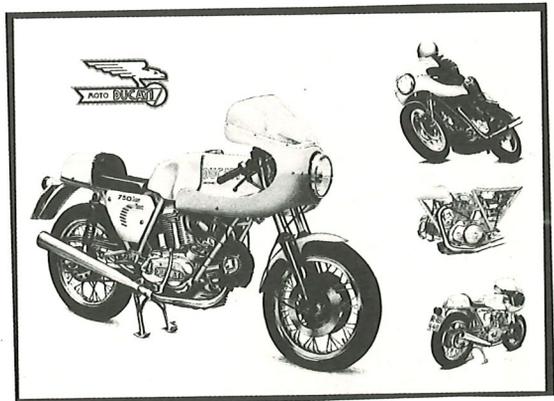
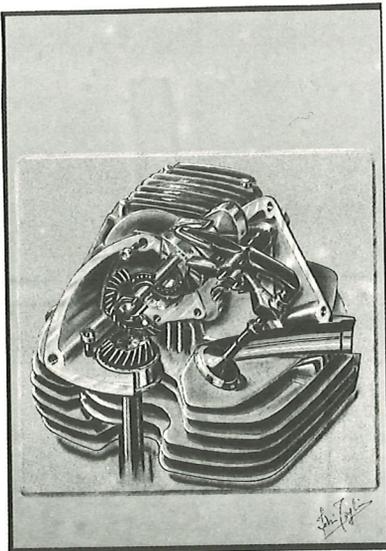
Mir ist bekannt, daß ich
das Abonnement innerhalb
von 7 Tagen schriftlich
widerrufen kann. Hierzu
genügt die fristgerechte
Absendung des Widerrufs.

Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

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



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

Das Gewitter

Wer von Euch ist schon einmal einen ganzen Vormittag lang in beständigem Donnergrollen einhergefahren?

Nun, am 28.07.91 ist uns, d. h. meiner Frau Susanne und mir, das widerfahren und es war ein ganz tolles Erlebnis. Wieder so ein paar Verrückte, die gerne im Regen spazierenfahren, könnte man denken, aber das Wetter war traumhaft schön!

Um nun den merkwürdigen Zusammenhang zu erklären, muß ich weiter ausholen:

Vor 62 Jahren unternahm Giuseppe Guzzi, ein Bruder von Carlo, mit einer Maschine des Typs GT 500 ganz alleine eine 29tägige Reise von Mandello ans Nordkap. Er wollte damit die Tourentauglichkeit dieser Maschine, der ersten mit Hinterradfederung übrigens, unter Beweis stellen. Anlässlich des 70jährigen Firmenjubiläums von Guzzi wollte der Carlo-Guzzi-Club aus Mandello nun diese große Leistung wiederholen und in einem Rundschreiben von Moto Spezial aus Gomadingen stand zu lesen, daß der Club sich möglichst viele Guzzis als Eskorte wünscht. Dort konnte man auch die genaue Route erfahren.

Sofort war klar: da muß man dabeigewesen sein!!

Also versuchte ich, meine 74er 750S bis zum Tag X startklar zu bekommen, was leider mißlang (irgendwas geht halt immer daneben).

An diesem Tag sollte die Tour von Gerstetten bei Ulm über Crailheim, Rothenburg/Tauber, Bamberg und Coburg bis Erfurt gehen. Wir beschlossen, bei Aalen einzusteigen. So starteten um 8.15 die V65 meiner Frau und meine Saturno (nicht ganz steil, aber immerhin rot!), um die Eskorte zu verstärken. Nach ca. 1 Stunde erhielten wir in Aalen an einer Tankstelle die Auskunft, daß noch keine größere Motorradgruppe vorbeigekommen sei. Wir fuhren weiter, Richtung Ellwangen auf die B 290, um einen schönen Warteplatz zu finden. Nur wenige Kilometer weiter tauchte ein größerer Parkplatz am Straßenrand auf. Da waren ... tja, ich befand mich schon wieder mal im Saturnomäßigem "Tiefflug", sodaß ich die 10-12 Guzzis zu spät bemerkte und den Parkplatz über dessen Ausfahrt ansteuern mußte. Mit der Gruppe aus Ansbach, die hier schon wartete, kamen wir gleich ins Gespräch, sie kamen aus der anderen Richtung und hatten niemanden gesehen, wir ja auch nicht, also konnte es nicht mehr lange dauern.

Kaum 10 Minuten später begann das Gewitter und es sollte (für uns jedenfalls) 3 Stunden dauern.

Ein fernes Grollen erklang, alle Köpfe flogen herum, und aus dem nahen Waldstück röhren, bollerten, donnerten sie heran, die Le Mans, Falcone, California und die berühmte GT (Norge) und steuerten sogleich unseren Parkplatz an. Großes Hallo und strahlende Gesichter bei den doch recht zahlreich vorhandenen, italienischen Sportsfreunden, die mit soviel Un-

terstützung (akustisch + moralisch) wohl nicht gerechnet hatten. Bis jetzt waren es insgesamt ca 40 Maschinen, fast alles Guzzis.

Und weiter gings, mit ca. 80 km/h, die alte "Norge" vorneweg, dann der Rest, als Schlußlicht das Servicemobil und die 4 Wohnmobile der Italiener.

An jeder größeren Kreuzung, an jedem Parkplatz stießen weitere Guzzis hinzu, im Mittelfeld, wo wir uns meistens befanden, waren Ende und Anfang der Kolonne selbst bei übersichtlicher Landschaft nicht abzusehen. Zeitweise waren sicher ca. 100 Maschinen unterwegs. Unfaßbar der Sound, wenn bei engen Ortsdurchfahrten 30-50 Guzzis an der Ampel anfahren, bei jedem Stop zum Tanken oder anderem war Fiesta Italiana mit Musik aus California-Boxen angesagt, die Sonne lachte, die Landbevölkerung winkte oder staunte; es war begeisternd!

So fuhren wir viel länger mit, als vorgesehen war, fast bis nach Bamberg. Dort wurde in einem Landgasthof Rast gemacht und ausgiebig gefachsimpelt. Wir 2 sind dann anschließend Richtung Heimat abgeschwenkt und bis wir dieselbe erreicht hatten, standen beinahe 500 km mehr auf der Uhr.

Jetzt warten wir auf die versprochene Erinnerungskarte vom Nordkap.

Bis dahin: buona fortuna e buon viaggio!
Euer Frank

Wer gerne bei der "Guzzi-Geburtstagsfahrt zum Nordkap dabei sein will, hat noch die Chance, den Carlo Guzzi Club auf dem Rückweg von Norwegen nach Italien zu begleiten:

- 16.08. Besichtigung von Oslo
- 17.08. Oslo - Moss - Sarpsborg - Svinesund - Uddevalla - Göteborg
- 18.08. Göteborg - Helsingborg - Helsingor - 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

Little-Guzzianer-Frankreich-Pyrenees-Rendezvous 91

Entgegen den beiden Vorjahren, an denen wir mit "Kind u. Kege!" an die Adecbe geguzzt sind, wollten wir in diesem Jahr zu einer reinen Herrentour in die Pyreneen aufbrechen. - Ohne Zelt, dafür mit Guzziburg in freier Natur.

Mit von der Partie waren: Peter mit seiner 750 S alt (nicht Peter, sondern seine Guzzi!)

Volker mit seiner 1000 S neu

Hans mit seiner Kawa Enduro (auf die Quota wartet der schon zwei Jahre!)

und ich mit meiner California II als Kilometerking.

Donnerstag Abend trafen wir uns bei Peter und verabredeten uns bei einigen Bieren für den nächsten Tag um 5.00 Uhr (eigentlich gleicher Tag, nur 4 Stunden später).

Bei kalter, aber trockener Witterung wurden dann die Maschinen um 5.30 Uhr in Brettensprantal angeschmissen und ab gings zum Kilometerfressen auf die A 5. Die erste Rast wurde nach Grenzübertritt in Mülhausen eingelegt, jedoch nur, um mir die Gelegenheit zu geben, mich an einem Automaten mit Franc einzudecken. Bei Besancon wurde dann der Highway verlassen und weiter gings über die N 83 Richtung Lyon. An diese Strecke erinnere ich mich nur ungerne. Im letzten Jahr, auf der Rückfahrt von der Adecbe, bin ich hier mit Getriebeschaden liegengeblieben. Kaffee-Ole Stop wurde um 14.15 Uhr in Villefrance eingelegt. Strahlende Sonne, warm, Urlaubsstimmung kommt auf.

Weiter gings dann gestärkt auf "80er Schleifpapier" Sträßchen über Tarare, Balbigny bis in die Nähe von Germain-Laval im nördlichen Zipfel des Zentralmassives. Hier haben wir gegen 18.00 Uhr unseren Übernachtungsplatz gefunden. Hans mit seiner Enduro hat das Gelände

vorsondiert und für befahrbar, vor allem auch für meine schwere Cali, befunden. Die mitgeführte Plane brauchte nicht gespannt zu werden, herrliches Wetter, Lagerfeuerromantik kommt auf. -Leben wie Gott in Frankreich-. Mit dem Wasser -beim letzten Tankstop aufgefüllt- ein Süsschen warmgemacht, ein Fläschchen Rouge geleert und pennen gelegt. Klarer Sternenhimmel über mir, Luftmatratze und Iso-Matte unter mir, so läßt's sich angenehm ruhen!

Ach so, Hans mußte seine nun 25.000 km alte Kette nachspannen, ich einen Vergaser mit Kabelbinder gegen Wegfliegen sichern (elektr. Zündung + K+N Filter).

Samstag, 25.05.91

7.00 Uhr nach und nach aufgestanden, die Blase drückte. Langsam kommt die Sonne raus, die Vögel zwitschern, Kaffeewasser kocht, Natur pur. Schnell den Schlafsack gelüftet - war außen leicht feucht - die Nacht war kalt - zusammengepackt und die heutige Strecke auf der Michelin festgelegt.

Die Tagesetappe sollte in die Nähe von Clermont-Ferrand gehen, südwestl. davon wollten wir den Mont-Dore umkurven. Dorthin kamen wir - wie immer unter tadelloser Führung von Peter - über Boön und Vic-le-Comte (Den Namen konnten wir uns alle gut merken). Die Strecke war landschaftlich sehr schön und führte uns über kleine kurvenreiche Sträßchen. Auf dem Mont Dore lagen noch Schneereste - nicht fahl gewesen, Foto gemacht.

Weiter gings - immer Richtung Südwest - über Mauriac bis in die Nähe von Argentat an der D 12. Hier haben wir wieder - Natur pur - unser Nachtlager am Rande der Straße aufgeschlagen. Wieder nicht faul gewesen, Süsschen gekocht, "R-O" getrunken, die letzten "Ritter-Sport-Vollmilch-Trauben-Nuß" und die letzten "Erdnüsse" gekaut. Da die beiden bisher geguzzten Tagesetappen



doch recht lang und anstrengend waren, habe zumindest ich ganz gut geschlafen. Die Schlafsäcke waren am Morgen trocken, was auf immer wärmer werdendes Wetter hindeutete.

Sonntag, 26.05.91

7.00 Uhr alle aufgestanden, ich im Ameisenhaufen!

Stimmung, Wetter und Kaffee stark. Krams zusammengepackt, heute sollten ausnahmsweise die "roten" Straßen Richtung Pyrenäen -Kilometerfressen- bezuzt werden. Hans ist, wie jeden Morgen, für 10 Minuten im Wald verschwunden - nicht faul, Toilette gemacht. Ich mache seit unserer Abfahrt am Freitag einen Langzeit-Zurückhaltungs-Test.

Auch fast 700 km Highway können schön abgetourt werden, gerade hier im Zentralmassiv, welches wir gerade über der N 20 Cahors-Montauban bis Auch abrasen. Peter vorne, (Fliegenfänger) Volker und ich in der Mitte, Hans gibt seiner Enduro hinten die Sporen (Ob die Kawa das aushält?).

In Auch dann den üblichen "Ole" getrunken, kurz ausgeruht bei 50 Grad im Schatten und weiter gings bis zu einem "3 Sterne Campingplatz" in Laruns, Nähe Lourdes in den "Atlantiques Pyrenees". Vorsatz über den Haufen geschmissen und Wohnwagen gemietet!!

Es ist wiederum spät geworden, wir sind alle ziemlich fertig. Das Letzte, was Peter jetzt noch aufbauen kann, ist die Aussicht auf "Kirschkonfitüre mit ganzen Früchten" zum Frühstück (Die war an der Adeche sooo gut). Die dem Gebirge vorgelagerte Landschaft ist nur sehr schwer zu beschreiben, überschaubar, hügelig, teilweise bewaldet, mit schmucken und recht teuer aussehenden Landhäusern besetzt und mit der Landschaft total angepaßten Sträßchen durchzogen - wunderschön! Adler fliegen hier herum wie Raben bei uns daheim!

Spätestens jetzt müßte es auch beim Lesen anfangen zu stinken! Richtig gerochen, aus biologischen, wirtschaftlichen und anderen Gründen haben wir auf die Verschwendung von kostbarem Wasser zur Körperpflege verzichtet. Der unangenehme Geruch hält jedoch nicht lange an, der Platz verfügt über Duschen, die jetzt von uns unter Beschlag genommen werden. Wir ha-

ben einen Wohnwagen direkt am Gebirgsbach bezogen. Originalton Hans: Alt aber bezahlt! Doppelbett für mich, Doppelbett für Hans, der Rest der Mannschaft in die Etagenbetten!



Nach Vernichtung zweier Flaschen R-O haben wir die nötige Bettschwere erreicht. Zwei Nächte wollen wir bleiben.

Montag, 27.05.91

10.00 Uhr, alle aufgestanden.

Man beachte die Uhrzeit und unsere problemlose Umstellung der Übernachtungsweise.

Alle haben gut geschlafen, Volker holt heute auf

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

Hans Enduro für uns das Frühstück. Keiner hat heute Lust, ausgedehnte Touren zu unternehmen. Peter und Hans fahren nach Pau zu einem Kawa-Händler. Hans Maschine läßt sich nicht mehr nachspannen und braucht unbedingt einen neuen Kettenkit.

Volker und ich wollen versuchen, über den gesperrten Paß Col de Aubisque, 1.709 m, Richtung Lourdes zu fahren. Auf der Paßhöhe das Schild -gesperrte Abfahrt nach 900 Meter-. Mißtrauisch gewesen, dem Schild nicht recht geglaubt und weitergefahren! Nach ca. 1,5 km dann das Ende. Schon vorher hätte abrutschender Schnee den Pkw's das Weiterfahren versperrt, uns machte das noch nichts aus. Erst die quer über der Fahrbahn liegenden Baumstämme bildeten für unsere Guzzis endgültiges Fahrtende. Wir nicht faul gewesen, kräftig geschwitzt und die Maschinen auf 80 cm breitem Restfahrweg gedreht.

Da wir uns mit Hans und Peter kurz vor Lourdes treffen wollten, mußte ein ordentlicher Umweg über Laruns und Lestelle Bethanam gefahren werden. Um 14.00 Uhr haben wir uns dann mehr durch Zufall getroffen. Hans ist sauer, der Kawa-Händler hat montags geschlossen, umsonst nach Pau gefahren. Also Kaffee Olé und Baby Coka zum Trost und in brütender Hitze weitergefahren nach Lourdes. Total geschockt sind wir ohne Halt durch den Wallfahrtsort, schnell wieder raus! Menschenmassen

wälzten sich durch die mit Kitschläden übersäten Gassen. Nach dem Tanken legten wir in einem Bergdorf eine ausgiebige Pause (Olé, Baby Coka, Krepes und Eis) ein und fuhrten dann zurück nach Larun. Dort haben wir uns dann abends ein viergängiges Menü reingezogen (Mann gönnt sich ja sonst nichts). Gemüsesuppe, gebratener Fisch in Pilsauce, Steak, Pommes, Salat, Eis und Kaffee, alles für 82 Fr., hat geschmeckt und war nicht zu teuer. -Mein Steak hat nur von Weitem die heiße Bratpfanne gesehen, dementsprechend lief auf meinem Teller das Blut-

Bis weit nach Mitternacht saßen wir dann noch bei R-O vor unserem Wohnwagen und haben dem im Nachbarwohngarten einquartierten holländischen Ehepaar die Nachtruhe geklaut.

Wir beschlossen, noch einen Tag länger zu bleiben und am nächsten Morgen die Kette für die Kawa zu holen und gleich zu wechseln. Anschließend wollten wir in das nur 35 km entfernte Spanien fahren. Bis hierher hatte ich 1.674 km zurückgelegt und stehe nun knapp vor der 80.000 km-Marke. Die wird Morgen auf der Fahrt nach Spanien vollgemacht.

Dienstag, 28.05.91 6.30 Uhr

Hans ist als erster aufgestanden, er will heute alleine nach Pau zum Kawa-Händler fahren und den Kettenkit besorgen. Er holt die Baguettes, ich koche den Kaffee. Zusammen mit Peter wird gefrühstückt (Kirschkonfitüre!), Volker liegt wie tot in seiner Koje.

Um kurz nach 10.00 Uhr ist Hans schon zurück aus Pau mit neuem Kit für 300,- DM!! Da wir uns den Ausbau der Schwinge wegen der Endloskette ersparen wollten, ist Peter nicht faul und fragt bei der Campingplatzbesitzerin wegen eines Trennschleifers nach. Den haben wir dann auch bekommen und der Kettenwechsel war schnell erledigt. Hans ist glücklich, Volker steht gerade auf.

Peter will mal wieder Cali fahren und guzzt mit meiner in den Ort, um Zigaretten zu kaufen. Für was die Sucht doch alles herhalten muß. Nachmittags gehts dann aber ab nach Spanien über den Col du Pourtalet, 1.794 Meter hoch.

Auf französischer Seite führte die Route auf einer schön angelegten Straße windungsreich durch eine enge Schlucht/Klamm auf die Paßhöhe. Oben wurden unsere Pässe vom spanischen Zöllner kontrolliert. Dann gings auf einer breiten, im Bau befindlichen Piste abwärts. Miserable Straße, viel Staub geschluckt. Landschaftlich auch kein Vergleich zur französischen Seite. In Jaca wurde Geld gewechselt und eine Siesta gemacht. Die genossene Aussicht war super! Die dabei waren, wissen, was ich meine.

Wir nahmen uns vor, auf der Rückfahrt über den Col du Somport noch auf spanischer Seite scharf essen zu gehen. Da uns aber niemand vor 20.00 Uhr bewirten wollte und wir keine Lust hatten, bei Dunkelheit eventuell über Schotterpiste zurück nach Frankreich zu guzzen, haben




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**

wir darauf verzichtet und sind kurz vor Erreichen unseres Campingplatzes auf französischer Seite essen gewesen.



Nach Lauchsuppe, Salatplatte mit gebratener Zunge, Steak mit frittierten Bratkartoffeln, Obstschale und Kaffee Olé gings uns supergut!

Vor dem Wohnwagen dann wie üblich den "Ordinär" geleert und schlafen gegangen. -Das saure Zeug habe ich als alter Kölschtrinker mit Wasser verdünnen müssen, nur so war's für mich überhaupt genießbar. Trotzdem wurde der Durst nach jedem Glas größer.-

Wir haben die Rückfahrt wieder um einen Tag hinausgeschoben. Morgen wollen wir nun wirklich einen Faulenzer-Tag machen und keinen Meter fahren. - Was ist nur mit uns los, einfranzosiniert?! -

Mittwoch, 29.05.91 Faulenzer Tag

Mittags sind wir aufgestanden, haben gefrühstückt. Ich habe mich dann gleich in die Sonne gelegt. Peter ließt zum 20. Mal die beiden von mir mitgenommenen Ausgaben der MOTALIA (Schwenker 1 und 2). Hans und Volker versuchen sich als Angler (blieb beim Versuch). Nach dem Sonnenbad widme ich mich mal meiner Maschine, die bisher ja tadellos gelaufen ist. Die Seriendämpfer vorne und hinten sind endgültig fertig, das Schaltgestänge ist ausgeschlagen, die Reifen ordentlich abgeschmirgelt. Der Ölverbrauch liegt bei knapp ¼ Liter. Sonst ist alles ok. Schon im Geiste habe ich mir eine Messingbuchse für die Schaltung drehen lassen, Bitubos für vorne und Konis für hinten bestellt.

Peters alte S läuft tadellos - Sachkenntnis und Pflege zahlt sich aus -

Volkers neue S hat minimalen Ölverbrauch, sonst alles ok.

Hans Kawa hat ja einen neuen Kettenkit und nach Bremsbelagwechsel ist sie's zufrieden.

Am frühen Abend kommen dann Hans und Peter von einem

FUßMARSCH - ja!! - aus Larun, gepackt mit Baguettes, Tomaten, Käse, Wein, Pastete und Obst zurück. Klar, jetzt wurde erst mal gefespert! Mit vollem Magen bekamen wir dann alle noch mal Lust, in den Ort zu laufen - richtig, LAUFEN -! Dort dann Baby Coka für A L L E !! Nicht von den Babies, sondern von dem Gedanken an die nächsten Tage wurde mir dann richtig übel!

Donnerstag, 30.05.91

Nach Packen und Wohnwagen säubern (oberflächlich) sind wir gegen 8.30 Uhr abgerückt - ohne Frühstück -.

Vor uns liegen ca. 700 km Landstraße und Autobahn. Die Etappe sollte erst nördlich Lyon an der N 83 enden. Fahren-Tanken-Fahren, Lyon zur Ruschhour, völlig fertig haben wir am Abend ein Zimmer in einem kleinen Ort an der N 83 genommen und zur Nacht gespeist. Das Vierbett-Zimmer spottet jeder Beschreibung, die gemachten Bilder sagen alles!

Die Mopeds mußten an der Straße geparkt werden, also abladen und Alarmanlage an! -Dann gute Nacht.-

Freitag, 31.05.91

Nach magerem Frühstück ab, Richtung Heimat gestartet. Das heißt, ich wollte heute nach Hause (Wochenenddienst). Die drei Kumpel wollen noch einen Tag in die Vogesen abguzzen/kawasaken.

Nach einer Mittagspause an einem Bikerstop an der N 83 dann die fliegende Verabschiedung bei Besancon. Um 18.30 Uhr bin ich zu Hause.

Schön wars, haben viel erlebt und gesehen, die Adler über uns, die Fledermäuse abends am Wohnwagen, kleine Dörfer, freundliche Menschen.

Und nächstes Jahr im Frühling nach Norwegen?

-Wer weiß! -E N D E -

Heinz Willy Keusgen

Ducati 900 SS Nuda

Nachdem fast alle gängigen Motorradzeitungen über die 900 SS ihre Berichte am laufenden Band abgeben haben, möchte ich meinen Senf auch noch dazugeben. Ich habe 8 Jahre auf verschiedenen Moto Guzzi's zugebracht, zuletzt eine Le Mans 3.

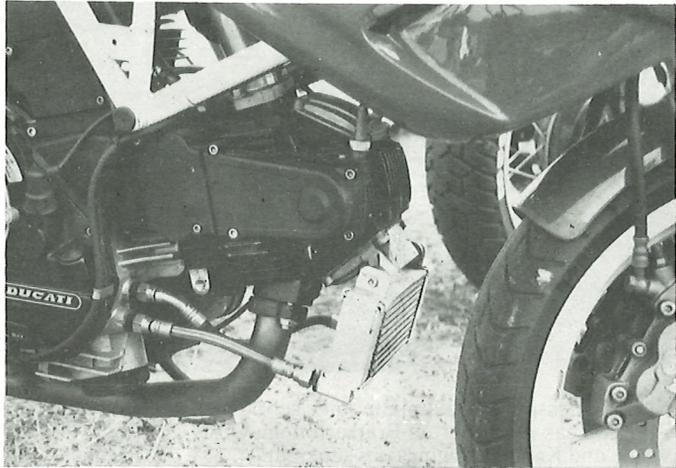
Ich wäre vielleicht auch noch mit irgendeiner Guzzi in Rente gegangen, aber wie das nun mal so ist, eines Tages fährste ein bißchen rum, guckst mal bei dem Händler vorbei, mal bei diesem und so landete ich eines Samstagvormittag's bei der Firma Lohrig in Syke.

Und dann stand sie da!

Es war Liebe auf den ersten Blick. Also ich nach Hause, innerhalb von einer Woche einen Käufer für meine Guzzi gesucht, gefunden und verkauft (schnieff, traurig). Einen Teil Gespartes von der Bank und schon war ich Besitzer der neuen 900 SS-Nuda.

Das war im Mai 91 und ich bin seitdem 6500 km gefahren. Während dieser Zeit ist mein Herz mal höher und mal wenig höher geschlagen (Sturz).

Als ich sie bei Lohrig abholte, sprang sie natürlich sofort an (liebte sie mich auch?). Das gute Anspringen hat sie auch bis zum heutigen Tage beibehalten. Meist genügt schon ein kleiner Druck auf den Anlasserknopf und schon ist Leben im Motor. Den Chochebel habe ich bisher nur 3 oder 4 mal gebraucht. Wenn sie mit Choke gestartet wird,



Der Ölkühler sitzt am Zylinderkopf des liegenden Zylinders

darf auch nicht allzu lange gewartet werden, da der Motor sehr schnell zum Überfetten des Gemisches neigt, was bei den ersten Metern eher wie Bocksprünge als wie Motorradfahren aussieht.

Dann Kupplung ziehen, Gang rein, Kupplung kommen lassen und los,... denkste! Die Kupplung ist für mich der einzige große Schwachpunkt bisher. Sehr schlecht dosierbar und nach ca. 5000 km sind ab und zu mechanische Schleifgeräusche bei gezogener Kupplung zu hören. Aber auch an eine schlecht dosierbare Kupplung kann man sich gewöhnen, die erste Fahrt allerdings endete fast in den Grünanlagen von F. Lohrig, aber da war ja diese Wahnsinns-Bremse. Junge, Junge wenn man so einige Jahre auf Guzzi zugebracht hat und man voll mit dem integrierten Bremssystem zufrieden war, ist das schon so eine Sache. Mein rechter Fuß erhielt vom Kleinhirn den Dauerauftrag, voll drauf zu latschen, was er sich auch nach einigen Ermahnungen endlich merkte. Gleichzeitig habe ich ständig mit bösem Blick auf meine rechte Hand geschaut, um ihr klarzumachen, daß sie jetzt die Hauptarbeiten verrichten muß.

Die ersten Adrenalinausstöße waren allesamt auf die verflixte Bremse zurückzuführen. Aber wie gesagt, die Gewöhnung kam auch hier, und

**Das motorrad-
freundliche
GASTHAUS**

zwischen

Kassel + Marburg

Brockmeyers
**Landgasthaus
Zum Wirtal**

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

Frisches Veltins

heute muß ich sagen, daß die Bremsen absolut spitze sind.

Dann kam das Fahren selbst. Alle Guzzi-Fahrer sollten jetzt besser die Augen schließen, aber ich dachte, daß ich bis jetzt immer nur Traktor gefahren bin, so gut ging der Motor unter mir los. Nicht, daß ihr mich falsch versteht und jetzt denkt, kaum hat der ne Ducati, schon wird die gute alte Guzzi schlecht gemacht. Nein, beim besten Willen nicht, ich habe mit meinen Guzzi's viele schöne und jede Menge Kilometer erlebt, und keinen einzigen Kilometer möchte ich missen, alle waren toll. Aber es ist nun mal ein Unterschied.

Der Motor zieht ab 3000 Umdr. sauber durch, darunter will er schon mal ein bißchen bocken. Gegenüber der Guzzi ist hier ein wenig mehr Schalten angesagt, allerdings was der sechste Gang soll, weiß ich nicht, ich meine, fünf Gänge hätten es auch getan. Die Gasannahme geht sauber von der Hand. So richtig Spaß macht es ab 3500-6000 Umdr., und wenn's mal über 6000 geht, tuts im Herzen weh, aber der rote Bereich fängt erst bei 9000 Umdr. an. Ich habe dieses Drehzahlband allerdings nur 2-3 mal voll genutzt, nur um mal zu sehen, was kommt, und es kommt was, das könnt ihr mir glauben!

Am Fahrverhalten habe ich bis heute nichts auszusetzen. Einer einmal eingeschlagenen Linie folgt sie, wenn auch mit ein bißchen Nachdruck, willig zu ende. Mit der Upside-Down von Showa war ich am Anfang auf Grund ihrer sehr harten

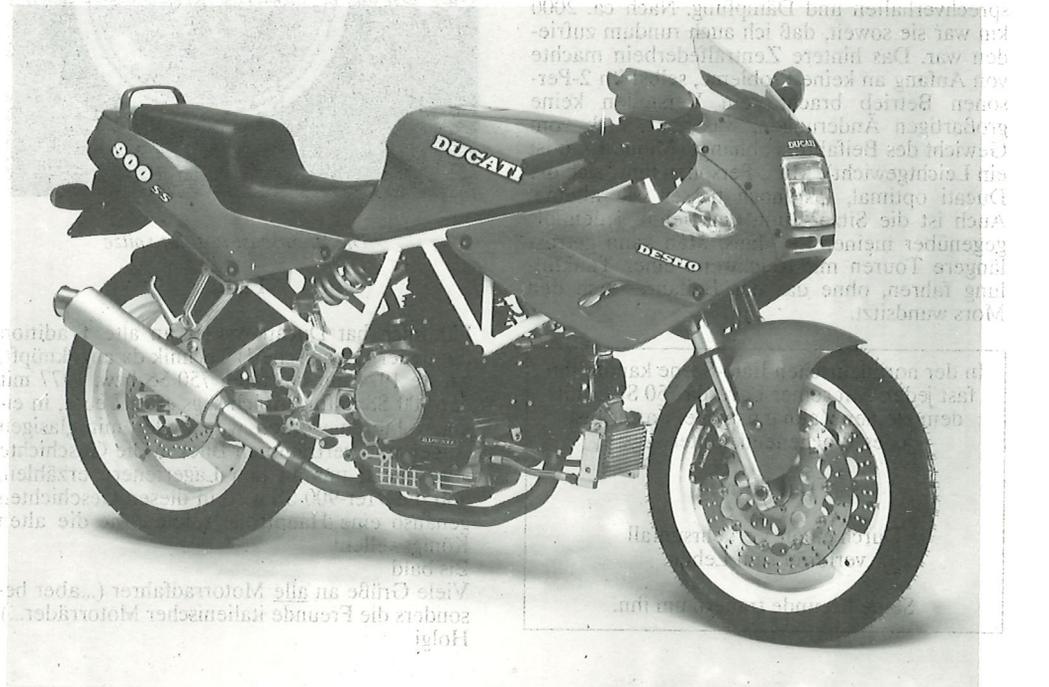
DUCATI 851

750SSDUCA

ATI900SSDU

Hänsele
GmbH
Motorradsport
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**



Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

Abstimmung nicht ganz zufrieden, selbst kleinste Löcher auf der Straße gibt sie fast ungefiltert nach oben, da ich aber während der ersten 1000 km nichts verstellen wollte, habe ich dieses erstmal so gelassen, und siehe da, je mehr an km gefahren wurde, desto besser wurden ihr Ansprechverhalten und Dämpfung. Nach ca. 2000 km war sie soweit, daß ich auch rundum zufrieden war. Das hintere Zentralfederbein machte von Anfang an keine Probleme, selbst im 2-Personen Betrieb brachte ein Verstellen keine großartigen Änderungen, was aber auch vom Gewicht des Beifahrers abhängt (Meine Frau ist ein Leichtgewicht). Mit 2 Personen fährt sich die Ducati optimal, fast noch besser wie alleine. Auch ist die Sitzposition angenehm, jedenfalls gegenüber meiner Le Mans. Man kann getrost längere Touren mit Reichweite einer Tankfüllung fahren, ohne das der Beifahrer sich den Mors wundsitzt.

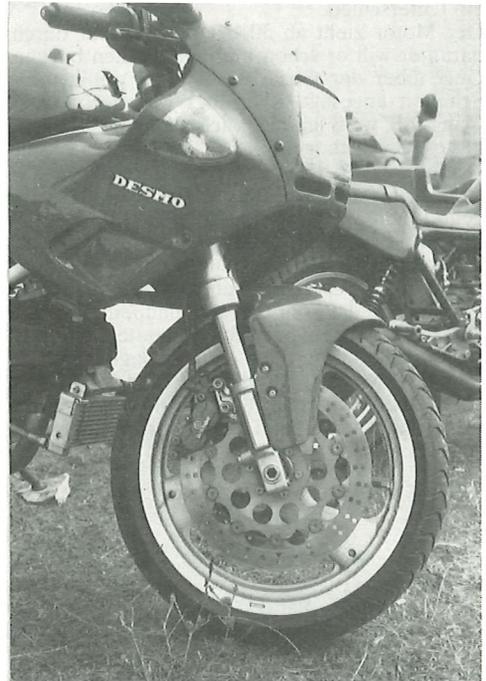
In der norddeutschen Italo-Szene kannte ihn fast jeder. Mit seiner Laverda 750 SFC mit dem kleinen Zahnarztspiegel war er fast jedes Wochenende unterwegs:

Fred Hartig

Durch einen Verkehrsunfall
verlor er sein Leben.

Seine Freunde trauern um ihn.

Angenehm überrascht war ich von der Wartungsfreudigkeit der Ducati. Der Tank ist nach Lösen des Schnellverschlusses nach oben abklappbar, alle Kunststoffteile lassen sich schnell lösen, sodaß ein guter und schneller Zugang zum Motor kein Thema ist. Und welch Wunder, die Kabel sind für italienische Verhältnisse endgültig sauber verlegt. Zu guter Letzt noch das Cockpit. Tacho und Drehzahlmesser wie gehabt, schön weiß und toll mit anzusehen. Die Kontrollleuchten, blah, blah ... aber es kann ja nicht alles erste Sahne sein, oder?



Die Bremse ist absolut spitze

Fazit

Für mich hat Ducati wieder an alte Tradition mit neuer (japanischer!) Technik da angeknüpft, wo sie 1974 mit der alten 750 SS bzw. 1977 mit der 900 SS angingen. Ich sags euch Leute, in einigen Jahren werden wir wieder mit gläsernen Augen und verträumten Blicken die Geschichte von Ducati uns an den Lagerfeuern erzählen, und die 91er-900 SS wird in diesen Geschichten genauso eine Hauptrolle spielen wie die alten Königswellen!
Bis bald
Viele Grüße an alle Motorradfahrer (...aber besonders die Freunde italienischer Motorräder...) Holgi

Hallo liebe MOTALIA-Macher,
Ihr hattet in der letzten Ausgabe der MOTALIA gefragt, welche Erfahrungen/Umbauten vorhanden sind, was den Betrieb mit bleifreiem Sprit angeht. Hier sind meine Erfahrungen:

1. Moto Guzzi V50/III Bj. 1981, verschrottet 1988. Laufeistung 220.000 km mit einem Motor.

Die ersten 60.000 km wurde das Moped ausschließlich mit verbleitem Benzin betrieben, da es noch kein Super-bleifrei gab. Dabei waren die Auslaßventile alle 30.000 km schrottreif und das Ventilspiel mußte alle 2000 km eingestellt werden, da es gegen 0 ging. Grund: die Dichtfläche auf dem Ventil wurde undicht (zerfressen) und konnte so seine Hitze nicht mehr loswerden. Anscheinend haben die Scavenger* die Dichtfläche zerstört. Die restlichen 160.000 km wurde dann ausschließlich mit Eurosuper (95 Oktan) gefahren. Es gab dabei kein Klingeln o.Ä.. Das Ventilspiel mußte über die Lebensdauer von 80.000 für die Auslaßventile **nicht** mehr eingestellt werden. Außerdem hielten die Zündkerzen erheblich länger als früher und der Motor startete besser (besonders im Winter). Der Motor wurde übrigens in keiner Weise auf den Bleifreibetrieb umgerüstet.

* = Scavenger sind Stoffe, die die Verteilung vom Blei im Benzin verbessern und bei der Verbrennung zu Säuren werden, die die Metalle angreifen (Auspuff-Fraß von innen etc.).

2. Moto Guzzi 850 T3, Bj. 1980, Laufeistung 55.000 km.

Dieses Moped wurde von mir mit einer Laufeistung von 40.000 km gekauft und seitdem ausschließlich bleifrei (Super-Plus) betrieben. Die o.g. Erfahrungen betreffs des Ventilspiels kann ich hier wieder feststellen. Einen Umbau der Ventilsitze habe ich nicht vorgenommen, er scheint auch unnötig zu sein. Das Motorrad ist leicht getunt (Doppelzündung, 36er-Vergaser, offene Trichter).

Eurosuper (95 Oktan) führt zu Beschleunigungsklingeln bei hoher Last und niedrigen Drehzahlen, kann also nicht empfohlen werden. Da meine Schwester und ihr Freund (beide Moto Guzzi V35/1, Laufeistung um die 100.000 km) ebenfalls bleifrei fahren (Super-Plus) und keine schlechten Erfahrungen gemacht haben, scheinen die Guzzis kein Blei zu brauchen bzw. zu mögen. Einen Umbau auf andere Ventilsitze würde ich nur dann vornehmen, wenn die Köpfe komplett überholt werden müssen. Tschüß Karsten

Das ist bisher die einzige Reaktion auf unsere Frage, welche Erfahrungen von Euch im Zusammenhang mit bleifreiem Kraftstoff und Doppelzündung gesammelt wurden. Sicherlich ist Karsten nicht der Einzige, der bleifreies Benzin tankt, oder? Also seid nicht so faul und bringt mal Eure Erkenntnisse zu dem Thema zu Papier. Die Red.

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR



aprilia

8261 Tübing
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

UNSERE 14 JÄHRIGE ERFAHRUNG MIT ITALIENISCHEN MOTORRÄDERN, KÖNNEN SIE VOLL NUTZEN. GROSSES ANGEBOT AN NEU- UND GEBRAUCHTEILEN ZU GUTEN PREISEN. NEU- UND GEBRAUCHTMOTORRÄDER, LAFRANCONI UND 48^{er} KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

Italo-Treffen in Einbeck

Das Sommerwetter ließ mir keine Ruhe, und die Guzzi (850 T) sollte auch mal wieder ein paar Kilometer ohne Unterbrechung bewegt werden und so faßte ich den Entschluß, das Treffen in Einbeck anzusteuern.

Bernd wollte auch gerne dorthin und so verabredeten wir uns, gemeinsam hinzufahren. Allerdings wohnt Bernd in Berlin. Deshalb nahm ich von Kiel nicht den ganz direkten Weg nach Einbeck und fuhr nach Berlin.

Von dort ging es gemeinsam Richtung Einbeck. Über Magdeburg, Halberstadt, Wernigerode, Bad Harzburg und Goslar kamen wir nach Seesen, von wo wir wirklich "über die Dörfer" bis nach Einbeck tuckerten. Anders kann man es nicht nennen, wenn eine Morini 3½ durch den Reservenhahn nicht genügend Sprit bekommt, um aus beiden Zylindern Leistung zu schöpfen.

In Einbeck suchten wir dann die Hinweisschilder, die uns zum Ort des Geschehen führen sollten. Ein freundlicher Lehmann-Fahrer wies uns dann an einer Ampel den Weg. Soweit wir feststellen konnten, beschränkte sich die Beschilderung auf je ein Schild am Beginn und Ende des Parkplatzes, auf dem das Treffen stattfand.

Sogleich wurde uns ein Begrüßungsschluck gereicht. Nach kurzer Orientierung, ob bekannte Gesichter auftauchten, wurde das erste von vielen Bieren getrunken und die noch unbekannteren Leute blieben es nicht lange. Irgendwann nachts krochen wir ins Zelt.

Am nächsten Morgen gab's Kaffee satt zu frischen Brötchen mit Wurst und Käse. Da die Sonne versuchte, die vom Vorabend geschwächten Körper auszutrocknen, fuhren viele an die nahegelegenen Seen, um ein Bad zu nehmen.

Neben den netten Leuten gab es auch so manches "Schmankerl" aus dem Haue Bastlermann und Söhne zu bestaunen.

Eine imposante 2 in 1 Auspuffanlage aus schönstem VA, die jedem Dampfer zur Ehre gereicht hätte, zierte eine recht eigenwillige Komposition aus Teilen der Lehmanns I, V7 Sport, Lehmann III und des Zubehörmarktes. Der Sound wurde durchweg als "bärig" empfunden. Wogegen sich am Design die Geister schieden. Dieses galt übrigens auch für eine nicht minder bestaunte MV Agusta. Auf keinem Photo wird die Häßlichkeit des Tankes, der von vorne gesehen im unteren Drittel die Breite des Lenkers zu übertreffen droht, so deutlich wiedergegeben. Aber der Sound und der übrige Zustand der Maschine entschädigten dafür.

Nicht ganz so gelungen wirkte ein Guzzi-Chopper, der zwar das gewollte Bild andeuten konnte, sonst eher Vergleiche mit einem kleinen Nagetier mit langem Schwanz zuließ.



In Einbeck erfreuen sich Guzzis im Stil der 750 S großer Beliebtheit.

Aber egal ob High-Speed Freak, Ducati-Lover, Guzzi-Driver oder sonst-was-Fahrer. Mit jedem konnte man gut klönen und nirgends habe ich die abgedroschenen Japan-Schrott-Sprüche gehört, die mir persönlich sehr auf den Geist gehen. Von der Verschiedenheit der Menschen und Maschinen lebt jeder individualistische Stil. Abends wurde wieder kräftig gefeiert und viele "technische" Gespräche (Fachsimpeleien) geführt.

Sonntag ging es bei weiter brütender Hitze über die B3 nach Hamburg, wo Felix, Susanne und ich uns bei "Le Arcate" (siehe Anzeige im Heft) bei Pizza und Salat stärkten, bevor wir endlich in Kiel ankamen.

Alles in einem war es ein sehr familiäres Treffen, wo man bei erfreulichen Preisen nette Leute kennenlernen und auch so manches interessante Motorrad sehen konnte. Das Superwetter wird allerdings genauso in Erinnerung bleiben.

Bis zum nächsten Jahr
Stefan Wiese



Der Tank der MV Agusta 750 S ist unten breiter als der Motor.

.....

Geschenk-ABO

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

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

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschicken an:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Das erste Heft soll möglichst am _____ ankommen.

Den Betrag von 35,-DM habe ich

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

Datum: _____

Unterschrift: _____

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

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

Kostenlose Kleinanzeigen

Aprilia

Verk. Aprilia 6.35 Tuareg Wind (350 ccm, 4-Takt), EZ 87, § 5/93, 5000 km, Zustand neuwertig, VB: 4600,-, Tel: 02361/371628

april

Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Benelli

Suche Motor oder Ersatzteile für Benelli 354/654. Tel. 0203/740533

Suche Motor od. Unfallmaschine Benelli 654. Tel. 0203/740533 ab 16.00 Uhr Micha

Ducati

Verkaufe Ø 38 Marzocchi Gabel für Lockhead Bremszangen (Doppelscheibe) mit VA-Achse, wie neu, 900,-, Tel. 0511/405993

Suche Zündanlage (Fliehkraftversteller und Grundplatte) für Ducati 350 Desmo. Tel. 0511/405993

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

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.

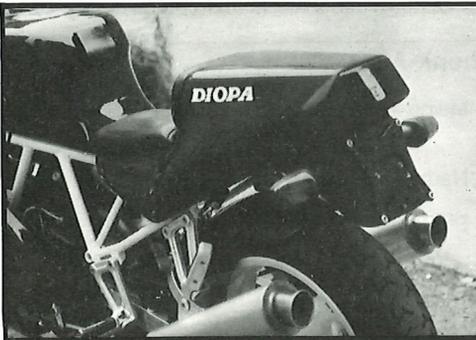
Teile für Pantah: Lichtmasch.-Rotor; Sitzbank; offene Trichter; Kettenradsatz; versch. Dichtg. Hebel; Kleinteile; Tel. 09151/95923

DUCATI LAVERDA MOTO GUZZI
Über 60 Polyesterenteile für Italienische Motorräder aus eigener Produktion
Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr
Münsterstraße 44-46 · 5100 Aachen
(0 24 08) 28 48

POWERTECHNIK
seby·poly

Verk. 900 SSD, Bj. 82, 34 tkm, Motor überh. VB 9000,- Satz Vento Räder 250,-, Scarab-Handpumpe neu, Tel. 07021/2462

Marzochi-Stoßdämpfer für 900 SS 120,-, Tel. 07143/92268 oder 07142/76329 (Lorenz)



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

- kompletter Einmannhöcker
- Kotflügel hinten und vorne – kurze und lange Ausführung
- Spoilerscheibe getönt
- passend an Originalbefestigung
- mit TÜV-Materialgutachten
- und viele weitere GFK-Teile für Ducati-Modelle

DIOPA

● **GFK**

Kunststofftechnik

Richard Diopa Römerstr. 19 · 7000 Stuttgart 1 · Tel. 07 11 60 45 04

Suche Rahmen für Ducati Pantah, möglichst guter Zustand, Tel. 0511/405993

Verk. 500 SL, Lima defekt, 2 Verkl., 2 Tanks, 2 Sitzb., neue Reifen,-Kettensatz,-Anlasser, Preis VS, 0441/382237 ab 19.00

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

DANIELE MOTO
Italienische Motorräder

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

DUCATI HAMMA

☎ 04205 - 8707

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

Pasó-Felgen 16/3,5-5,0, weiß, bereift; 750 Sport-Tank, geschweißt zu verkaufen. Tel. 04293/7454 Werner

SILENT HEKTIK

LiMa- Kontroler
Trocken- Akkus
Zünd- Systeme

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

**Motalia erscheint immer
Mitte des Monats**

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
Schnepker Str. 15 * 04242/2196
- 3000 Hannover 1 * MO-TEAM GmbH
Vahrenwalder Str. 115 * 0511/661907
- 3111 Melzingen * Fa. Möglich
Hauptstr. 4 * 05822/1399
- 3558 Frankeberg * Fa. Huber + Bressler
Röddenauer Str. 16 * 06451/4700
- 4047 Dormagen-St. Peter * Fa. DREWITZ
Sachtlebenstr. 2 * 02106/70822
- 4270 Dorsten-Wulfen * Fa. NITZSCHE
Hervester Str. 39 * 02369/21842
- 4600 Dortmund 1 * Fa. Classic Motors
Burgholzstr. 7 * 0231/819209
- 5060 Berg.Gladbach (bei Köln)
Fa. Dieter Schmeink* Strassen 82
02204/82840
- 5540 Prüm * Fa. März-Ferdinand
Spiegelstr. 10 * 06551/3377
- 5920 Bad Berieburg * Fa. Witten + Weber
Ederstr. 60 * 02751/6609
- 6072 Dreieich * Fa. Jung
Am Gänsgraben 12 * 06103/31296
- 6101 Reichelsheim * Fa. Laßhof + Partner
Hofweg 1 * 06164/4446
- 6272 Niedernhausen-Engenhahn * Fa. Schenk
In der Lei 19 * 06128/73144
- 6417 Hofbieber-Schwarzbach * Fa. Trapp
Tanner Str.1 * 06684/687
- 6500 Mainz * Fa. Trier
Dahlheimer Str. 3 * 06131/366814
- 6690 St. Wendel * Fa. Scharle GmbH
Kelsweiler Str. 15 * 06851/3035-36
- 6725 Römersberg 2 * Fa. Uwe Witt
Hauptstr. 10 * 06232/ 84059
- 6955 Aglasterhausen * Messer + Reinmuth
Im Oberen Tal 11 * 06262/849
- 7015 Gerlingen * Fa. Desmodrom
Eltinger Str. 28 * 07156/49595
- 7104 Obersulm-Weiler * PS-Motorradladen
Teichstr. 30 * 07130/7782
- 7340 Geislingen * Fa. DSM Klaus
Mayerhofer * Stuttgarter Str. 46
07331/66262
- 7410 Reutlingen 1 * motomeccanica
R. Nesselhauf + P. Grüner
Lindachstr. 56 * 07121/210180
- 7505 Ettlingenweiler * Fa. März-
Motorradhandel * Acherstr. 10
07243/90782
- 7590 Achern * Fa. Otteni + Strauß
Von-Drais-Str. 30 * * 07841/1666
- 7637 Ettenheim-Altendorf * 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 Mühlldorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donaustr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehmermeier 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

Kostenlose Kleinanzeigen

Gilera

Verk. Enduro Gilera RX 200, Bj. 8/88, TÜV 7/92, 17 PS, ca. 10000 km, Preis VB 2800 DM, Tel. 02425/1462

Guzzi

Verkaufe aus Gespannumbau Gußräder von Guzzi G5, ca. 5000 km gelaufen. Tel. 07681/3653 oder 040/6788667

LM2, Baujahr. 81, 86 PS, 942 ccm, Ago-Verkl. u. Rasten, Lafr., 40er Dell'Orto, Lack neu, Rahmen kunstb., VB! 08331/81631

Verkaufe Halbschale und Ein-Mann-Höcker für Moto Guzzi. Zusammen 450,-DM. Tel. 0511/405993

Suche Zylinderköpfe LM3 gebraucht, Tel. 02422/4556

Martinek LM III 1000 Totalumbau, VB 10800,-, Tel. 02208/74328



↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

GUZZI MÜLLER

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

LM IV, Bj. 87, 33 tkm, Garage, TÜV 5.93, 1. Hd., neue Reifen Metz., 18 Zoll, Lafras, Piranhazd. Koffer + Träger, Anl. neu, Moto I. Fußr, div. Extras. Andreas Bünz, Altonaerstr. 30/32 I, 2350 Neumünster

Suche LM 2 od. 3 bis 7500,- 04346/1441 Thomas

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

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

Verk. 36er Dell'Orto Vergaser. Tel. 05651/32284

1000 Sport SPC, EZ 7/84, 20000 km, alle Extras, alles TÜV, auch Lafranc. Comp! Anruf lohnt! 0711/6872035

850 T5, Bj 86, 47000 km, Koffer, Lafranconi, Alarm VB 5900; Tel. 0241/86298

Moto Italia-Vollverkleid. für LM I + II u. Höckersitzbank 1 Pers. zu verk. 0211/348017

California 3, 1000 ccm, Bj. '88, 20000 gel., 9000 DM, Tel. 0431/331071 oder 0431/322512

Suche hinteres Schutzblech für Cal II schwarz. Tel. 0791/42262 abends

F 1 R - Auspuffanlagen ohne TÜV

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

LM III Gabel mit Bitubo komp. 450,-; V2A Auspuffschellen 4 St. 32,-; Battk. V2A 80,-; Nockenw. P3 mit Stößeltassen 10tkm 200 DM i.A., Tel. 02744/260

T3 Cali, Neuaufbau, 948 ccm, P3, Doppelzünd., Bitubo, Koni, Goadridge-Bremsleitungen, Ölfilter außen u. zig andere Extras. Preis VS. Tel. 0581/44006

Kostenlose Kleinanzeigen

ESCHER ITALO MOTORRADHANDEL

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

MOTO GUZZI Importe/Gratiskatalog

LM I	34 000 km rot	'76
LM II	30 000 km weiß	'79
LM II	34 000 km rot	'80
LM II	45 000 km rot	'81
LM II	31 300 km rot	'79
	Neuaufbau -top-	
LM III	14 700 km rot Bitubos	'82
LM III	37 000 km weiß	'82
850 T	45 000 km m. Koffern sehr schön	'74
850 T3	50 000 km Frontverkl.	'76
850 T3 Cal	23 000 km org.	'76
V7 Spez.	14 700 km - Sonderwerksumbau -	'71
Morini 3½	40 000 km TOP Zustand	'74

Verk. original-Teile von LM IV: Hinterradfelge mit Bremssch. und Antrieb, Verkl. rot mit Seitenteilen, Seitendeckel u. Heckbürzel in weiß, Sitzbank, 2x Fußrastenanlage, Hauptbremszylinder vorne, komplett mit Bremsschlauch, Hauptbremszylinder hinten mit Bremsschlauch, Bremszangen vorne, Kupplungsgriff kompl., Gleichrichter, Regler, Voltmeter, Gang- und Fußbremshebel. Tel. 06227/53408



Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Borrani f. Guzzi, 2.15x18" kompl. m. Steckachse u. Zubehör. Div. andere Teile vorhanden. Tel.: 0491/14472

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

2 Lafranconi Auspufftüten Cali II sauber, heil u. org. DM 300,-; 1 Chrombügel f. Cali II Sitzbank org. DM 70,-; Cali II Lenker org. DM 30,-; 2 Cali II Trittbretter org. DM 60,-; 2 30er Dell'Orto Vergaser m. Krümmer DM 190,-; Sitzbank King and Queen weiß DM 100,-; 1 Verteiler Typ S 311 B-2 M, kompl. DM 200,-; 1 Guzzi Voltmeter org. DM 20,-; 2 Tacho bzw. Drehzahlm. Umlenkwinkelstücke neu !! DM 35,-/Stck., 1 Batterieasten V2A f. 28 AH DM 80,-, Tel. 040/4911540

Haupts. f. Battk. Moto Sp. neu 200 DM, dito Originalverod. 70 DM, Battk VA. Lochb. weiß Kunststoff. 60,-, Tel. 02744/260

Für LM 1-2: Lafranconi, schwarz + 40er Krümmer fast neu. LM 3: org. Tank, Verkl. usw.. alles VS, 0731/711307

Suche günstigen Seitenwagen für Guzzi T3. Tel. 09721/63118

Suche Gebrauchte LM 4-Teile. Tel. 02364/7266

Getriebegrundplatte wie Orig. Alu o. V4A 40,-; Alu Schutzblech hinter Batterie 80,-; Batterieasten unter dem Getriebe 28 AH 75,-; Classic Alu Cockpit 270,-, Alles neu und poliert wie verchromt. Tel. 02432/20179 o. 5914

V 65 TT, 3/86, 31' km, Konis, 2in2, Hauptst., Stahlflex, Kofferträger, VB 4200 DM, ab 17 Uhr 0731/711307

LM III-Teile: 3 Bremssättel 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

LM I Bj. 75, 38er Gabel, Schwschei. erleichtert, Koni, Veglia Drehzahlm., Lafranconi, Ochsenaugen und vieles mehr; 04843/1427

MOTO GUZZI

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

LAVERDA

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

DUCATI

900 SS.HR, SD | Einzylinder 125-450

MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA

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

FRODO'S Zweirad-Garage

D-8908 Krumbach (Vogelmühle)
Tel. (08282) 1545 - Fax. (08282) 62192

Verk. für Le Mans IV + V originale verkleidung + 1 Mann Höcker neu bzw. neu lackiert + Sitzbank neu bezogen + Seitendeckel und vieles mehr. Tel: 0551/372003

Kostenlose Kleinanzeigen

V 35 / 50 / 65 / 75 ist unser Spezialgebiet

- Motor-, Getriebe-, Kardan-Instandsetzung, schnellste Bearbeitung, da großes Ersatzteillager vorhanden, natürlich auch für große Modelle
- Bleifrei umgebaute Zylinderköpfe im Tausch (kleine Modelle, auch bei defekten - wichtig! Kühlrippen müssen intakt sein -)
- Bleifrei auch für große Modelle, nur Umbau
- Tuning für alle Modelle
- Sonderzubehör speziell für kleine Modelle
- Ersatzteilschnellversand

Van Lier-Latscha GbR
Pits Moto Italia Import
Hans-Thoma-Straße 2
7750 Konstanz
Telefon 0 75 31/5 42 71

California 2, Bj. 87, 25000 km, bleifrei, TÜV neu, VHB 10800 DM, Tel: 0761/499450

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

LM3-36er Dell'Ortos m. neuen Schiebern 270 DM, Zylinderköpfe LM3 Top! Komplet 500 DM in Satz, Gabel mit Bitubos, 0211/452649

Le Mans 3, Bj. 85, Optik wie 750 S, leichter Motorschaden sonst 1a Zustand, günstig zu verk., Tel. 07121/59798

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

Verkaufe Moto Italia Fußrastenanlage für LM 3, Top Zustand, schwarz eloxiert, Tel. 07681/3653 oder 040/6788667

Verkaufe Guzzi LM 3 Getriebe überholt VB 1100 DM, 0234/864790 od. 040/259933

Suche V75-4Ventiler auch Unfall o. m. Motorschaden. Tel. 07251/82217, M. Hagemann, Speyererstr. 7, 7520 Bruchsal

Moto Guzzi LM IV umständehalber abzug., Bj. '88, 27000 km, Ferlicci Lenker, 1-2 Mann Wechselsitzbank, incl. 1 Keller voll Teile u. Krauser-Koffer u. Werkstatt-handbücher, VB 8700,-, 08141/41175 öfter probieren wg. unchristlicher Arbeitszeit.

Suche Kontakt zu MG-Ercole Fahrern bzw. alles über Ercole, Werkstattliteratur etc. 0404303091

SILENT HEKTIK

LiMa- Kontroler
Trocken- Akkus
Zünd- Systeme

A. Kurpas FR-Eberl-Str. 66 4750 Unna 023 03-140 35

Suche komplette originale Fußrastenanlage für LM 3 in gutem Zustand. Tel. 040/6788667 oder 07681/3653

Laverda

Verk. Laverda 750 S, SF1, SF2; Benelli 650 Tornado; Top Original, Tel. 05932/1454

Verk. 1000 Jota opt. 1a Ehrenpr. Mot. 1170 ccm Totalumbau u.n.v.a. Ext. u. TÜV eint. VB 14900,- Tel. 07522/21908

750 GT mit SF Teilen n. Niro Speichen v. V2A, n. Kolben, techn. opt. wirkl. gut, VHB 7000, Tel. 04662/4259 Mark

Laverda 1000 RGS, EZ 84, 1. Hand, 7800 km, 3-1, Festpreis 10000,- DM, 06074/99661

600 Atlas, EZ 3/89, 12000 km, Koffer Träger, VB 8800 DM, Tel. 07425/5512

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

Laverda 1000er, Italien Import, Originalzust., 4800,-, Tel. 04383/1348 oder 04307/1879

Laverda 1000 RGS, EZ 85, TÜV neu, 7800 km, 1. Hand, 3-1, 06074/99661

Morini

Suche Morini 250 T (Einzyliner), Unfall oder Motorschaden, Zustand egal. Tel. 0431/671108

Suche für Morini 3 1/2 Tauchrohr rechts m. Aufnahmen f. Bremssattel. Tel. 030/4513354

Motobi

Gebrauchteile Motobi Kraftei 125. 1964. Info 1 DM Porto. Postbus 1473, NL-7500 BL Enschede in Holland

MV Agusta

Suche MV-Agusta, 125 S, Tel: 07240/5895

Sonstiges

Verk. Vollverkleidung ohne Scheinwerferausschnitt mit Scheibe. Paßt z.B. an Ducati Einzyliner. Tel. 0511/405993

Suche Waagebalken für Doppelduplex-Bremse. Tel. 0511/405993

Kostenlose Kleinanzeigen

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

BMW R 80 GS, Bj. 87, 1000 ccm, Wüdo 32l. Tank, 2-2 Schek Anlage, 1-2 Mann Bank, VB 8900, km 30000, 0511/5799457

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

Hier könnte Deine Kleinanzeige stehen!

Berliner Guzzi-Fans treffen sich am 8.9.91 ab 15.00 zwecks Gründung einer IG in Bln 61, Markgrafenstr. 7

Sitz. f. MG. Typ. Valpoline, Verk. Typ. Augustini. kompl. 2-Mann Duc-Sitz, Duc SS Verkl., Laverda 750 Seitendeckel. Tel. 05831/7258 oft vers.

3. int. Motorradr. des MC-Hardt/Schwarzv. v. 23-25. Aug. in 7232 Hardt. Pokale, Spiele, Live-Bands. Info: 07422/7133

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
16. September.
Redaktionsschluss ist
der 6. September.**

Ochsenaugen-Blinker (ohne Prüf.) nur 25,-/Stck.

Gleich mitbestellen:

Hella-Ersatzgläser (m. Prüf.) nur 3,-/Stck.

VDO-Tacho Ø 60 mm 0-220 km/h,

weißes Zifferblatt nur 215,-

Für Morini:

Zurückverl. Fußrasten 295,-

Gabelstabilisator 109,-

Auspuff 2-1 (o. TÜV) 250,-

Girling Bremsbeläge 26,-/Satz

D. Hoffmann, Birkenstr. 19, 6957 Eitzal,

Tel. 06261/18567 ab 18 Uhr

1 Magura Hochlenker 22 mm Ø DM 20,-; 1 Magura Tourenlenker 22 mm Ø DM 20,-, 1 Bosch Motorrad-Alarmanlage org. verpackt DM 110,-, Tel. 040/4911540

Suche Guzzifans im Umkreis HH für Interessenaustausch und heitere Touren + Treffen. Tel. 04103/2986 oder 16915

Verk. Rahm. m. Brief, Gabel, Räder, Blinker, Elektrik teils mehrfach für Honda CB 250 G, K, J für nur 250,- DM. Tel. 02404/82193

Verkaufe Dell'Orto Vergaser Ø 40 mm mit Tupfer. Tel. 0511/405993

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo
Guzzi Müller
Fa. Polo
Hein Gericke
Andre Vaut
H. Bergel
Stein-Dinse
Motorrad Bürger
Italo-Shop Neuss
J. Hökenschnieder
RPR
Hänsle GmbH
Pits Moto Italia Import
Fa. Stork
Moto Mahle
Fa. Landtag
Frodo's Zweiradgarage
Harry's Biker Store

Spaldingstr. 160
Hamburger Chaussee 73
Faulstr. 20-22
Flämische Str. 18
Steinkamp 5
Weserstr. 193a
Im alten Dorfe 3
Klosterstr. 112
Rosmarinstr. 43
Fr.-Wilh.-Bleiche 8a
Gartenstr. 29
Industriestr. 12
Hans-Thoma-Str. 2
Carl-Metz-Str. 53
Küchel 2
Oberfeldstr. 25
Vogelmühle
Siglgasse 26

2000 Hamburg
2150 Buxtehude-Ovelgönne
2300 Kiel
2300 Kiel
2743 Selsingen
2850 Bremerhaven
3300 Braunschweig-Rühme
4000 Düsseldorf
4040 Neuss
4800 Bielefeld 14
5802 Wetter
7637 Ettenheim/Altdorf
7750 Konstanz
7800 Freiburg
7981 Vogt
8395 Hauzenberg/Haag
8908 Krumbach
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.

aprilia



Wir verkaufen unsere
Vorführmotorräder!
Rufen Sie uns an!



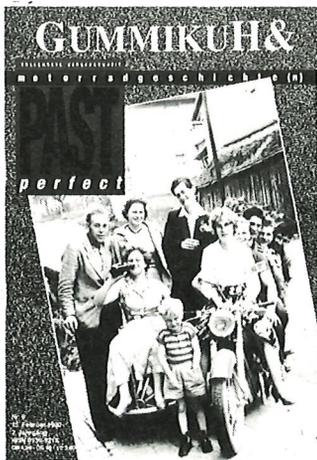
STÖRK

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

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

Les-Hamemann, 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