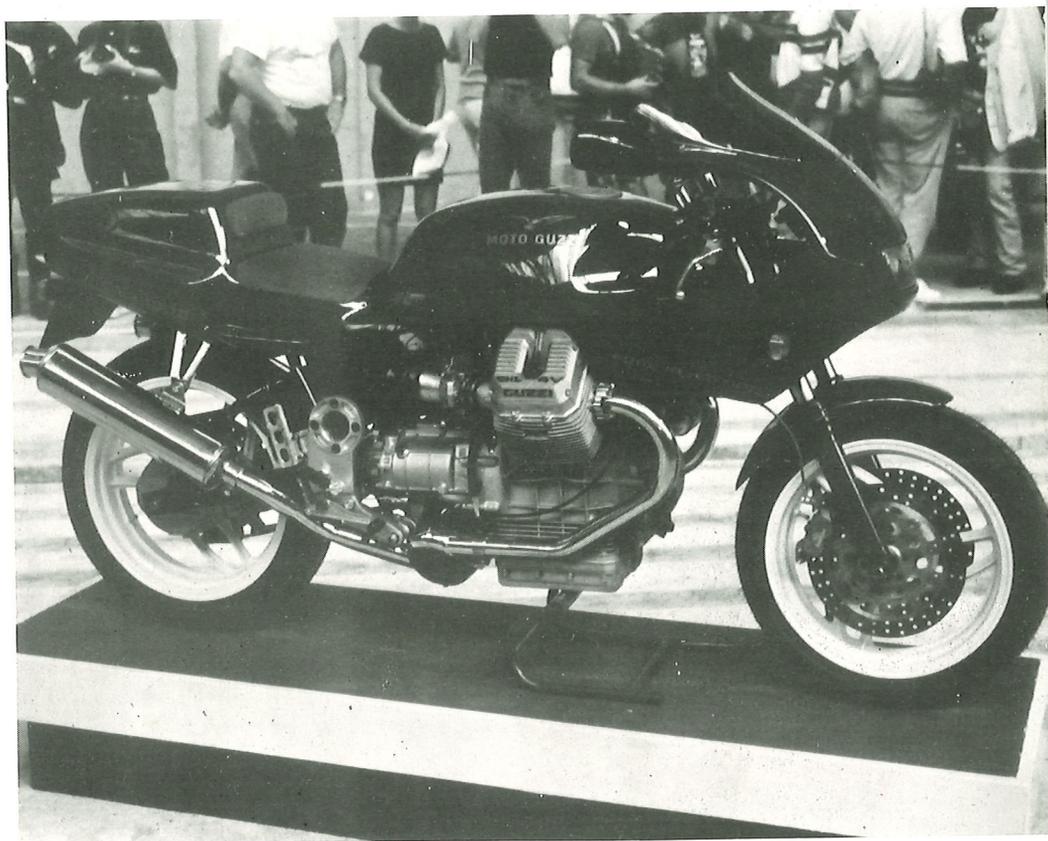


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



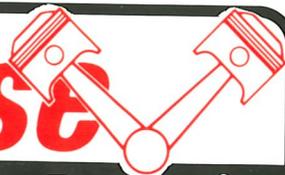
Ducati Clubrennen Assen

Neues Styling: Guzzi Daytona

Moto Guzzi mit Turbolader

Benelli-Treffen bei Coburg

Stein-Dinse



Spezialist für Guzzi + Ducati

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

Ersatzteile direkt aus Italien

* Riesiges Ersatzteillager!

Beispiele unserer Preisliste:

- * 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 bitte schriftlich anfordern – es lohnt sich!

Moto Guzzi - gute Gebrauchte:

2 x LM I, 2 x LM III, 1 x LM III Totalumbau
2 x LM IV, 2 x Cali II, 1 x 1000 G 5, 1 x 1000 SP
1 x V 35

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

Die Motorradaisaison 1991 geht ihrem Ende entgegen. Einige haben ihre Motorräder schon abgemeldet und andere werden es demnächst tun. Dann verschwinden unsere Schmuckstücke für den langen Winter in der Garage. Die meisten Italienerfahrer gehören zu denen, die immer schrauben, verbessern und verändern müssen. So wird wohl auch dieser Winter nicht ungenutzt bleiben und manches Italo-Bike wird die Garage im Frühjahr anders verlassen, als es im Herbst hereingerollt wurde. Dabei werden die Besitzer viel Zeit und Geld für Umbauten, Verschönerungen und Tuning investieren. Berücksichtigt bei Euren Einkäufen bitte die Händler, die in der MOTALIA werben. Durch ihre Inserate unterstützen diese Geschäfte die MOTALIA und ohne sie wäre ein Erscheinen dieser Zeitung nicht möglich.

Mit dem Ende der Motorradaisaison geht natürlich auch die Zeit der Treffen vorbei. Aber die Clubs müssen sich meist jetzt schon den Kopf zerbrechen, wann, wo und wie sie ihre Treffen nächstes Jahr veranstalten. Um unnötige Terminüberschneidungen zu vermeiden, bitten wir Euch, uns Eure Treffentermine so früh wie möglich mitzuteilen, damit sich andere Clubs am Terminkalender der MOTALIA orientieren können. Es ist doch schade, wenn mehrere interessante Treffen an dem gleichen Wochenende stattfinden.

In diesem Heft werdet Ihr die Presseschau vergeblich suchen. In den anderen Motorradzeitschriften sind diesen Monat nur zwei Artikel über italienische Motorräder erschienen: Der "Motorradfahrer" berichtet auf drei Seiten über die Laverda 750 S und in "motorrad, reisen & sport" wird auf sechs Seiten die Moto Guzzi Lodola 235 vorgestellt.

Euer MOTALIA-Team

Power ohne Ende

Vielen Guzzi-Fahrern reicht die serienmäßige Leistung ihrer Motorräder nicht aus. Aber dem kann ja abgeholfen werden. Der Zubehörmarkt bietet jede Menge Tuningteile für die Motorräder aus Mandello an: Hubraumaufstockung in verschiedenen Varianten, über 10 verschiedene Nockenwellen, große Vergaser und, und... Es gibt viele erprobte Methoden zur Leistungssteigerung. Auf dem Ostsee-Italo-Treffen in Kiel waren zwei Guzzis zu sehen, deren Besitzer noch weiter gegangen waren. Anscheinend reichte ihnen das "normale" Tuningangebot nicht aus.

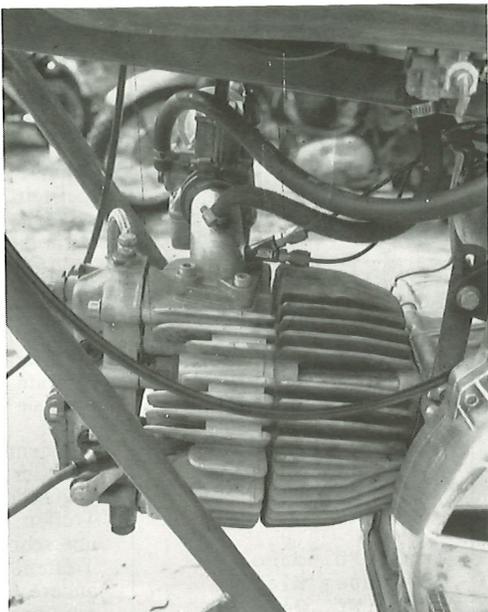
Falcone mit Lachgaseinspritzung

"Hast Du die Falcone mit Lachgaseinspritzung gesehen?" höre ich hinter mir sagen. Ich drehe lustlos den Kopf und lächel müde, so wie man es halt tut, wenn man genau weiß, daß man auf die Schippe genommen werden soll. "Nein ehrlich, vor dem Nennungszelt steht eine NF mit Lachgasflasche, ich schwör's!" sagt Peter, der meinem Gesicht ansieht, daß ich ihm kein Wort glaube. Er zerrt mich vom Strohballen hoch, sagt: "Los, komm mit" und schleift mich zu dem Motorrad. Wie wir uns der Falcone nähern, sehe ich die blaue Gasflasche, die links am Motorrad befestigt ist. Peter kann aufhören, an meinem Arm zu ziehen, meine Neugier ist geweckt.

Mehrmals umrunde ich die Guzzi, bevor ich vor dem Zylinderkopf in die Knie gehe. Meine erste Überlegung, daß die Gasflasche nur als Gag montiert ist, wird über den Haufen geworfen, als ich sehe, daß im Ansaugstutzen wirklich eine Einspritzdüse für das Lachgas angeschlossen ist. Ich schüttel den Kopf und frage mich, wie man nur auf die Idee kommen kann, einer Falcone so brutal zu mehr Motorleistung zu verhelfen und rekonstruieren im Hinterkopf, was ich über NOS-Tuning weiß.

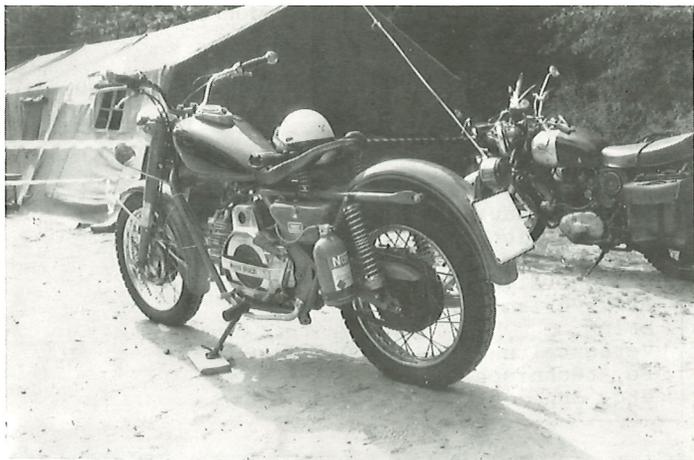
Zu der Einspritzdüse im Ansaugstutzen führen zwei Leitungen. Durch die erste Leitung wird Benzin eingespritzt, wenn die Anlage betätigt wird. Normalerweise müßte der Motor dabei unweigerlich absaufen. Aber durch die zweite Leitung wird gleichzeitig das Lachgas zugeführt. Das Lachgas enthält mehr als 50 Prozent mehr Sauerstoff als normale Außenluft. Zusammen ergibt das ein extrem verbrennungswilliges Gemisch. Eine Flaschenfüllung reicht nur für wenige Beschleunigungsvorgänge, die, um den Motor zu schonen, möglichst kurz sein sollten. Eine Lachgasanlage kostet ca. 1500 DM und soll die Motorleistung kurzfristig bis zu 50 Prozent steigern.

Ich schüttel nochmal den Kopf und gehe zu meinem Zelt, um den Fotoapparat zu holen.



Oben: Im Ansaugstutzen sitzt die Einspritzdüse der Lachgasanlage mit zwei Zuleitungen.

Unten: Deutlich sichtbar sitzt die Gasflasche vor dem linken Stoßdämpfer.

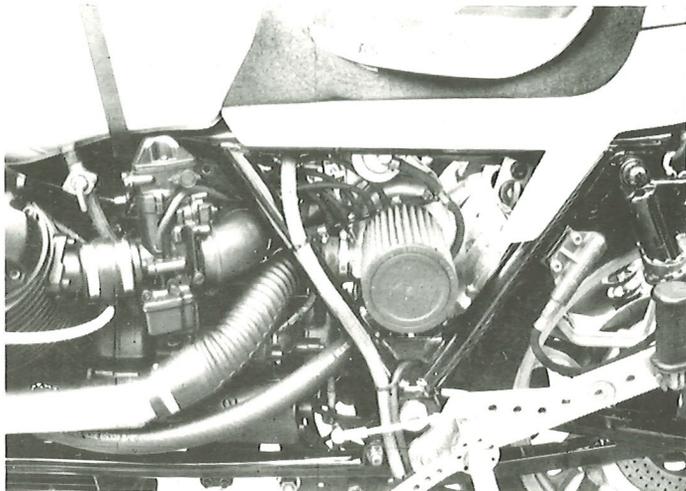


Guzzi-Tuning - ganz extrem

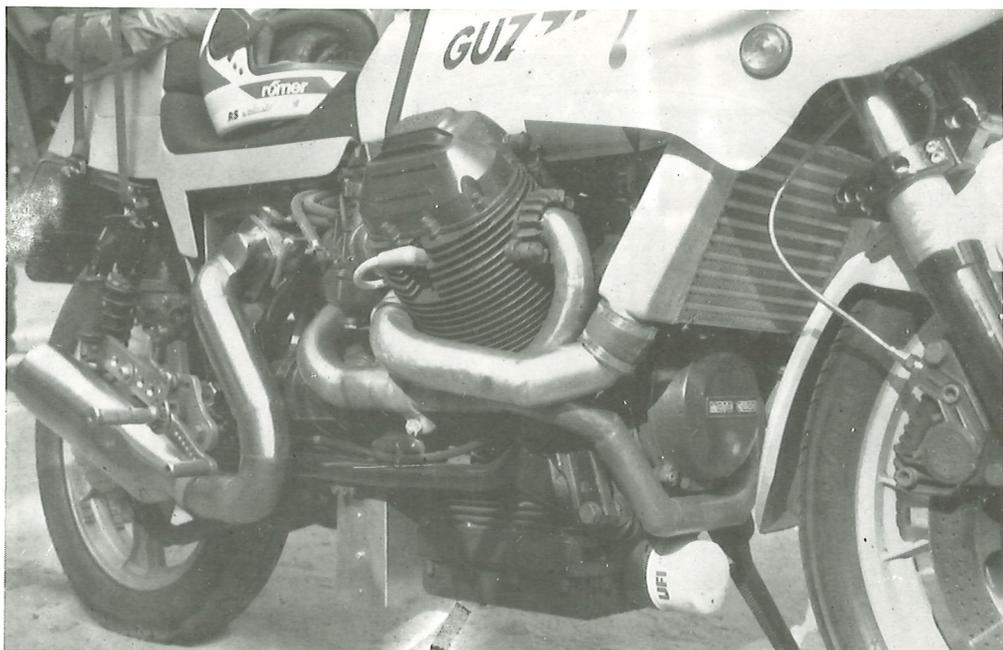
Der gleiche Tatort ein paar Stunden später. Es kommen ein paar Motorräder auf dem Treffenplatz in Kiel an, und vor dem Nennungszeit bildet sich schnell eine Menschentraube. Dort muß es etwas interessantes zu sehen geben. Ich greife mir den Fotoapparat und gehe hin. Auf Entfernung kann ich erkennen, daß es sich um eine Guzzi handelt, die einen großen Kühler vor dem Motor hat. Für einen Ölkühler ist er viel zu groß. Sollte jemand seine Guzzi auf Wasserkühlung umgebaut haben? Als ich bei dem Motorrad ankomme, brauche ich einen Moment, bis ich begreife, was da vor mir steht.

Eine Turbo-Guzzi

Der Krümmer des linken Zylinders ist vor dem Motor unter der Lichtmaschine auf die rechte Seite geführt, wo er sich mit dem rechten Krümmer vereinigt. Von dort werden die Abgase zu dem Turbolader geleitet, der unter dem Fahrersitz im Rahmendreieck sitzt. Es handelt sich hier um einen japanischen IHI-Lader, wie er auch im Ferrari Verwendung findet. Nachdem die Abgase den Turbo auf ordentliche Drehzahlen (bis auf über 100 000 U/min) gebracht haben, werden sie durch den Schalldämpfer auf der rechten Seite in's Freie gelassen.



Durch einen K&N-Luftfilter saugt der Turbolader die Luft an.



Dicke VA-Rohre als Leitungen für Ansaugluft und Abgase beherrschen das Bild.

Auf der linken Fahrzeugseite saugt der Turbolader die Luft an. Ein Turbolader erreicht Temperaturen bis zur Rotglut! Dadurch wird natürlich auch die Ansaugluft aufgeheizt. Aber umso wärmer die Luft ist, desto geringer ist der Sauerstoffgehalt. Für die Verbrennung wird aber gerade dieser Sauerstoff benötigt. Um die Luft wieder abzukühlen, wird sie durch den Ladeluftkühler vor dem Motor geblasen, um dann durch die Vergaser in den Motor gedrückt zu werden. Für eine gute Verbrennung soll eine auf der Kurbelwelle sitzende Zündung sorgen. Pro Zylinder sind zwei Zündkerzen im Einsatz, die ihren Strom von Accel-Doppelzündspulen erhalten. An der Stelle, wo normalerweise der Verteiler sitzt, wurde eine zusätzliche Motor-entlüftung installiert.

Der Turbo arbeitet mit einem Ladedruck von 0,7 bar. Zwischen 4000-7000 U/min stellt der Lader am meisten Kraft zur Verfügung. Die Höchstgeschwindigkeit liegt jenseits von 250 km/h, ist aber bisher noch nicht erprobt worden.

Um die Betriebstemperatur zu senken, wurden der Motor und die Vergaser schwarz lackiert. Auch der außenliegende Ölfilter und der Ölwannezwischenring mit Kühlschlitzen sollen die Motortemperatur vermindern.

Die Maschine, die übrigens aus Dänemark kam, bestach durch durchdachtes Finish und gute Verarbeitung. Fast alle Rohrleitungen waren aus Edelstahl gefertigt.

RPR

DUCATI

CAGIVA

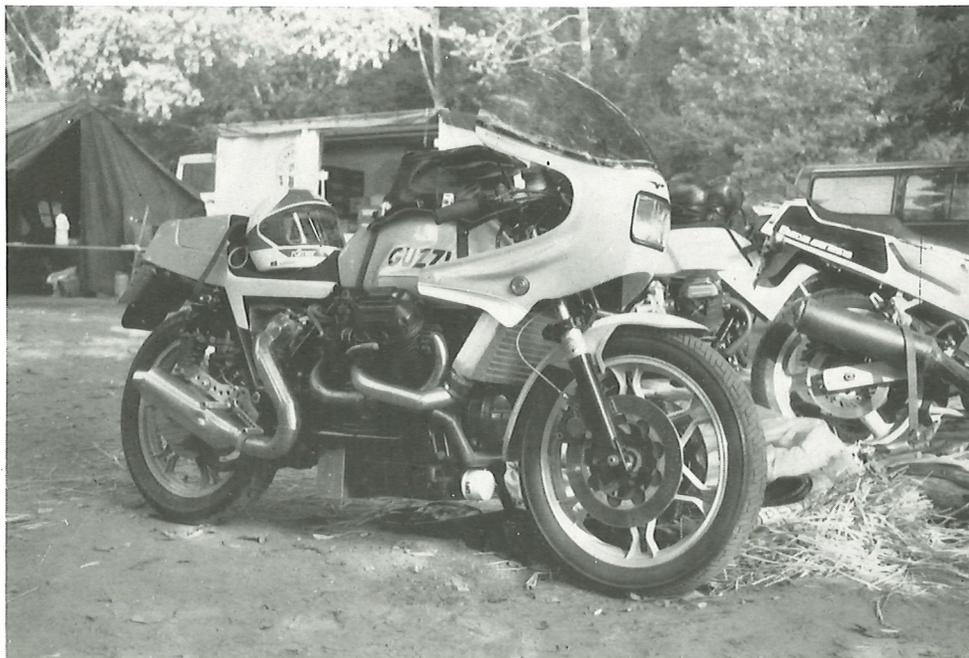
GILERA

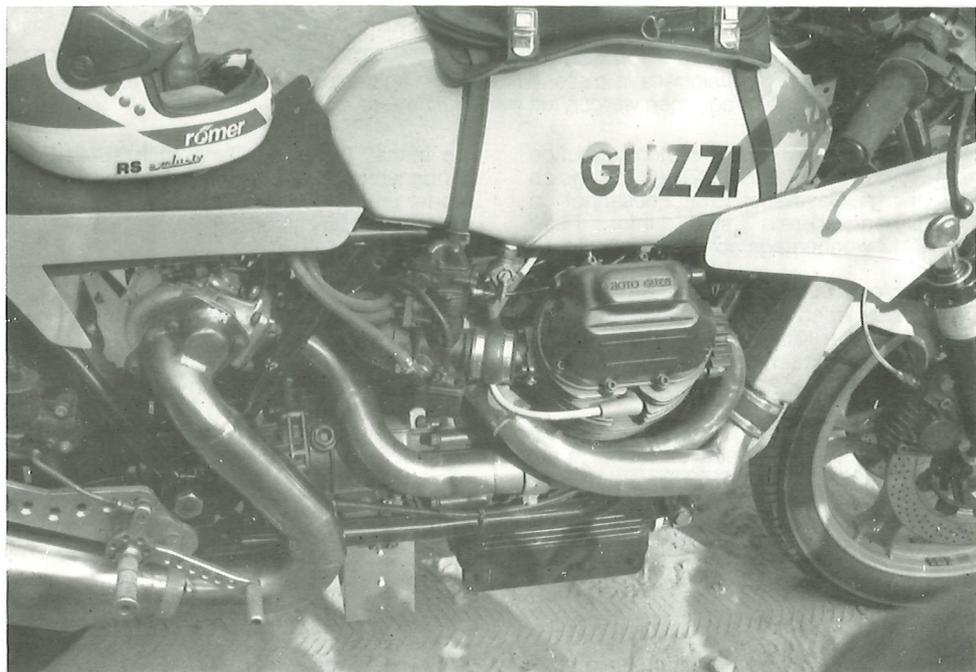


**Motortuning,
Fertigung von Spezialteilen,
Neumaschinen, Zubehör**

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

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





Der Turbolader sitzt im Rahmendreieck direkt unter dem Fahrersitz. Mit dem rechten Unterschenkel muß der Fahrer sicher aufpassen, daß er dem Auspuffkrümmer nicht zu nahe kommt.

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR



aprilia

8261 Tübling
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

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

REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

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

Der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. findet alle 14 Tage freitags ab 19.30 Uhr im Gasthaus "Zum Friesenhof" in 5160 Düren-Kufferath statt. Info: Peter 02235/6417 wochentags ab 18.00 Uhr.

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.

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.

"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 Italienerstammtisch Niederrhein trifft sich jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat in der Gaststätte "Bauerbahn" in 4040 Neuss. Info: Wilma Spelter, Tel. 02101/47925.

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

Italo-Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat beim Pauli-Wirt zwischen 8260 Mühldorf und Neumarkt um 20.00 Uhr. Info: Josef Stark, Tel. 08631/2763.

Italiener- und Klassikerfreunde treffen sich Freitagabends ab 18 Uhr am Fuße der Schauinslandstrecke bei Freiburg beim Gasthaus "Zum Start". Bei Regen 20.30 Uhr Pizzeria "Kronenbräu-Eck", Freiburg, gegenüber Johanniskirche/Amt f. öffentl. Ordnung. Wie immer: Plausch, Halli-Hallo, Neuigkeiten. Info: Tel. 0761/64611, Walter.

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

Der Ducati-Stammtisch Bielefeld trifft sich jeden 1. Dienstag im Monat um 20 Uhr in Dreilinden bei Werther. Info: Brigitte Willhausen, Tel. 05241/687283.

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

Fahrer ital. Motorräder treffen sich jeden letzten Sonntag im Monat um 16.00 Uhr im Kaffee Muckefuck, Braunschweigerstr. in 3170 Gifhorn. Das nächste Treffen findet am Sonntag dem 27.10.91 um 16.00 Uhr statt. Info: 05831/7258 o. 05371/56494.

Wer Lust hat, im Raum Westerstede, Apen, Ochoit einen Italo-Stammtisch zu gründen, meldet sich bei Ralf Bischoff, Westersteder Str. 92, 2910 Linden, 04409/ 8140.

Wer hat Interesse an einem Italo-Stammtisch im Großraum Höxter? Bitte melden unter 05271/4259.

Importeur BRD

DELLORTO

VERGASER

Komplette Vergaser Ersatzteile

Düsen, Schieber, Nadeln, Dichtungen usw. usw.

Stein-Dinse



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

Händler-Liste anfordern

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

18.10.-20.10.91

7. Herbsttreffen der Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel
Info: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel. 05233/5795

19.10.1991

5. European Motorcycle Get Together and Open House in Daytona Beach, Florida/USA
Info: Personal Cycle Service, 115 E. Mason Ave, Daytona Beach, FL 32117, USA

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

08.11.-10.11.91

Laverda Tisbury Weekend des International Laverda Owners Club England bei Sailsbury/GB
Info: Henry Morgan, Highfield, Rye Hill, Bere Regis, Wareham, Dorset, Tel. 0929/471710, Großbritannien

18.11.-24.11.91

Motorradausstellung in Mailand/Italien

07.12.-15.12.91

Bologna Motor Show/Italien

.....

Geschenk-ABO

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

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

Ein **MOTALIA-Geschenk-ABO** erzeugt 12-mal Freude beim 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.

4. Internationales Benelli-Treffen

- oder Klein aber Oho!

Schon die Einladung zum 4. internationalen Benelli-Treffen fiel nett-familiär aus.

Teilnehmer an den früheren Treffen wurden persönlich angeschrieben und wer Ersatzteile beim guten Herrn Demharter bestellt hatte, bekam die Einladung von ihm.

Das Treffen fand vom 06.09. bis zum 08.09.1991 im Jugendhaus von Schloß Callenberg bei Coburg, im schönen Frankenland, statt.



Ich selber brach Samstag morgen um fünf Uhr in Richtung Coburg auf. Leider mit dem Auto, da ich noch verzweifelt auf einen Übermaßkolben für meine 354 Sport 2 warte, der zur Zeit nicht auf Lager ist (Schnief, heul).

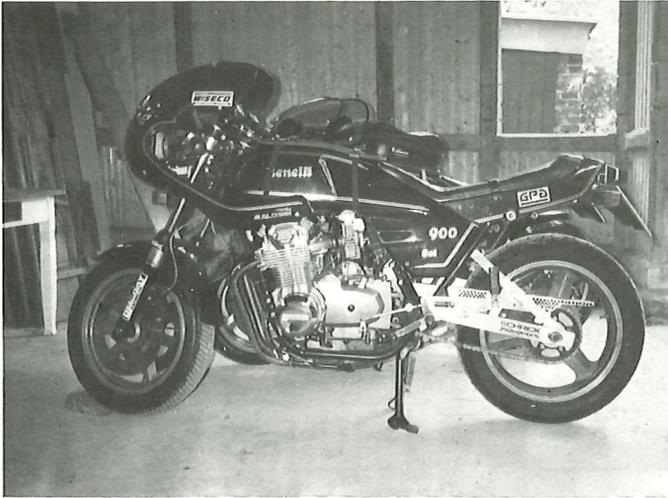
Meine Freundin Andrea und ich erreichten dann dank der guten Wegbeschreibung das Treffen noch gut vor Mittag.

Hier waren fast alle zu einer Ausfahrt in die Umgebung aufgebrochen. Nach einer herzlichen Begrüßung und einem Hallo-Wach-Kaffee fuhren Andrea und ich deshalb erst einmal nach Coburg rein, wo wir die schöne Fußgängerzone der City und die imposante Burg besichtigten.

Wieder beim Treffen freute ich mich, alte Bekannte zu sehen, aber der Reiz der Treffen liegt ja auch oder gerade im Neuen.

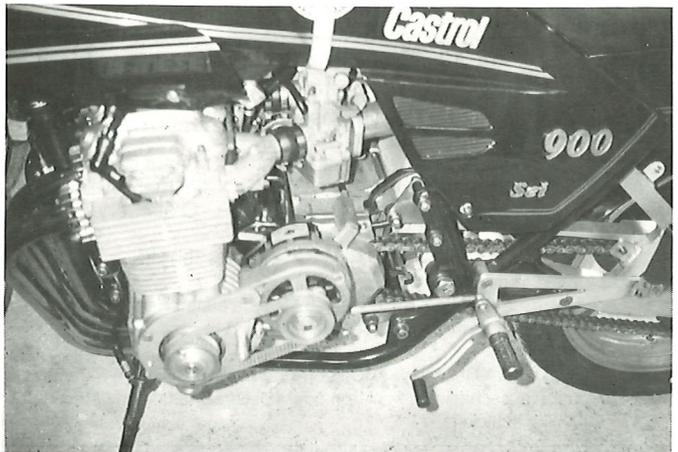
Sogar ein Ungar war mit seiner modifizierten 900 Sei angereist. Bei der ausgiebigen Begutachtung der einzelnen Motorräder und der obligatorischen Fachsimpel kam man sich rasch näher.

Erleichtert wurde dies durch die (leider) kleine Benelli-Gemeinde, die zum Teil mit Familie erschienen war.



Oben: Von dieser Version der Benelli 900 Sei, die den Beinamen Sport trägt, wurden nur 18 Stück gebaut.

Rechts: Dieser Motor (normal 620 mm breit) ist durch den Lichtmaschinenantrieb einer "Ente" verschmälert worden und weist durch Tuning echte 90 PS auf.





Ein Teil der wenigen Benellis, die gekommen waren.

So klein, daß man die Motorräder aufzählen kann: eine 254, zwei 304er, zwei 650er Tornos, eine 750 Sei, sechs 900 Sei (zwei davon Sei Sport), zwei Japaner und einige Autos.

Kein Motorrad glich dem anderen. Schade, daß sich keine der kleinen Zweitakter eingefunden hatten. Die kleine Fangemeinde der Motorräder aus Pessaro ließ sich jedoch nicht entmutigen und es kam zu sehr interessanten Gesprächen, wo mancher Tip weitergegeben wurde (z.B. M.A.N. Filter für die Tornados).

Mir selber wurde ein riesiger, langgehegter Wunsch erfüllt, die Fahrt mit einer Sechszylinder-Benelli.

Nochmals vielen, vielen herzlichen Dank Jens, daß Du mich mit Deiner 900er hast fahren lassen.

Abends wurde es dann noch gemütlicher und geselliger. Bei Kaminfeuer und guter Bewirtung zu günstigen Preisen gingen die Benzingespräche noch bis tief in die Nacht.

Nach einem reichhaltigen Frühstück trennte man sich am Sonntag mit neuen Eindrücken, Ideen und Freunden.

Mein besonderes Lob, sicher im Namen aller Teilnehmer, gilt Annemarie und Horst Wittmann nebst Familie, die das Treffen rührend organisiert haben und sich viel Arbeit gemacht haben, um allen angenehme Erinnerungen an dieses Wochenende zu geben.

Schade, daß Inge und Christian Schmid (sie organisierten die ersten Treffen) und der Herr Demharter nicht kommen konnten, Urlaub, beziehungsweise gerade erst aus dem Urlaub zurückgekehrt.

Olli, Du und Deine super 254 wurden ehrlich vermißt. Andrea, schön daß Du meine "Spinnerei" für Benellis, die sechs Brüder aus Pessaro und Dario Ambrosini so gut erträgst, danke.

Abschließend kann ich nur noch sagen, daß ich hoffe, daß das nächste Benelli-Treffen etwas größer aber genauso interessant und lustig wird wie dieses.

Ciao Jörg

Benelli 900 Sei Sport

Mitte der achtziger Jahre kreierte der deutsche Benelli Importeur Alois Demharter eine Sport-Version der Benelli 900 Sei mit Cockpit-Verkleidung, Aluminiumschwinge, Zentralfederbein, PVM-Gußrädern, zurückverlegter Fußrastenanlage und einer 6in1-Auspuffanlage.

Die wegen dem Zentralfederbein verwendeten K&N-Filter waren der Grund dafür, daß der TÜV dem Motorrad wegen zu lauter Ansaugeräusche nach einer Kleinserie nicht mehr den Segen erteilte. Mit 231 kg war die Sport 17 Kilo leichter als das Serienmodell. 13800 DM kostete der exklusive Sechszylinder, von dem nur 18 Exemplare gebaut wurden.



Benzingeflüster

Straßen-Weltmeisterschafts-Finale in Malaysia

250er Klasse

Beim letzten Lauf der WM wollte Carlos Cardus endlich ein Rennen gewinnen. In den letzten beiden Runden wechselte er viermal die Führung mit Luca Cadalora, am Schluß hatte aber Cadalora, der schon vor dem Rennen als Weltmeister feststand, die Nase um 0,07 Sekunden vorn. Genauso spannend wie das Duell an der Spitze war der Zweikampf zwischen Martin Wimmer auf Suzuki und dem Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani. Reggiani wurde vierter hinter Helmut Bradl aber vor Wimmer. Der zweite Aprilia-Werksfahrer Pierfrancesco Chili beendete das Rennen auf Platz acht.

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

Punkte: 1. Luca Cadalora (Honda) 237 Punkte; 2. Helmut Bradl (Honda) 220 P.; 3. Carlos Cardus (Honda) 205 P.; 4. Wilco Zeelenberg (Honda) 158 P.; 5. Masahiro Shimizu (Honda) 142 P.; 6. Loris Reggiani (Aprilia) 128 P.; 7. Pierfrancesco Chili (Aprilia) 107 P.

500er Klasse

Beim Finallauf in Malaysia fehlten drei der Top-Fahrer. Wayne Rainey, der sich schon beim letzten Rennen den WM-Titel gesichert hatte, und Kevin Schwantz hatten sich bei Stürzen während der IRTA-Testfahrten in Malaysia verletzt. Eddie Lawson fehlte wegen seiner Verletzungen, die er sich im Training in Le Mans zugezogen hatte.

John Kocinski nutzte die Gelegenheit und gewann sein erstes Halbblitterennen auf der Yamaha vor den beiden Honda-Fahrern Wayne Gardner und Michael Doohan.

Ergebnis: 1. John Kocinski (Yamaha); 2. Wayne Gardner (Honda); 3. Michael Doohan (Honda); 4. Juan Garriga (Yamaha); 5. Kevin Magee (Yamaha).

Punkte: 1. Wayne Rainey (Yamaha) 233 Punkte; 2. Michael Doohan (Honda) 224 P.; 3. Kevin Schwantz (Suzuki) 204 P.; 4. Wayne Gardner (Honda) und John Kocinski (Yamaha) je 161 P.; 6. Eddie Lawson (Cagiva) 126 P.

Gilera 250 GP

Gilera hatte sich 1957 nach Libero Liberatis Titelgewinn in der 500er Klasse aus dem Rennsport zurückgezogen. 1992 will Gilera mit einer 250er V2 mit Membraneinlaßsteuerung in die Grand Prix Welt zurückkehren.

Als technischen Direktor hat Gilera den Österreicher Harald Bartol verpflichtet, der eigentlich als Verfechter der Drehschieber-Steuerung gilt. Als Fahrer war Gilera an den Aprilia-Werksfahrern Loris Reggiani und Pierfrancesco Chili interessiert. Nach Reggiani hat nun auch Chili das Angebot von Gilera abgelehnt. Als nächstes stand der Italiener Loris Capirossi auf der Wunschliste, der nach seinem zweiten WM-Titel in der 125 ccm-Klasse in die Viertelliterklasse aufsteigt. Aber auch er schlug das Angebot von Gilera aus und will bei Honda bleiben.

Superbike-WM in Hockenheim

Schon im Training zeigten die beiden Ducati-Fahrer Doug Polen und Raymond Roche, daß man auf dem schnellen Kurs von Hockenheim mit ihnen rechnen mußte. Sie waren 1,5 Sekunden schneller als Fred Merkel, der mit seiner Honda die drittbeste Trainingszeit erzielte. Die Trainingszeiten spiegelten sich schnell im ersten Lauf wieder. Nach vier Runden setzte sich das Duo Polen/Roche von den Verfolgern ab. Bis zwei Runden vor Schluß blieben die beiden dicht zusammen und die Führung wechselte mehrmals. Aber dann gab Polen der Ducati die Sporen und überquerte die Ziellinie eine Sekunde vor Roche.

Hinter den beiden Führenden kämpften sieben Fahrer in einem dichten Pulk um die Plätze und zeigten den Zuschauern zahlreiche Positionswechsel. Die Ducati-Fahrer Davide Tardozzi, Stephane Mertens und Giancarlo Falappa kämpften mit Rob Phillis (Kawasaki), Fabrizio Pirovano (Yamaha), Terry Rymer (Yamaha), Udo Mark (Yamaha) und Fred Merkel (Honda). Ein Motorschaden ließ Merkel ausrollen. Pirovano wollte in der letzten Runde in der Sachskurve innen an Falappa vorbeigehen, aber der machte die Tür zu und Pirovano stürzte. Von dem Pulk konnten sich Phillis und Tardozzi absetzen, die den Zuschauern einen spannenden Zweikampf um den dritten Platz boten. Im Ziel wurde Tardozzi dritter dicht vor Phillis.

Im zweiten Lauf setzte sich Polen wie so oft schnell vom Feld ab. Die beiden Ducati-Werksfahrer Roche und Falappa jagten hinter ihm her und danach folgte der Pulk Phillis, Mark, Pirovano, Tardozzi, Rymer und Mertens. In den letzten Runden zeigte eine Ölfahne den Zuschauern, daß etwas mit dem Motor von Polen nicht stimmen konnte. Roche konnte aufschließen, überholen und seinen dritten Saisonsieg erzielen. Polen wurde zweiter vor Falappa, der im Motodrom den aufgeschlossenen Phillis ausbremsen konnte und damit das erste Mal in diesem Jahr auf dem Podest stand.

Bernd Caspers, der in der Superbike-DM auf dem zweiten Platz liegt, bekam für sein WM-Debüt einen Werksmotor zur Verfügung gestellt. Der platze aber gleich im Training und Caspers erzielte mit seinem Ersatzmotorrad nur die 25ste Trainingszeit. Für die Rennen bekam er einen zweiten Werksmotor und arbeitete sich von hinten durchs Feld, bis er durch den Sturz von Toni Heiler aus dem Rennen geworfen wurde. Im zweiten Lauf fuhr Caspers bis auf den 14ten Platz vor.

Edwin Weibel, der das erste Mal mit einer Ducati an den Start ging, erzielte einen 10ten und einen 11ten Platz.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Raymond Roche (Ducati); 3. Davide Tardozzi (Ducati); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Stephane Mertens (Ducati); 6. Giancarlo Falappa (Ducati); 7. Terry Rymer (Yamaha); 8. Udo Mark (Yamaha); 9. Carl Fogarty (Honda); 10. Edwin Weibel (Ducati).

2. Lauf: 1. Raymond Roche (Ducati); 2. Doug Polen (Ducati); 3. Giancarlo Falappa (Ducati); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Udo Mark (Yamaha); 6. Stephane Mertens (Ducati); 7. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 8. Davide Tardozzi (Ducati); 9. Terry Rymer (Yamaha); 10. Carl Fogarty (Honda); 11. Edwin Weibel (Ducati).

Superbike-WM in Magny Course in Frankreich

In Frankreich sicherte sich Doug Polen fünf Rennen vor Beendigung der Weltmeisterschaft den Superbike-Titel für 1991.

Im verregneten Training holte Rob Phillis auf der Kawa die Trainingsbestzeit vor den beiden Ducati-Fahrern Doug Polen und Giancarlo Falappa. Falappas Teamgefährte und Titelverteidiger Roche war vier Sekunden langsamer als Phillis und hatte nur den zehnten Startplatz.

Nachdem es im Training nur geregnet hatte, war es am Renntag trocken. Nach der ersten Runde lag das Quartet Fred Merkel (Honda), Terry Rymer (Yamaha), Polen und Phillis in Front. Während Polen Rymer und Merkel überholte und seine Führung ausbaute, arbeitete sich eine andere Ducati von hinten durch das Feld. Roche donnerte nach vorne und setzte sich an die Spitze der Verfolgergruppe, die aus ihm, Merkel, Phillis und Rymer bestand. Diese vier überquerten die Ziellinie innerhalb einer Sekunde. Falappa stürzte, als ihm das Vorderrad wegrutschte.

Der zweite Lauf wurde nach zwei Runden abgebrochen, nachdem fünf Fahrer in der Spitzkehre gestürzt waren und reichlich Öl und Benzin verteilt hatten. Nach einer halben

Stunde war die Strecke gereinigt und das Feld wurde erneut auf die Strecke geschickt.

In der zweiten Runde übernahm Polen die Führung von Fabrizio Pirovano, der im ersten Rennen mit gerissemem Gaszug ausgeschieden war. Polen setzte sich mit mörderischem Tempo ab und gewann das Rennen mit einem Vorsprung von 28 Sekunden vor Roche und Stephane Mertens (Ducati).

Der Schweizer Edwin Weibel, der seit Hockenheim auf Ducati fährt, belegte einen 14. und einen 9. Platz. 1992 will Weibel in der Superbike-DM starten.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Raymond Roche (Ducati); 3. Fred Merkel (Honda); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Terry Rymer (Yamaha); 6. Carl Fogarty (Honda); 7. Stephane Mertens (Ducati); 8. Brian Morrison (Yamaha); 9. Jari Suhonen (Yamaha); 10. Bruno Bammert (Yamaha).

2. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Raymond Roche (Ducati); 3. Stephane Mertens (Ducati); 4. Terry Rymer (Yamaha); 5. Rob Phillis (Kawasaki); 6. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 7. Carl Fogarty (Honda); 8. Giancarlo Falappa (Ducati); 9. Edwin Weibel (Ducati); 10. Fred Merkel (Honda).

Punkte: 1. Doug Polen (Ducati) 358 Punkte; 2. Raymond Roche (Ducati) 245 P.; 3. Rob Phillis (Kawasaki) 239 P.; 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 185 P.; 5. Stephane Mertens (Ducati) 183 P.; 6. Carl Fogarty (Honda) 137 P.; 7. Terry Rymer (Yamaha) 132 P.; 8. Fred Merkel (Honda) 116 P.; 9. Davide Tardozzi (Ducati) 108 P.; 10. Giancarlo Falappa (Ducati) 103 P.

Aprilia-Cup in der Schweiz

1992 wird es in der Schweiz einen 125er Aprilia-Cup geben. Für ca. 8000 Franken erhalten die Fahrer eine rennbereite Aprilia AF 1 125 Futura inklusive Fahrerausrüstung. Auf den identischen Maschinen werden mehrere Rennen ausgetragen und der Gesamtsieger des Cups erhält eine 125er Aprilia Production Racer für 1993. Informationen unter: Tel. 01/4321525.

Diese Art der Nachwuchsförderung für den Rennsport ist nicht neu. Schon viele Motorradmarken haben auf diese Art mitgeholfen, neue Talente für den Rennsport zu entdecken. Für am Motorradrennsport Interessierte bieten die Marken-Cups eine relativ billige Möglichkeit, ihre Fähigkeiten im direkten Vergleich auf der Rennstrecke zu testen.

1988 und 1989 gab es auch in Deutschland einen Aprilia-Cup, der auf der AF 1 125 ausgetragen wurde, aber nach der Übernahme des Aprilia-Importes durch die Firma A&G ist diese Einrichtung leider eingeschlafen.

Deutsche Meisterschaft in Augsburg

250er-Klasse

Der Augsburger Paul Streicher konnte das Rennen auf seiner Heimstrecke gewinnen. Es war sein erster DM-Sieg und der erste "nicht-Aprilia-Sieg" in diesem Jahr. Auf dem zweiten und dritten Platz beendeten die Aprilia-Fahrer Harald Eckl und Bernd Kassner das Rennen.

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

Superbike

Im ersten Lauf setzte sich Udo Mark (Yamaha) gleich an die Spitze vor Toni Heiler (auch Yamaha). Dahinter folgten Bernd Caspers (Ducati), Sven Seidel (Suzuki), Peter Rubatto (Yamaha) und Thomas Franz (Honda). Caspers konnte zur Spitze aufschließen und zwei Runden später waren auch Franz und Rubatto herangekommen. Nach 12 Runden wurde das Rennen wegen Regen abgebrochen. Zu diesem Zeitpunkt lautete die Reihenfolge: Mark, Heiler, Caspers, Franz und Rubatto.

Auch beim zweiten Rennen setzte sich Mark an die Spitze, mußte aber in der zweiten Schikane Seidel vorbeilassen, der ihn ausbremste. Mark holte sich zwar die Führung zurück, wurde aber von Caspers und Heiler überholt. Während Heiler die Spitze übernahm, verbremste sich Mark am Ende der Zielgeraden und stürzte. Dabei brach er sich das linke Schulterblatt. Die Ziellinie überquerte als erster Heiler, der Caspers im Windschatten hatte.

Udo Mark steht mit einem Vorsprung von 54 Punkten als Deutscher-Superbikemeister vor dem Saisonfinale fest. Spannend wird das Duell um den Vize-Titel zwischen Toni Heiler und Bernd Caspers, die beide je 163 Punkte haben.

Ergebnis: 1. Lauf: 1. Udo Mark (Yamaha); 2. Toni Heiler (Yamaha); 3. Bernd Caspers (Ducati); 4. Thomas Franz (Honda); 5. Peter Rubatto (Yamaha); 6. Ernst Gschwender (Kawasaki); 7. Sven Seidel (Suzuki); 8. Bernhard Schick (Ducati).

2. Lauf: 1. Toni Heiler (Yamaha); 2. Bernd Caspers (Ducati); 3. Thomas Franz (Honda); 4. Sven Seidel (Suzuki); 5. Ernst Gschwender (Kawasaki); 6. Bernhard Schick (Ducati); 7. Michael Galinski (Honda).

Punkte: 1. Udo Mark (Yamaha) 217 Punkte; 2. Toni Heiler (Yamaha) und Bernd Caspers (Ducati) je 163 P.; 4. Thomas Franz (Honda) 133 P.; 5. Peter Rubatto (Yamaha) 112 P.; 6. Andreas Hofmann (Kawasaki) 98 P.; 7. Sven Seidel (Suzuki) 96 P.; 8. Bernhard Schick (Ducati) 89 P.

Deutsche Meisterschaft in Aalen

250 ccm

Harald Eckl ging nicht an den Start, da er am gleichen Wochenende am Grand Prix in Shah Alam in Malaysia teilnahm. Das Rennen gewann Paul Streicher auf Honda vor der Aprilia von Bernd Kassner.

Punkte (nach 8 von 9 Läufen): 1. Bernd Kassner (Aprilia) 134 Punkte; 2. Harald Eckl (Aprilia) 131 P.; 3. Paul Streicher (Honda) 104 P.

Battle of Twins

Die ersten sieben Runden führte bei den Zweizylindern endlich mal keine Ducati. Herbert Enzinger lag mit der Bakker-BMW vor Klaus Caspers an der Spitze. Aber dann ging Caspers vorbei und sicherte sich den Sieg. Enzinger wurde zweiter und nach ihm folgten 8 Ducatis. Mit diesem Sieg sicherte sich Caspers den BOT-Titel, den er schon 1989 auf einer Yamaha gewonnen hatte.

Ergebnis: 1. Klaus Caspers (Ducati); 2. Herbert Enzinger (BMW); 3. Bernd Walter (Ducati); 4. Uwe-Ralf Brunzel (Ducati); 5. Thomas Körner (Ducati); 6. Julius Ilmenberger (Ducati); 7. Bernd König (Ducati); 8. Karl-Richard Beck (Ducati); 9. Paul Bottenschein (Ducati); 10. Harry Gres (Ducati); 11. Andreas Geiger (BMW); 12. Hendryk Peuker Guzzi).

Punkte: 1. Klaus Caspers (Ducati) 137 Punkte; 2. Bernd Walter und Uwe-Ralf Brunzel (beide Ducati) je 107 P.; 4. Bernd König (Ducati) 99 P.; 5. Herbert Enzinger (BMW) 84 P.

Sound of Singles in Mosbach

Das siebente von neun Rennen zum deutschen SOS-Cup kann getrost als Ausfallrennen bezeichnet werden. Von 26 gestarteten Motorrädern schafften nur 11 die volle Renndistanz. Das heißt, daß der letzte mit 2 Runden Rückstand noch 4 Punkte erhielt.

Nach der ersten Runde bestand die Führungsgruppe aus den drei Fahrern Josef Frauenschuh, Klaus Caspers und Helmut Helten. Caspers fiel nach elf Runden aus und Helten konnte sich den Sieg vor Frauenschuh sichern. Bernd Scheeder auf der Gilera Piuma belegte einen guten fünften Platz.

Ergebnis: 1. Helmut Helten (Rotax); 2. Josef Frauenschuh (KTM); 3. Rudi Rott (Yamaha); 4. Peter Geh (Uno-Rotax); 5. Bernd Scheeder (Gilera); 6. Gerhard Wacker (EC Big); 7. Horst Quint (EC Big); 8. Dirk Umbach (Capricorn-SRX); 9. Christoph Froede (Honda XBR); 10. Peter Dörries (Big-Uno); 11. Günther Littich (Honda).

SOS-Finale in Dahlem

Beim Finallauf in Dahlem blieb es bis zum Schluß spannend, wer in diesem Jahr den Cupspieg mit nach Hause nehmen würde. Josef Frauenschuh führte auf der KTM vor Helmut Helten auf der Rotax. Rüdiger Kaufmann, der mit der Mondial einen schlechten Start hatte, holte auf und übernahm die Führung. Helten verbremste sich und fiel einige Plätze zurück. Er konnte sich aber wieder auf den dritten Platz nach vorne arbeiten und damit die Gesamtwertung gewinnen.

Bester Gilera-Fahrer wurde wieder Bernd Scheeder.

Ergebnis: 1. Rüdiger Kaufmann (Mondial); 2. Hans-Peter Meyer (Yamaha); 3. Helmut Helten (Rotax); 4. Peter Minet (Suzuki); 5. Frank Schuck (UNO-KTM); 6. Manfred Kehrmann (Yamaha); 7. Peter Geh (UNO-Rotax); 8. Gerhard Wakker (Suzuki); 9. Bernd Scheeder (Gilera); 10. Thomas Hasselwander (UNO-Rotax).

Punkte: 1. Helmut Helten (Rotax) 115 Punkte; 2. Rüdiger Kaufmann (Mondial) 108 P.; 3. Peter Geh (Uno-Rotax) 96 P.; 4. Klaus Caspers (KTM) 90 P.; 5. Bernd Scheeder (Gilera) 66 P.

Aprilia gewinnt die Europameisterschaft in der Viertelliterklasse

Der Aprilia-Fahrer Massimiliano Biaggi steht als Europa-Meister in der 250 ccm-Klasse einen Lauf vor Ende der Meisterschaft fest. Auch der Vize-Titel wird an Aprilia gehen. Hier muß aber der letzte Lauf entscheiden, ob Jürgen Van den Goorbergh oder Eskil Suter zweiter in der EM wird.

Biaggi wird nächstes Jahr in der WM als dritter Werksfahrer für Aprilia starten.

Husqvarna gewinnt in der Enduro-Weltmeisterschaft

Der Schwede Svenerik Jönsson konnte sich schon beim vorletzten Lauf zur Enduro-Weltmeisterschaft in Kielce/Polen mit seiner italienischen Husqvarna den Titel als Weltmeister in der Halbliterklasse sichern. Sein Teamkollege Kari Tiainen mußte eine Woche länger warten, bis er sich als Champion in der 250 ccm-Klasse feiern lassen konnte.

Ducati beim Bol d'Or

Am Dienstag vor dem Bol d'Or meldete Marco Lucchinelli in letzter Minute ein Ducati-Team für das berühmte 24 Stunden Rennen. Als Fahrer gingen die beiden Superbike-Werksfahrer Raymond Roche und Giancarlo Falappa an den

Start. Verstärkt wurde das Team durch den EM-Piloten Florian Ferracci. Im Training erzielte Roche die viertbeste Zeit, aber das beunruhigte die Konkurrenz nicht. Spötter rechneten damit, daß die Ducati nicht mal ein Viertel der Renndistanz durchstehen würde.

Nach der ersten Runde lag die Ducati nicht mal unter den ersten 25 Teams. Anscheinend liegt Roche der Bol d'Or Start, bei dem die Fahrer zu ihren Motorrädern laufen müssen, nicht. Roche pflügte von hinten durch das Feld, wie er es letztes Jahr oft in der Superbike-WM gemacht hatte und nach einer halben Stunde saß er den vier Werksteams von Kawasaki und Suzuki im Nacken.

Nach sechs Stunden hatten die ersten Stürze und technischen Defekte die Reihenfolge beeinflusst und zu aller Erstaunen lag die Ducati auf dem zweiten Platz hinter der Kawasaki von Vieira/DuHamel/Battistini!

Nach 10 Stunden tauchte der erste Defekt an der Ducati auf, der für einen viertelstündigen Boxenaufenthalt verantwortlich war. Schuld war ein defektes Hinterradlager, daß die Ducati auf den fünften Platz zurückwarf.

Morgens um fünf blieb die Ducati auf der Zielgeraden stehen und Roche mußte das Motorrad zu den Boxen schieben. Nach dem Wechsel von Tank, Benzinpumpe und Zündbox ging Falappa an 15ter Stelle wieder ins Rennen. Während die Kawasaki weiter vor der Suzuki des Teams Sarron/Mertens/Lavielle führte und siegte, kämpfte sich die Ducati wieder bis auf den zehnten Platz nach vorne. Der Motor hielt die 24 Stunden durch! Auf Platz 19 beendete eine deutsche Ducati mit den Fahrern Schiller/Fath/Gross das Rennen.

Nach diesem Erfolg plant Lucchinelli die Ducati auch beim 8-Stunden Rennen in Phillip Island einzusetzen. Neben Roche will er selbst als Fahrer an den Start gehen.

Marco Lucchinelli war 1981 auf Suzuki Weltmeister in der 500er-Königsklasse. Nach zwei Jahren auf Honda wechselte er 1984 zu Cagiva. Nach erfolglosem Hinterherfahren in den Grand Prix verließ Marco Cagiva und startete für Ducati bei den Battle of Twins in Daytona und der TT Formel 1 Weltmeisterschaft. Im März 1986 gewann er das BOT-Rennen in Daytona. Einen Monat später beendete er den Lauf zur TT F1-WM in Misano als Sieger.

1987 ging er bei dem Battle of Twins Rennen in Daytona mit dem Prototypen der Ducati 851 an den Start und gewann.

Als 1988 die Superbike Weltmeisterschaft zum ersten Mal ausgetragen wurde, startete Lucchinelli auf der neuen Ducati 888 und konnte ein Rennen in England und Österreich gewinnen. Seit 1989 ist er der Teamchef des Ducati Superbike Werkteams.

Eine Guzzi-Tour durch die Türkei

2 Wochen vor unserem Urlaub war es endlich geschafft. Die nach unserer Afrikatour doch arg gebeutelte "Le Mans" hatte im 4. Anlauf endlich einen neuen TÜV-Stempel bekommen und ich konnte sie anmelden.

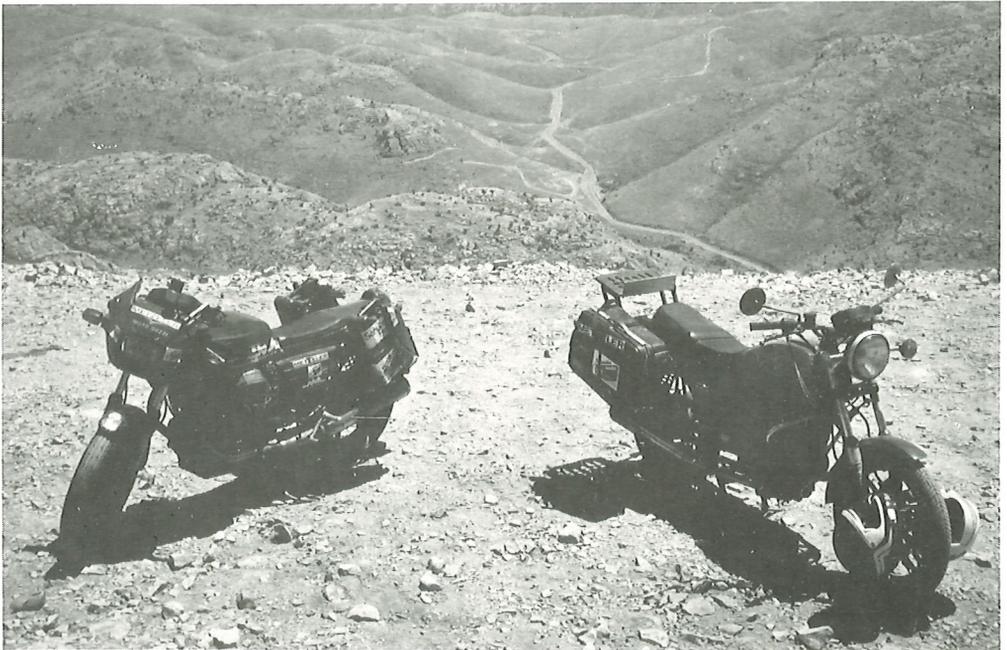
Es sollte für 4 Wochen wieder einmal in die Türkei gehen. Darja auf ihrer V 65 und ich mit meiner altbewährten Le Mans III. Darja holte mich gegen 15 Uhr im strömenden Regen von der Arbeit ab und im Eilzugtempo durchquerten wir die Ostschweiz und Italien, um am nächsten Abend die Fähre von Bari nach Igoumentisa (Griechenland) zu bekommen. Dort legten wir uns erstmal zur Erholung für einen Tag an den Strand. Der Urlaub konnte beginnen!

Am nächsten Tag packten wir unsere Guzzi's wieder und unser Weg führte uns über Meteora, Larisa, Thessaloniki in Richtung Türkei. Dort angekommen führte uns der Weg zur Schwarzmeerküste, da uns die Mittelmeerküste durch vorherige Urlaube schon bekannt war. Um es vorweg zu sagen: Hier gefiel es uns so gut, daß wir anstatt der geplanten 6 Tage, 10 Tage blieben. Eine abwechslungsreiche Küste mit wunderschönen Buchten, angenehmes Klima und sehr wenig Touristen waren der Grund, warum wir es noch durchaus länger hätten hier aushalten können. Unser Weg führte uns an der Küste entlang von Karasu, über Amasra, Sinop bis Samrun.

Immer wieder machten wir Bekanntschaft mit der Gastfreundschaft der türkischen Bevölkerung. In keinem anderen Land empfand ich diese so herzlich wie in der Türkei.

Aus Zeitnot mußten wir unsere geplante Route streichen und stattdessen führen wir von Samsun über Sivas zum Nemrud Dag. Hier in über 2000 m Höhe gibt es einiges von den alten Römern zu sehen, unter anderem Eshi Kahta (eine alte Festung) und am Gipfel Steinfiguren zu Ehren der Götter. Weniger angenehm waren dabei die letzten 15 Kilometer vor dem Gipfel. Hier quälten wir uns auf den Guzzis auf grobem Kopfsteinpflaster hoch, was wiederum ganz gut auf die Nieren und Knochen ging. Aber alleine schon der Anblick vom Nemrud Berg entschädigte für alles Unbequeme!

2 Tage später führte uns der Weg über Adiyaman, Adana nach Mersin und dabei stieg das Thermometer flott auf 40°C und mehr. Wir waren froh, bei der Hitze unsere Lederkombis zu Hause gelassen zu haben und stattdessen Enduro-Jacken und -Hosen von Schuh angezogen zu haben. Diese Anzüge sind leichter, bei Hitze bequemer und bieten trotzdem Schutz bei eventuellen Stürzen.



Die beiden Guzzis auf dem Nemrud Dag

Von Mersin (eine extrem häßliche Stadt) führt uns die Straße an der Mittelmeerküste entlang bis Antalya. Während zwischen Antalya und Alanya inzwischen alles mit Hotels zugebaut ist, findet man zwischen Gazipasa und Silifke noch schöne, ruhige Buchten und auch die Straßen zeigen sich von der besten Seite (Kurven, Kurven,...). Über Bursa und Canakkale führte uns der Weg dann nach 4 Wochen wieder Heim in Richtung Griechenland, Italien, zum Bodensee. Dabei hatten wir natürlich nicht vergessen, unser Gepäck mit türkischem Tee und ein paar Flaschen Raki aufzufüllen.

Insgesamt haben wir auf dieser Tour fast 9000 km zurückgelegt ohne irgendwelche Pannen an den beiden Guzzis! Selbst die Metzlerreifen befinden sich trotz der vielen Kilometer noch in ausgezeichnetem Zustand. Nochmals bedanken möchte ich mich auch für die herzliche Gastfreundschaft der türkischen Bevölkerung!
Frank

P.S. Dank auch an Haveba, Metzeler, Schubert und Schuh.



Rechts: Steinernen Löwenfigur auf dem Nemrud Dag.

Unten: Die vollgepackte Le Mans.



Aprilia Pegaso 125 mit Kat

Ab nächstem Jahr soll ein ungeregelter Oxidations-Katalysator an der Aprilia 125 Pegaso helfen, die Schadstoffwerte zu senken. Als willkommener Nebeneffekt wird gleichzeitig die bläuliche Ölfahne, die immer wieder den Zweitakter verrät, fast völlig verschwinden. Um die durch den Kat bedingte Leistungseinbuße auszugleichen, wird ein größerer Vergaser mit 34 Millimeter Durchmesser montiert. 1992 soll die Pegaso in allen europäischen Ländern mit Katalysator ausgeliefert werden.

Cagiva CZ 175

Das erste Produkt der Zusammenarbeit von Cagiva und der tschechischen Firma CZ ist die Cagiva CZ 175 Blues. Das Motorrad vereinigt das Fahrwerk der Cagiva 125 Blues und den Viertaktmotor der CZ 175. Das Motorrad soll nur für den heimischen Markt im tschechischen Strakonice produziert werden. Weitere Gemeinschaftsprojekte der beiden Motorradwerke sollen folgen. Auch Straßenmotorräder bis zu 1000 ccm mit Motoren von Cagiva oder Ducati sind geplant.

Gerüchte von Laverda

Vor der Motorradmesse in Mailand verdichten sich die Gerüchte über neue Modelle aus Italien und auch von Laverda gibt es neues zu hören.

Für die Replica der V6-Rennmaschine von 1978 sollen schon 25 Bestellungen aus Japan vorliegen. Die Langstreckenmaschine hatte 1000 ccm. Die Replica soll vielleicht sogar 1200 ccm erhalten.

Auf der Basis des Laverda 500 Achtventilmotors soll ein weiterentwickelter Serienmotor mit 668 ccm (Bohrung x Hub = 78,5 x 69 mm) entstehen. Bei 8000 U/min sollen 72 PS produziert werden. Der Motor, der sein Gemisch über eine Weber-Marelli-Saugrohreinjection erhält, ist als Antriebseinheit für ein sportliches Motorrad gedacht.

Schon 1989 stellte Laverda mit der El Cid eine 700er vor, die ihr Gemisch über eine Einspritzanlage erhalten sollte. Die El Cid ging nie in Serie.

80 PS soll ein 600 - 700 ccm großer Motor leisten, der an die Tradition der Dreizylinder anschließen soll. Er wird ein sportliches Mittelklassemotorrad antreiben. Die Präsentation der neuen Modelle soll in Mailand erfolgen.

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

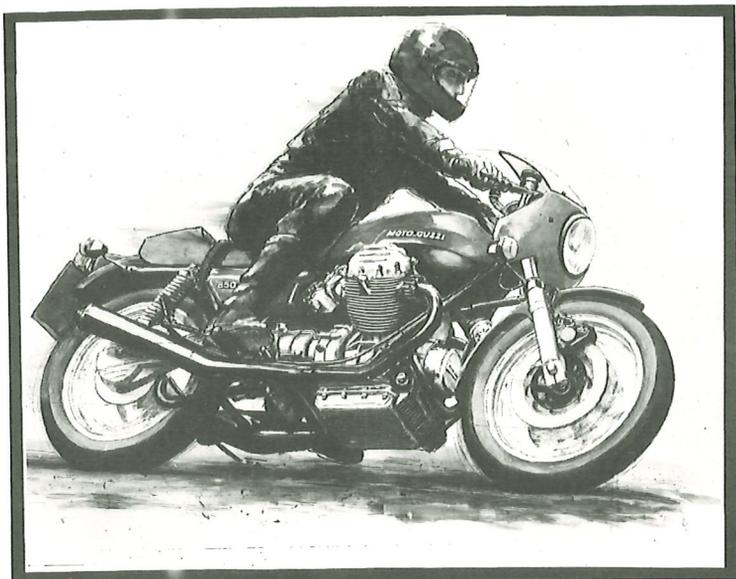
Täglich geöffnet ab 14.00 Uhr, Samstag 10.00 bis 13.00 Uhr

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



aprilia





Neu !!!

Achtung Guzzi-Fans!

Poster "Le Mans I"

Colorierte
Federzeichnung

Vierfarbdruck

70 x 50 cm

Preis DM 30,-
incl. Verpackung
und Versand

Heute noch Karte heraustrennen, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

Ducati-
Wandkalender
1992

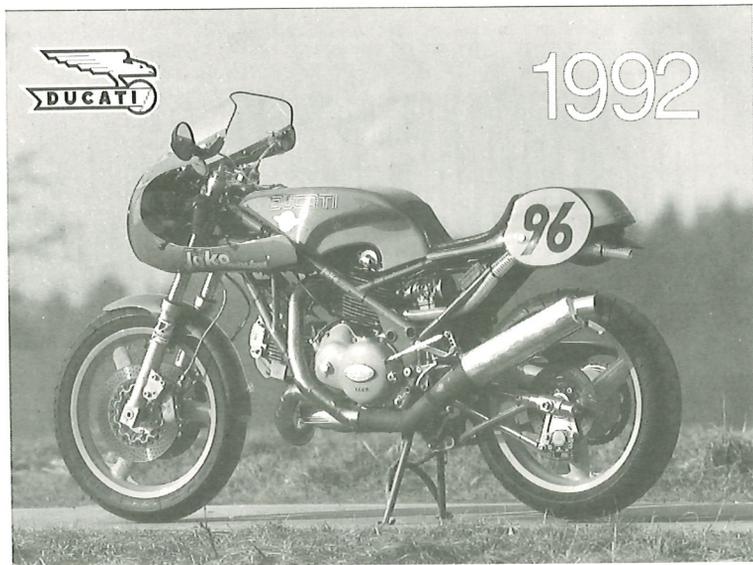
13 Blatt im
hochwertigen
Vierfarbdruck

Kalendergröße
42 x 30 cm

Bildgröße
32 x 24 cm

Nur 36 DM
inclusive Versand

Ein Schmuckstück
für jedes
Wohnzimmer



Auch 1992 gibt es wieder einen farbigen Ducati-Wandkalender. Motive wie Harris-Ducati, 450 Desmo, 888 Corsa, 900 Supersport, Eigenbau-Ducatis und Rennmaschinen erfreuen das ganze Jahr lang das Auge des Betrachters. Dieser Kalender darf in keinem Wohnzimmer oder Büro fehlen.

Heute noch Karte ausschneiden, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich ___ Exemplare
von dem Guzzi Le Mans I Poster zum
Preis von 30 DM (incl. Versand in
stabiler Rollenverpackung).
Kein Nachnahmeversand!

Antwort

0 Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

Holger Aue

0 Den Betrag habe ich auf das
folgende Konto überwiesen:

Witthack 4c

Hamburger Sparkasse

2100 Hamburg 90

Bankleitzahl: 200 505 50

Kontonummer: 1273492536

Kein Nachnahmeversand möglich!

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich ___ Exemplare
von dem Ducati-Wandkalender 1992
zum Preis von 32 DM. Dazu kommen
einmalige Versandkosten in der Hö-
he von 4 DM. Keine Nachnahme!

Antwort

0 Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

Verlag Hasselbrink

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

Postfach 2322

2300 Kiel 1

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Kein Nachnahmeversand möglich!

MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

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

_____ Bank

_____ Bankleitzahl

_____ Kontonummer

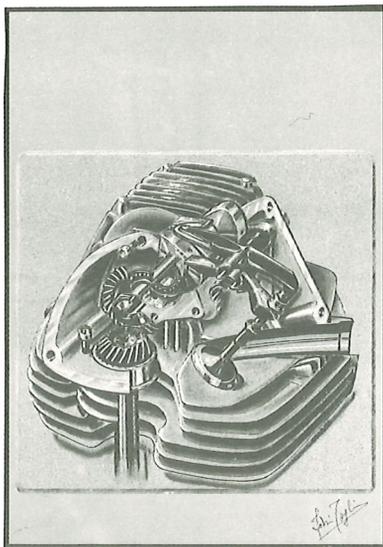
_____ Unterschrift

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

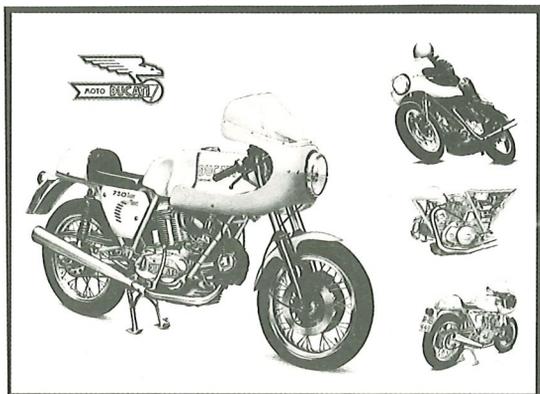
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



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



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

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

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

Antwort

Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel 1

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten ange-
kreuzten Poster.

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

Antwort

Bank _____

Bankleitzahl _____

Kontonummer _____

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

Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel 1

(Alle Preise incl. Versand)

Datum Unterschrift

Cagiva/Ducati Novitas

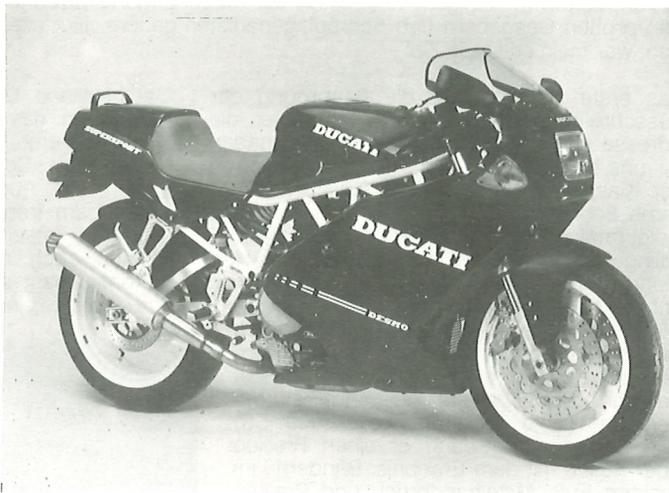
Cagiva/Ducati hat sich bei den erfolgreichen Modellen 750 SS/900 SS und der in Deutschland etwas unbeliebten 907 ie darauf beschränkt, die Motorräder in Details durch Modellpflegemaßnahmen zu verbessern. Die Cagiva 125 Mito wird es zusätzlich als Eddie Lawson Replika geben. Als limitierte Sonderserie kommt eine überarbeitete 900 SS mit 1-Mann-Sitz und niedrigem Fahrzeuggewicht auf den Markt.

Eddie Lawson Replika

Die Cagiva Mito Lawson 125 fällt sofort durch die Startnummer 7 am Heck und das gelbe Feld um die Schweinwerfer herum auf. Ein paar wenige Aufkleber vervollständigen den optischen Eindruck einer Lawson Replika. Auch der neue Auspufftopf sieht jetzt mehr nach "Rennstrecke" aus.

Cagiva Supercity 125

Das Funbike hat den Zweitakt-Motor der Mito mit 125 ccm und 27 PS. Das 140 kg schwere Show-Bike verfügt über eine Doppelauspuffanlage und breiten 150er Hinterradreifen.



Die 900 SS erhielt neue Bremssättel und eine Sitzbankabdeckung.

Ducati 750/900 SS

Die Zweiventilmotoren erhalten im neuen Modelljahr endlich eine Ölbadkupplung anstatt der Trockenkupplung, die oft Anlaß zur Klage war. An der Gabel kommen neue, goldene Bremssättel von Brembo zum Einsatz und die Gußräder sind jetzt schwarz lackiert. Neben der SS in Rot können die Zweizylinder als zusätzliche Farbvariante auch in schwarz mit weißen Rädern und Rahmen geordert werden. Auch die 750er erhält einen am Zylinderkopf des liegenden Zylinders befestigten Ölkühler. Der 900 SS wurde eine Sitzbankabdeckung für den Soziussitz spendiert.

In einer limitierten Auflage von 500 Stück wird es die Ducati 900 SS Lightweight geben. Wie der Name schon sagt, soll sie leichter als das Serienmodell sein. Optisch fällt sie durch eine 1-Mann-Sitzbank und hochgezogene Auspufftöpfe auf.

907 ie

Auch die vollverschaltete Ducati gibt es nun in schwarz mit weißen Gußfelgen zu kaufen. Zu den technischen Änderungen gehören die gleichen goldenen Bremssättel wie an den Supersport Modellen und andere Auspufftöpfe.

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

Das erste Mal

Ducati-Clubrennen in Assen

Nachdem ich mit meiner neuen Ducati Nuda die ersten 6500 km abgerissen habe, dachte ich mir, beim Ducati-Rennen in Assen mal selber mitzumachen. Da ich es nicht weit habe bis zum Motorrad-Mekka Assen und ich dort öfters anzutreffen bin, war die Vorstellung, einmal auf diesem Kurs zu fahren, schon mit einigem Kribbeln in der Magengegend verbunden, obwohl ich absolut nicht zu den großen Gasgebern und Schräglagenartisten gehöre. Nur alles wieder heile nach Hause bringen, war mein erklärtes Ziel.

Das erste Problem war die Besorgung der Ausschreibung. Nachdem ein Bekannter die Adresse endlich herausgefunden hatte, haben wir uns beide Anfang Juni für das Rennen in der Klasse V2 (2 Zyl. Ducati für etwas langsame Fahrer) angemeldet. Wir drei, das sind Holgi (meine Person) und Hans-Peter (HP-Kerkeeling-oder was?) und das Italo-Unikum Hermann das Phantom, freuten uns schon riesig auf den 8. September 1991.

Die erste Hiobsbotschaft kam dann Anfang August, Hans-Peter war nach Assen gefahren, um an dem freien Einstelltraining teilzunehmen. Leider setzte Ausgang-Fahrerlagerkurve seine Kickstarterwelle (900 SS) auf, und damit gewann er einen Freiflug über Assen mit dem Ergebnis: Bänderriß im rechten Fuß, Mittelhandbruch und Prellungen, Prellungen,....

An seinen Einsatz war jetzt leider nicht mehr zu denken, was schade war, er hatte sich ebenfalls wie alle anderen auf dieses Ereignis gefreut. Jetzt kam er als moralische Unterstützung mit.

Die Bestätigung kam dann nach langem Warten am 29. August mit einer Enttäuschung:

Da die Startfelder schon übertoll waren, war ich leider nur Reservist. Meine Startnummer war die 81, was besagte, daß alle mit den Nummern 81-89 auf der Reserveliste für das V2 Rennen eingeteilt waren. Nur durch Losentscheid konnte einem oder mehreren von uns Reservefahrern ein Platz im Rennen zugeteilt werden. Training am Samstag durfte man aber mitfahren, na wenigstens etwas.

Drei Tage vorher nochmals treffen zur Lagebesprechung, was nehmen wir mit reicht Bier und Wein, Kotelett oder Schnitzel, usw....

Freitagvormittag Motorrad fertig gemacht, extra lange mit den Startnummern auf dem Hof stehen lassen und die Nachbarn beobachtet, wie die Hälse immer länger wurden. Nachmittags dann los, die 150 km bis Assen ruckzuck hinter uns gebracht.

Nennungskarte, Versicherungspass besorgt und Zeltlager aufgebaut. Echt goiler Platz dachten wir noch so um 18 Uhr, als wir unser Abendbrot verdrückten, aber dann kam die Invasion von trinkfesten zukünftigen Nachbarn

aus Holland. Die erste Nacht haben wir bis auf Hermann, das Phantom (der glückliche?, trägt ein Hörgerät - und klick, Hermann hört nur noch sein Schnarchen, wir übrigens auch) kaum ein Auge zugemacht. Unsere neuen Nachbarn tranken (tun wir auch manchmal), sangen (machen wir ab und zu), rülpsten (kann auch mal vorkommen) stundenlang! (kommt sehr selten vor) vor sich hin, daß es nur so eine einzige Nerverei war.



Samstagmorgen, raus aus dem Zelt und erstmal den Himmel begutachten, naja vielleicht bleibts ja trocken. Frühstück in aller Ruhe, denn unsere Nachbarn hatten sich zum Schlafen gelegt, dann zur technischen Abnahme und Lärmmessung (105 db waren er-

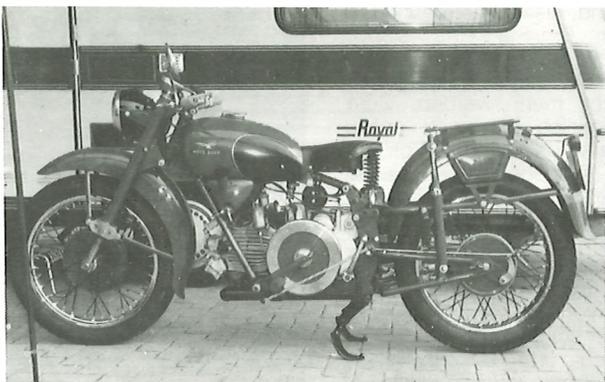
laubt), Fahrerbesprechung und Arztbefragung. Den gleichen Gedanken hatten auch alle anderen, nach langem Warten aber alles ohne Probleme überstanden.

Um 12 Uhr 10 sollte es dann endlich soweit sein, das erste Training stand auf dem Programm, ab 11 Uhr 30 ging das verdammte Kribbeln in der Magengegend wieder los. Ich war ehrlich gesagt heilfroh, daß es endlich losging. Die Strecke war teilweise noch feucht, denn ab und an kam mal so ein kleiner Nieselregen. Die ersten Runden habe ich dann erstmal geschaut, wo es lang geht, die Zeit war auf keinen Fall weltmeisterlich (2:35,40), aber ich hatte meiner Frau und meinem Geldbeutel versprochen, ja alles heil zu lassen. In den letzten Runden fuhr ich dann 2:26,83 - was auch keinen vom Hocker gerissen hätte, aber ich war fürs Erste zufrieden.

Nach dem Training erstmal anständig essen gehen und dann Motorräder gucken. Hier wurden wieder alle Erwartungen erfüllt, was das Italo-Herz sich so wünscht. Leider war die Daytona von Dr. Wittner dieses mal nicht da, ein schlechtes Omen?

Um 17 Uhr 40 mußte ich zum zweiten Training raus, da es erst 15 Uhr 30 war, und ich nachts kaum ein Auge zugemacht hatte, dachte ich mir, hauste dich noch eben eine 1/2 Std. aufs Ohr. Von wegen, fast hätte ich das 2. Training verpennt, um 17 Uhr 10 wurde ich erst wieder wach. Halb verpennt angezogen und zum Vorstart, die laufenden Motoren mit den schönen satten 105 db holten dann den letzten Funken Schlaftrunkenheit aus den Knochen. Die Strecke war auf der Ideallinie teilweise abgetrocknet, teilweise noch naß.

Nach meiner ersten Runde von 2:38 habe ich mich dann auf für mich gute 2:20,96 gesteigert, womit ich voll zufrieden war. Leider ging auch das 2. Training viel zu schnell vorbei. Ein ganz besonderer Dank gilt den schnellen Fahrern im Training und Rennen, da ich und auch andere, wie gesagt, nicht die schnellsten waren. Alle haben sich auf der Strecke absolut fair verhalten und auf langsamere Fahrer Rücksicht genommen. Da ich für das Rennen ja nur als Reserve vorgesehen war, wurde dann abends der Grill in Gang gesetzt und erstmal eine zünftige Brotzeit abgehalten. Nebenbei haben wir getestet, ob Bier und Wein reicht, leider war es zuwenig. Unsere Rache an unseren Nachbarn konnte leider nicht vollzogen werden. Abends in der Boxengasse gabs dann goile Mucke und viel gute Stimmung. Zwischendurch ging ich dann mal zur Ryders-Info, um mir die Startaufstellungen für die morgigen Rennen anzugucken. Beinah fiel mir mein Becher Bier aus der



Im Fahrerlager gab es auch schöne Veteranen zu bewundern.

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

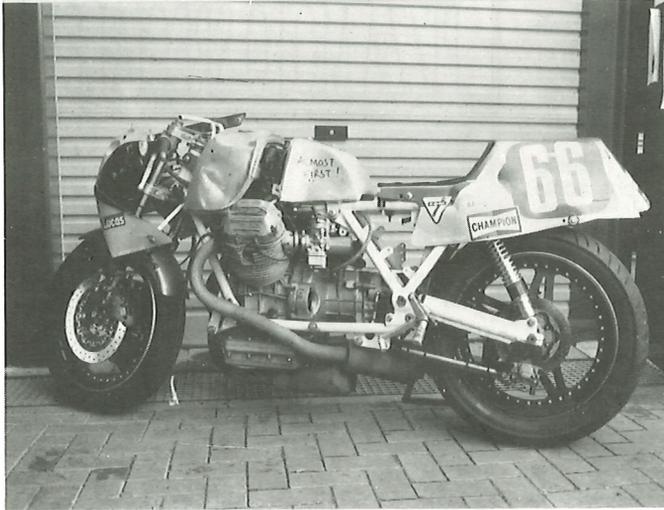
HH 70 • Berliner Platz

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“!

Hand, als ich laß, daß ich in der 8. Startreihe stand. Wow, ich durfte nochmal fahren, schöner konnte es nicht mehr werden. Zum Vergleich sei noch angemerkt, daß die Pole-Position im Gegensatz zu meiner 2:20 Zeit, eine 2:03 war.

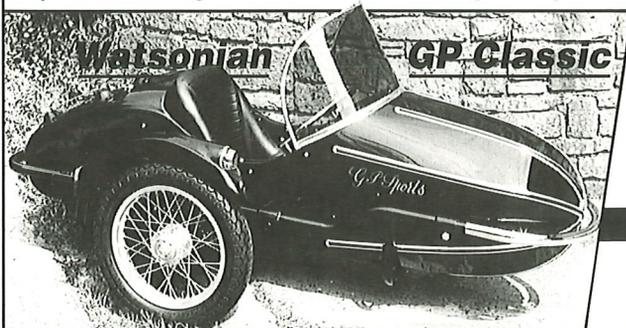
Also zurück zu HP und Phantom Hermann, die zur Feier des Tages noch irgendwo eine Flasche Wein hervorzuberten. Die Nacht war schon lange angebrochen und unsere lieben Nachbarn wurden wach, dann gingen wir ins Zelt. Hermann machte wieder klick, und der Rest versuchte zu schlafen, was dieses Mal aber gut ging.



Oben: Eine in Deutschland straßenzugelassene Guzzi mit Spezialfahrwerk und mechanischem Anti-Dive an der Gabel.

Links: Diese Guzzi aus England bot in dem Battle of Twins Rennen der Gruppe B einen spannenden Zweikampf mit einer Ducati 851 um die Spitze. In der letzten Runde kam Ian Cobby mit der Guzzi - in Führung liegend - von der Strecke ab und überschlug sich mehrmals.

Squire Seitenwagen • Watsonian Seitenwagen • Squire Anhänger • Anhänger-Kupplungen



Watsonian-Squire
IMPORT & VERTRIEB

LOHRÉ
Gespanne

Lee-Hannemann

UNTERBERG 46 • 5653 LEICHLINGEN 1
TEL. 021 75 1989 12 • FAX 25 77

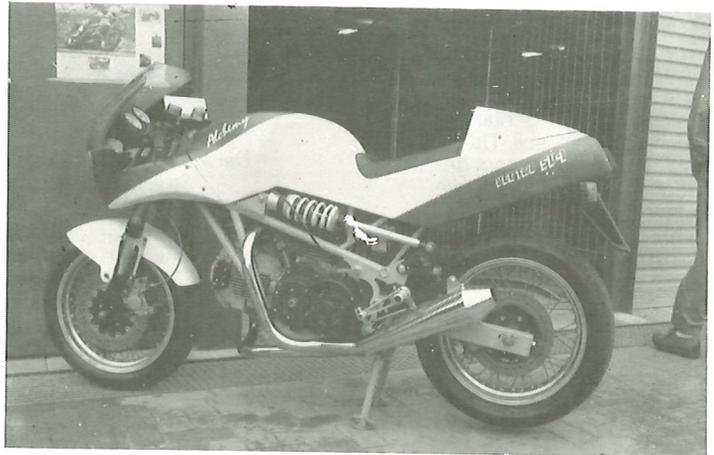
Am nächsten Morgen erst mal wieder den Blick zum Lorenz, aber nischt zu sehen. Regen war angesagt und um 10 Uhr 50 sollte das Rennen über die Bühne gehen. Raus zum Vorstart, der Regen wurde etwas mehr und dann weniger. Die Warm-up Runde, dann Startaufstellung, einen Blick auf die Zuschauerkulisse läßt wieder ein bißchen Kribbeln im Magen aufkommen, aber so langsam gewöhnt man sich daran. Nur nicht den Start vergurken, ganz ruhig bleiben und in der ersten Kurve hinter dem Fahrerlager heil durchkommen. Das waren meine letzten Gedanken, als die Ampel auf Grün ging. LOS! Alles klappte, so wie ich es mir vorgenommen hatte, nur das jetzt der Regen wieder verstärkt einsetzte. Als es so richtig naß war, habe ich es noch vorsichtiger angehen lassen. Das Rennen war über 10 Runden angesetzt, wovon ich 8 Runden gefahren bin, da ich zweimal überrundet wurde. Von 34 gestarteten kamen 31 ins Ziel. Ich wurde 30ter, die Freude war trotzdem riesig groß. Das Moped blieb heile und bekam einen freundlichen Klaps nach dem Fallen der Zielflagge, ein Stück Zucker hatte ich leider nicht bei mir.

Den Rest des Tages wurde dann Rennen geguckt und gehört. Das Wetter wurde zum Glück wesentlich besser, sogar echt schön nachher. Gegen 17 Uhr packten wir zusammen, und nach dem letzten Rennen gings wieder nach Hause. Das nächste Jahr werden wir wieder hinfahren, nur wollen das nächste Mal beide fahren, unser Teammanager das Phantom Hermann hat ebenfalls schon zugesagt. Großes Italo Ehrenwort!

Am Montag wurde dann das Motorrad gewaschen, die Nummern entfernt, worauf die langen Hälse meiner Nachbarn wieder kürzer wurden, und alles war vorbei. Aber es kommt ja wieder im nächsten Jahr, und solange vertreiben wir uns die Zeit am kommenden Wochenende am Hockenheim bei der Superbike-WM, mit unserer Post-MZ bei Moto-aktiv und hoffentlich im Jahr 92 wieder in Kiel auf dem guten Ostsee-Treffen, was uns wieder mal viel Spaß gemacht hat. Und dann gehts wieder von vorne losach ist das herrlich!

Mit den besten Grüßen aus Oldenburg
Holgi, HP (Kerkeling - oder was?), Hermann das Phantom.

Rechts: Eine interessante Ducati mit Spezialfahrwerk aus Australien. Die Schwinge stützt sich über eine lineare Umlenkung gegen das links unter dem Tank liegende Federbein ab. Der Motor wurde auf Trockenkupplung mit geradem Primärtrieb umgebaut.



Laverda-Spezialist

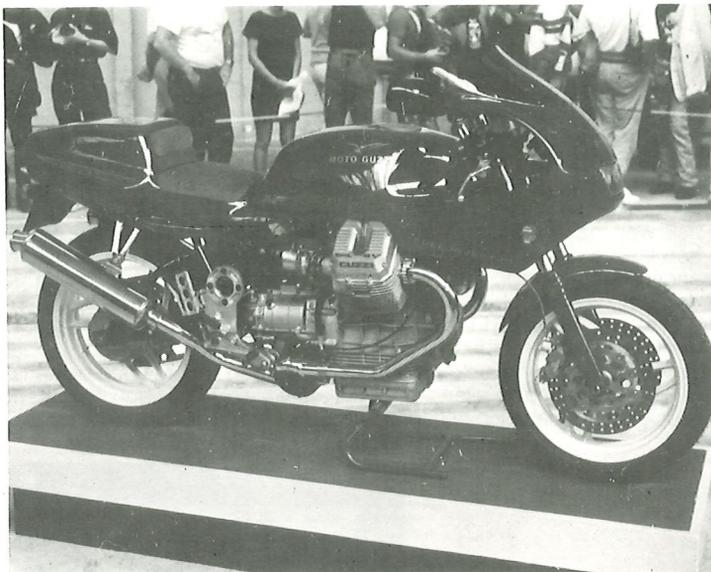
Sport-Sitzbänke, Sport-Kotflügel, Sport-Tank 24 ltr.
Sport-Felgen 5 Zoll, Sportnockenwellen, Sport-Auspuff
Sport-Verkleidungen, Sportventile, Sportkolben bis 85 φ
Sport-Kurbelwellen mit 79er Hub, doppelte Ventildfedern
Doppelzündung, verstärkte Steuer- und Primer-Ketten
Nieland-Spezialzündbox für 180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

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

70 Jahre Moto Guzzi - Treffen in Mandello

Der Termin für Guzzi-Freunde europaweit war in diesem Jahr das Wochenende 14./15. September. "Guzzi-Treffen in Mandello" waren die Zauberworte, die den Urlaubsplan vieler Motorradfreunde bereits im Frühjahr bestimmte.

Wir, das waren zwei Guzzi- und ein Aprilia-Fahrer, starteten bereits am Freitagmittag in Richtung Italien. Gemütlich ging's Richtung Chur, als sich die Wolken immer mehr verdunkelten und die ersten Tropfen fielen. Der Regen sollte uns über den Splügenpaß begleiten. Er sorgte auch dafür, daß später in Mandello alle Guzzi-Fahrer, die über diesen Paß gefahren waren, auf einen Blick zu erkennen waren. Oben am Splügenpaß waren nämlich Bauarbeiten auf einer Brücke. Die Umleitung verlangte von uns reichlich Überwindung. Etwa so viel, wie wenn man frisch gebadet in ein Schlammloch springen soll. Da es schon am Vormittag geregnet hatte, war die Umleitungsstrecke entsprechend schlammig. Doch es gab nur diese eine Möglichkeit. Also durch.



*Die Moto Guzzi Daytona im neuen Outfit.
So gefällt sie den Guzzi-Fans!*

In der Nähe von Mandello am Comer See wurde dann am späten Abend mit viel Überredungskunst noch ein Platz zum Zelten auf einem Campingplatz ergattert. Am Samstag trudelten mehr und mehr Guzzi-Fahrer ein. Man fuhr dann entweder auf den Festplatz am Hafen oder direkt vors Werk. Dort öffneten sich die Tore für die interessierten Besucher. Es gab einiges zu sehen: vom Windkanal über diverse Produktionseinrichtungen bis hin zur Teststrecke. Wer das alles schon kannte, staunte mehr über die Motoren, die künftig kleine Flugzeuge antreiben sollen. Basierend auf den Motortypen der kleinen Modelle hatte man mit einigen An- und Umbauten vorne einfach einen Propeller angesetzt.

Was die Motorradfreunde noch mehr faszinierte, war die Tatsache, daß die bereits seit zwei Jahren erwarteten Modelle Daytona 1000 und Quota nun ab Oktober definitiv in Produktion gehen sollen. Die sportliche Daytona mit ihrem 4-Ventil-Motor kommt nun mit einer Halbschalenverkleidung daher. Blickfang ist damit der Motor. Diese Optik steht der Maschine ausgezeichnet. Die Enduro Quota hat sich seit der letzten Präsentation nur minimal verändert. Zu sehen war sie in einem noblen Blauton.

**Das motorrad-
freundliche
GASTHAUS**

zwischen

Kassel + Marburg

Brockmeyers
**Landgasthaus
Zum Artal**



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

Frisches Veltins

Wem es 20000 Lira wert war, konnte sich in die offiziellen Teilnehmerlisten eintragen. Dafür gabs neben einer Festschrift eine kleine Silberbtafel zum 70-jährigen Firmenjubiläum. Am Sonntag war dann der Tag der italienischen Guzzi-Fahrer. Was an Motorrädern die Straße nach Mandello befuhr, sprengte alles bisher erlebte. In allen Straßen nur noch Guzzis: von der V 7 Sport bis zur Mille GT, von der Stornello bis zum Galletto, vom Lastendreirad Ercole bis zum Mofa Trotter. Bekanntlich hat

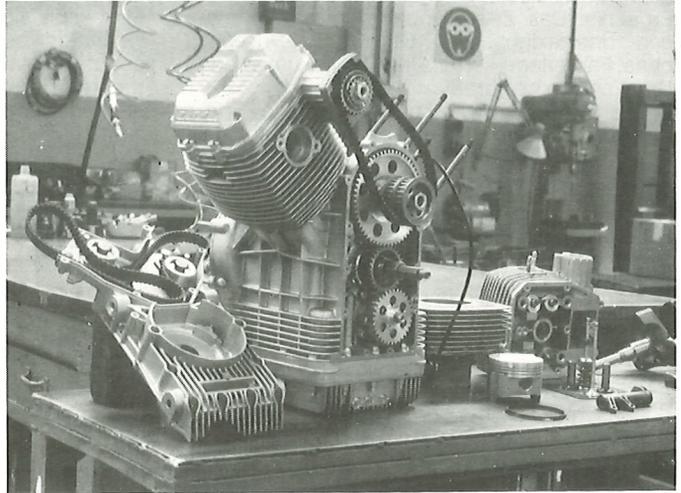
Guzzi ja schon fast alle Motorenbauarten und Zylinderzahlen verbaut. Mittags gabs dann zahlreiche Pokale. Der älteste Teilnehmer war über 80 Jahre alt. Die weiteste Anfahrt "schlappe" 2600 km aus Finnland. Als wir uns am Montag bei strahlendem Sonnenschein wieder auf die Rückfahrt machten, wußten wir immerhin, daß uns eine solche Strapaze nicht bevorstand... und daß es sich gelohnt hatte. Walter Arndt

Moto Guzzi Daytona

Bei der ersten Präsentation 1989 in Mailand war die Daytona eine Replica der Dr. John Rennmaschine aus Amerika. Ein Jahr später auf der IFMA sah das zukünftige Flaggschiff immer noch dem BOT-Racer ähnlich, auch wenn das Fahrzeugheck, Auspuffanlage, Gabel und Rahmen verändert worden waren. Anlässlich der Geburtstagsfeier wurde die Daytona in neuem Design den Fans vorgestellt.

Bei der Neugestaltung der Daytona gingen die Designer wieder einen Schritt zurück in die klassische Richtung und verpaßten dem Motorrad eine Halbschale, die den Blick auf den Motor freiläßt. Über dem kleinen eckigen Schweinwerfer befindet sich eine recht große, lackierte Stirnfläche.

Das Cockpit ist nun tief in die Verkleidung integriert und nicht mehr mit einer plumpen Aluplatte an der oberen Gabelbrücke festgeschraubt. Die rechte Lenkerarmatur verfügt über einen externen, an der oberen Gabelbrücke festgeschraubten, Bremsflüssigkeitsbehälter und der Handbremshebel läßt sich in der Entfernung zum Lenker verstellen. Der Tank scheint von den bisherigen Prototypen übernommen zu sein, völlig neu ist dagegen die Sitzbank. Sie ist wesentlich formschöner als die bisherigen Versionen, die zuviel Seitenfläche hatten und immer so aussahen, als wären sie einfach nur draufgelegt. Im Sitzbankbürzel befindet sich der Luftfilterkasten, dem die Luft durch zwei seitliche Öffnungen unter dem Fahrersitz zugeführt wird. Bei den bisher gezeigten Versionen wurde die Luft über eine Öffnung auf dem Höcker oder zwei Schlitz in der Höckerrückseite angesaugt.



Der Motor der Daytona. Über Stirnräder wird die Zwischenwelle angetrieben. Von dort laufen die Zahnriemen zu den Nockenwellen.

Die früher schwarze Auspuffanlage erstrahlt in der neusten Version in Chrom mit hochgezogenen, voluminösen Auspufftöpfen.

Das im Werk gezeigte Motorrad soll erst einen Tag vor der Präsentation fertiggestellt worden sein. Es soll aber ein zweites Fahrzeug in dieser Version geben, das schon über 30000 Kilometer gelaufen sein soll. Red.

Nach langer, schwerer Krankheit verstarb

Wolfgang Rieß

Wolfgang war Initiator des Ducati-Treffens in Hannover und des Ducati-Europa-Treffens in Grohnde.

Viele werden den Ducai-Sammler aus Hannover vermissen.

Große Klappe, nichts dahinter!

15.09.91 Superbike WM-Lauf in Hockenheim. Für uns als sich zwanglos treffender Kreis von Ducati-Besitzern ein Grund, eine schöne Odenwald-Tour mit dem Besuch des WM-Laufes zu kombinieren. Man möchte schließlich Roche, Polen und Co. auch einmal live erleben.

Das I-Tüpfelchen für ein schönes Motorradwochenende ist schließlich noch die Einladung des Generalimporteurs DNL in sein eigens für diesen Zweck aufgestellte Ducati-Zelt. Große Anzeigen in diversen Motorradzeitschriften verkünden diese Aktion. Warum auch nicht, denkt man sich, wenn Suzuki große Einladungen an seine Fans ausspricht, warum sollte es Ducati nicht auch tun.

Am Ring angekommen, beginnt das große Suchen. Wo befindet sich das, laut Anzeige in "Nähe Fahrerlager" stehende, Zelt? Auch andere Ducatisti sind eifrig auf der Suche.

Ergebnis: Das Zelt befindet sich im Fahrerlager, unerreichbar für Otto-Normal-Ducatisti ohne Fahrerlagerkarte. Die Freude unter den Duc-Fahrern war groß!

Niemand erwartet vom Importeur solche "Sonderaktionen", wenn dieser aber von sich aus promotionmäßig groß die Werbetrommel rührt und alle Ducati-Fans (nicht nur Fahrer!!) einlädt, dann sollte er sein Versprechen aber auch einhalten. Getreu dem Motto: Alle einladen, aber dann eine "2-Klassen Ducati-Gesellschaft" schaffen mit den "elitären" Fahrerlagerkartenbesitzern auf der einen und den "Otto-Normal-Ducatisti" auf der anderen Seite.

Dann soll man solche Aktionen gar nicht erst groß ankündigen, sondern sein lassen. Ich hoffe, damit auch im Namen vieler anderer enttäuschter Ducati-Fahrer gesprochen zu haben.

Wir werden uns sicher wieder einen Superbike WM-Lauf 92 ansehen, aber auf Aktionen/Veranstaltungen der Firma DNL keinen Wert mehr legen.

Man kann sich seine Ducati zum Glück auch woanders kaufen, und wird mindestens genauso gut bedient. Es gibt halt Leute, die Motorräder verkaufen, egal ob Ducati auf dem Tank steht, nur um mit einem Trend die große Kohle zu machen, und andere, die sich rührig um die Marke kümmern, auch Fahrer älterer Ducatis zuvorkommend bedienen und nebenbei mindestens genauso gut davon leben können. Kohle machen ist eben nicht alles.

Wir wissen, wo wir unsere nächste Ducati kaufen.

"DUCATI fahren ist Passion"

Thomas Lutz

im Namen des Ducati-Stammtisches-Unterfranken

DiCon präsentiert:

ALICE COO

Hey Stoopid T

29.10. KIEL – Ostseehalle

Leserbriefe

Meine Erfahrungen zum Thema "bleifrei":
Ich habe meine T4 (umgebaut auf 88er Bohrung) im Winter 89/90 bei Moto Spezial in Gomadingen umrüsten lassen. Sie war bis dahin ca. 85.000 km gelaufen, und so wurde der Umbau auf bleifrei direkt mit dem Einsatz neuer Ventile samt Führungen durchgeführt. Anfangs habe ich Super bleifrei mit 95 Oktan getankt, bin dann aber zu Super plus übergegangen, da der Motor beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen heraus klingelte. Bis jetzt bin ich über 25.000 km ohne Probleme gefahren, wobei ich das Ventilspiel zwei oder dreimal kontrolliert und evtl. ein klein wenig nachgestellt habe.

Tschüß Wolfgang

Hallo Motalia-Team,
auch ich möchte meinen Bleifrei-Senf dazugeben. Seit nunmehr 17 000 km fahre ich mit meiner Le Mans V (Bj. 88) Super-Plus bleifrei. Bisher ohne Probleme. Der Benzinverbrauch ist gleichgeblieben. Das Ventilspiel wird nach 5000-7000 km kontrolliert und ggf. eingestellt. Übrigens: Laut Importeur dürfen alle großen Guzzi, die ab 1988 offiziell importiert wurden, mit Super-Plus bleifrei betrieben werden. Mit guzzianalen Grüßen
Jörg Rähler

Hallo MOTALIA Team!

Ich bin ein bißchen ärgerlich. Natürlich nicht über Euch sondern über einen Knaben und ein Mädels aus dem Hochschwarzwald. Leider kenne ich deren Adresse nicht. So muß ich diesen Weg gehen. Nun aber zu meiner Verärgerung.

Da kommt einer daher, will exotisches und alltägliches Bewundern und ist nicht bereit, etwas dafür zu bezahlen. Stattdessen schleicht er sich irgendwo ein. Macht er so etwas im Zoo oder im Festzelt auch? Dann kritisiert er auch noch den Veranstaltungskalender. Geht ihn der überhaupt etwas an? Sicher sind auch Fahrer anderer Marken auf Guzzitreffen gerne gesehen. Aber mit dem Nörgeln sollen die erst einmal bei ihren eigenen Clubs anfangen. Schließlich meckert er auch noch über britische Preise. 35 DM pro Nacht und Nase habe ich auch vor 8 Jahren in Bayern bezahlt. Ich denke, er ist einer dieser ewigen Meckerer. Trotzdem wünsche ich ihm viel Spaß auf seiner BMW.

Wolfgang Göller

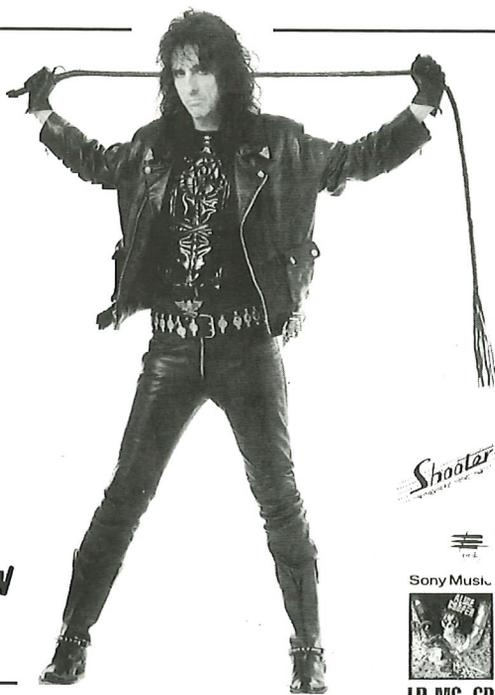
Hallo Motalia-Leser!

Ich suche Erfahrungsbericht über 48er Schajor-Krümmen und 130er/140er-Reifen in LM 4/5 Schwinge.
Jörg

OPER

er '91

don't be stoopid,
get your Ticket now



Shooter



Sony Music



LP, INC. CD

Leserbriefe

Hallo MOTALIA Team!

Letztes Wochenende war die Mandello-Werksfahrt zu Moto Guzzi (muß zum Abschluß sein!); leider hat das üble Regenwetter vieles vereitelt. Von Moto Guzzi gibt es nichts aufregendes zu berichten. Die Daytona ist noch nicht in Produktion, aber die Hallen machten einen aufgeräumteren Eindruck als letztes Jahr. Es standen auch viele fertige Motorräder aller Hubräume in der Montagehalle.

Eigentlich bin ich zuversichtlich, daß Moto Guzzi die Absatzprobleme in den Griff kriegt. Jetzt heißt es eben Ärmel hinterkrempeln! Natürlich wird noch in alter Manier gefertigt und einzeln montiert, die Leute bauen "ihr" Motorrad. Nur muß eben die Qualität gesteigert werden und die Preise sind z. Zt. überhöht.

Gewisse Verbesserungen fließen in der laufenden Produktion ein, das läßt hoffen!

Zur MOTALIA kann ich nur sagen: Warum Gutes ändern (der Satz könnte von Guzzi stammen!)?

Es ist jedesmal eine Freude, das neue Heft zu lesen. Ich glaube, so wie mir geht es den Meisten. Also macht weiter so, laßt Euch nicht beirren!

So das wärs für heute. Ich wünsche Euch und allen Italo-Freaks einen guten Saisonabschluß. Mit guzzionalen + desmodrom. Grüßen
Karl

Benelli



DUCATI

PIAGGI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Guzzi Müller	Hamburger Chaussee 73	2150 Buxtehude-Ovelgönne
Fa. Polo	Faulstr. 20-22	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	2300 Kiel
Andre Vaut	Steinkamp 5	2743 Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	3300 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
Hänsle GmbH	Industriestr. 12	7637 Ettenheim/Altdorf
Pits Moto Italia Import	Hans-Thoma-Str. 2	7750 Konstanz
Fa. Stork	Carl-Metz-Str. 53	7800 Freiburg
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	8908 Krumbach
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700 Wiener Neustadt

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

Kostenlose Kleinanzeigen

Aprilia

Verk. Aprilia 350 Tuareg Wind, 27 PS-Reiseenduro, EZ 87, \$5/93, 8100 km, techn. und opt. fast Neuzustand. Festpreis 4300,-DM. Verschicke auf Wunsch Foto und Testbericht. Tel: 02361/371628

april

Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Benelli

Suche Unfall-Maschine Benelli 654. Tel.: 0203/740533

Benelli 250 2C, Bj. 75, 2 Zylinder, Speichenräder, Trommelbremsen, TÜV 2 Jahre zu verkaufen, VB 1250,-DM. Tel.: 02722/8206

Suche Benelli 124 (Zwei-Zylinder-Viertakter), Zustand egal, auch Motorschaden oder Unfall, Tel. 0431/671108

Cagiva

Cagiva 350 Elefant, 27/37 PS, EZ 9/90, V-Garantie 10/91, 8000 km, Hauptst., 1a Zust., VB 7200 DM, Tel. 06805/4828

Su. günstig Cagiva 650 Alazu., Ducati 600 Pantah oder Guzzi 650 Lario bzw. LM 2,3 oder 4. Gerd Vogel, Fabrikstraße 5, O-9251 Krumbach

Ducati

Ducati 750 Sport, Bj. 89, 11000 km, 8500,-DM, Tel. 030/4915029 oder 030/4061332

DUCATI LAVERDA MOTO GUZZI

Über 60 Polyesterenteile für italienische Motorräder aus eigener Produktion
Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr
Münsterstraße 44-46 · 5100 Aachen
(02408) 2848

seby·poly

851, Preis VB oder tausche gegen HR2, S2 oder Mille. Tel. 02217901348 ab 19.00 Uhr

Private Kleinanzeigen sind kostenlos

Su. original Auspuffrohre für 500er Pantah und Kopie eines Kfz-Briefs. 0211/452649

Suche Pantah Teile, Contis, Tank, Sitzbank a. defekt. Verkauft Superbike Rohre V4A Ebb. 05371/56494

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? Übernahme die Zustellgebühr. An: Reiner Leicht, Tannenstr. 10, W-6209 Hohenstein 1, Tel: 06120/1383.

Ducati 900 SS zu verkaufen, TÜV 08.93, 20000 km, diverse Extras, 18000,-. Tel. 0421/6362741

Verk. Pantah 600, viele Extras/Neuteile, 2J. TÜV, gepflegt! VB 6800,-, 02173/64352 ab 18.00

DANIELE MOTO
Italienische Motorräder

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

Suche für Duc 500 Pantah Trockenkupplung. Verk. 250 Desmo Motor VB 3000 DM. 030/6618195

Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

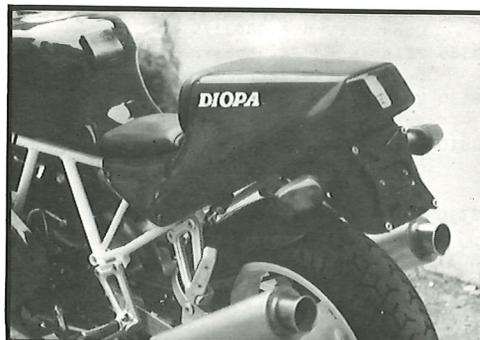
- kompletter Einmannhöcker
- Kotflügel hinten und vorne – kurze und lange Ausführung
- Spoilerscheibe getönt
- passend an Originalbefestigung
- mit TÜV-Materialgutachten
- und viele weitere GFK-Teile für Ducati-Modelle

DIOPA

● **GFK**

Kunststofftechnik

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



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 * Kämma/Vertr. Heitmann
Mittelweg 2 * 04532/6228
- 2255 Langenhorn * Fa. Dohrn
Dorfstr. 166 * 04672/1292
- 2351 Timmaspe * H.S. Motorrad-Technik
Ligusterweg 2a * 04392/1807
- 2802 Ottersberg-Otterstedt * Fa. Kämma
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepper Str. 15 * 04242/2196
- 3000 Hannover 1 * MO-TEAM GmbH
Vahrenwalder Str. 115 * 0511/661907
- 3111 Melzingen * Fa. Möglich
Hauptstr. 4 * 05822/1399
- 3558 Frankeberg * Fa. Huber + Bressler
Röddenauer Str. 16 * 06451/4700
- 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 Berleburg * Fa. Witten + Weber
Ederstr. 60 * 02751/6609
- 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
- 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 Mühldorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donastr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehermeier Motorräder
Deggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8430 Neumarkt * Jura-Motors
Regensburger Str. 84 * 09181/8570
- 8510 Fürth * Fa. Braun & Eschenbacher
Otto-Seeling-Promenade 6
0911/773651
- 8710 Kitzingen * hmf-Motorräder
Muldenweg 8 * 09321/24444
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/Allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

Kostenlose Kleinanzeigen

Verk. Veglia Drehzahleser und Antrieb für 900 Modelle. FP. 250 DM, Telefon: 05223/41342

DUCATI HAMMA

04205 - 8707

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

Sale prospects of 900 Replica = Darmah = SS = 860
GT = 500/600 Pantah = 500
GTL (Bicilindrico) = 450
Scrambler = 125 Regularita.
For sale best RGS: Kjell
Gjörstein, Hardangervegen
160, N-5720 Palmafossen,
Norway

900 SS, EZ 4.90, 10 tkm,
Reifen hinten neu, Kette
neu, VB 14500 DM, Tel.
04171/50275 oder 50424

MOTO GUZZI

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

LAVERDA

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

DUCATI

900 SS, HR, SD | Einzylinder 125-450

MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA

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

FRODO'S Zweirad-Garage

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

Verk. SS Halbschale mit
Scheibe, dopp. Sitzbank f.
SS. Suche f. SS linken Mo-
torgehäusedeckel sowie
Imola Sitz. Tel. 05831/7258

Pantah-Teile: Sitzb., Kunst-
stoffteile; off. Trichter;
kompl. Kabelbaum; Lima;
Hebel; Kettensatz; 09151/
95923

Scrambler 250, Bj. 68,
Verga., Sitz, Speich. Elek-
trik, Lack neue Orig. Teile,
TÜV neu, VB 3950, Tel.
07425/5512

Suche original Rücklicht-
halter für 750 SS-Kickstar-
ter/Rahmen mit Brief,
Bremshebel für 750 SS
rund. 09924/822

Verkaufe für Duc 750 F1
gebrauchte Zylinder + Kol-
ben. Tel. 07722/5506 Bitte
nach 18.00 Uhr anrufen

SILENT HEKTIK

LiMa- Kontroler
Trocken- Akkus
Zünd- Systeme

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

Suche Ducati 900SS-Kö-
nigswellen-Motor. Tel. ab 20
Uhr 06281/4616

**Motalia erscheint immer
Mitte des Monats**

Gilera

150 Strada, EZ 74, TÜV
11/92, gt. Zust., VHB 1500,-
Tel. 0551/68311 u. 0551/
45835

Guzzi

Verk. 850 T5, Bj. 87, 35000
km, TÜV 8/93, Pichler UNI
4, Koffer, Sonderlackierung,
VB 8000,-, Tel. 06181/
78156

Moto Guzzi Cal II, schw.,
Garagen Motorr., Werk-
stattgepf., 70 tkm, EZ 3/85,
TÜV 8/92, HD-Zusatz-
scheinw. FP DM 9000,-, Tel.
040/ 2504788

Suche Sitzbankhalterung für
kleine Guzzi. Es wird doch
wohl jemand so ein Teil in
der Garage liegen haben,
das er nicht mehr braucht!
Der Zustand ist fast zweit-
rangig. Also rafft Euch auf!
Tel. 0761/64611

120/90-18 ME 99, ca. 1000
km gel. w. Umbau, Pr. VS,
05051/1528 Jörg

Ein Satz Zylinder u. Kolben
für Guzzi V 35 I günstig ab-
zugeben. Die Teile sind ge-
braucht. Tel. 0761/64611

Suche gut gebr. o. neue
Sitzbk. f. SP I (mit Sitz-
mulde). Tel. 069/865272 o.
8302505

1 Mann Höcker ohne Pol-
ster für Le Mans 1-3, VHB
90,-DM. Tel. 06074/99661

Verk. Kegel- und Tellerrad
für LM I (Übersetzung N
7x33 original) 0 km zusätz-
lich nitriert, Preis VHS
04843/1427

V 35 / 50 / 65 / 75

ist unser Spezialgebiet

- Motor-, Getriebe-, Kardan-Instandset-
zung, schnellste Bearbeitung, da gro-
ßes Ersatzteillager vorhanden, natür-
lich auch für große Modelle
- Bleifrei umgebaute Zylinderköpfe im
Tausch (kleine Modelle, auch bei de-
fekten - wichtig! Kühlrippen müssen
intakt sein -)
- Bleifrei auch für große Modelle, nur
Umbau
- Tuning für alle Modelle
- Sonderzubehör speziell für kleine Mo-
delle
- Ersatzteilschnellversand

**Van Lier-Latscha GbR
Pits Moto Italia Import
Hans-Thoma-Straße 2**

7750 Konstanz

Telefon 075 3115 42 71

Tausche Laverda 1000
RGS, EZ 85, 7800 km gegen
italienisches Gespann, auch
reparaturbedürftig, Info:
06074/99661

Mille GT Gußräder
2.15X3.00" 1A, VB 500 DM,
Auspufftüten neu VB 400,
Tel. 04101/48235

Kostenlose Kleinanzeigen

Suche CEV Schlüsselstartzündschloß (auch defekt) u. Einstellknebel für Lenkungsdämpfer wie z.B. bei LM I u. 750 S. Tel. 02402/36606

Verkaufe: 2 Stahlfelgen D 3.00 x 15, wintergeschädigt, VB; 1 Cali-T3 Lenker f. 30 DM; 2 Lafrancioni f. T3 mit leichten Rostspuren, offen, mit DGM-Nr. f. 150 DM; 1 Tank T3-Convert f. 200 DM; 2 Federbeine vorn, T3, VB; 1 Kotflügel vorn, T3 f. 40 DM; 1 Kotflügel vorn (neu), LM II, f. 50 DM; 2 Seitendeckel T3 f. 40 DM; 2 Krümmer f. T3, f. 50 DM; 1 Ölabscheider T3 f. 20 DM; 4 Blinker T3, je 10 DM; 2 Auspuffe T3 orig., einer leicht nachgeschweißt, f. 200 DM. Tel.: 0561/43508

Verk. Borrari Felgen 2.15x18" vo. u. hi. für LMI/III m. Steckachse, Flansche, B.-Scheibenadapt. Tel: 0491/14472

V65 zu verkaufen, Bj. 82, TÜV 3/93, 30 tkm, org. Zustand. Tel. 07529/1537 Vollverkl. f. LM 1-3 Typ Stucchi kompl. mit Halter, Spiegel, Scheibe, gu. Zust., Sitzbank f. LM 1-3 Typ Valpolini, leicht def. Tel. 05831/7258

V35-Ansaugstutzen links, Ø innen zum Vergaser hin: 22 mm, nicht mehr ganz taufriech, abzugeben. Tel. 0761/64611

Moto Guzzi V 50 Spezial (Transcontinental-Umbau): Tank, Einmannsitzb., Verkleidung, Elektronik und E-Schubblade, Batterie unt. Getr. von Transcont., Zurückverl. Fußra., Stahlflex-Bremsl., breitere Bereifung, Rahmen, Schwinge, Kardan und Felgen kunststoffbeschichtet, Konis, luftunterst. Gabel, Lafras (nix TÜV-Orig. vorh.) Aluarmaturenhalt., VB 5200,-, Tel: 07541/7917 ab 21 h

• Hauptst. LM 4, kunststoffbeschichtet, rot, 50 DM; 1 kompl. orig. Auspuffanlage LM 4, VB 250,- DM; Lafrancioni, LM III, flammgespritzt, schwarz, 150,-DM; Metzeler ME 33 110/80 V 18; ME 99 A 130/80 V 18, beide 50 % Profil, je 50 DM. Tel. 06104/74276

Die Zeit ist gekommen...

MOTO GUZZI Wanduhr

Qualitätsuhr mit Junghans Quarzwerk. 1 Jahr Garantie. Andere Marken a. Anf. Einführungspreis 39,- DM

Neuaufgabe Seitendeckel im klassisch. runden Design mit Halter für große GUZZIs Preis (wie gehabt) Stück 65,- DM

Fotoinfo: E. Pallasch, Recklinghausen
Telefon : 02361/371628 ab 18 h
oder Anrufbeantworter

Moto Guzzi Cali 850 T3, 4/75, 30 tkm, schwarz, 40L. Koffer, Alu poliert, VB 7000 DM, Tel. 0531/339534

T3, 50tkm, TÜV neu, guter Zustand, VB 5800,-, Tel: 0211/4931455

Lodola 235 Sport, original + 2. Maschine als Teileträger, zusammen 2500 DM. Tel. 09332/1715

LM V, 6/89, Gep.tr., 20000 km, VB 11200,-, 05141/25723

ESCHER ITALO MOTORRADHANDEL

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

MOTO GUZZI Importe/Gratiskatalog

LM II	34 000 km, Neulack rot	'80
LM II	45 000 km, rot/schwarz	'81
LM II	30 000 km, weiß/schwarz	'79
LM III	37 000 km, weiß/schwarz	'79
LM III	Marzocchi Gabel, Konis, Stirnräder, Verkl., Sporthöcker	'83
Cali II	31000 km, Originalzust.	'86
850 T	45 000 km, m. Koffern u. Frontverkleid., sehr schön	'74
850 T3	50 000 km, Frontverkl.	'76
850 T3 Cal	23 000 km, neue Tüten sehr schöner Originalzustand	'76
V7 Spez.	14 500 km, neue Auspuffanlage u. neue Bereifung v/h	'71
V 50 Monza	23000 km, Original	'83
Morini 3½	40 000 km, Trommel vorne, Speiche	'74



Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

LM III, Speiche, schw. Sonderlack, Wechselhöcker, Halbschale mit Doppelscheinwerfer, 1000 ccm, scharfe Nocke, Getriebe + Antrieb überholt, VB 9300, Tel. 02303/14036

Suche Speichenräder für Le Mans II (Serienbrems scheiben) mit TÜV-Gutachten. Tel. 07361/78439

Kostenlose Kleinanzeigen

T3 Cali, Liebhaberstück, EZ 79, 23 tkm, Speiche, Motor kompl. neu gelagert 2000 km, 948 ccm, P3, Doppelzünd., Bleifrei, Bitubodämpfer u. Koni, Stahllum. Bremsl. u. weitere Verbesserungen mit Belegen u. alles eingetragen. Zustand tech. u. optisch 1A. Bei Interesse Bild mit Info. VB 9600 DM. D. Grünzel, 3111 Wieren, Drohe 6

Suche f. Le Mans I Lenk- kopfstange kpl. mit Lenk. dämpfer, orig.-Scheinwerfer, Hupe, Kabelbaum, 05261/6202

Cali 2, Bj. 86, schwarz, 44000 km, Speiche, Lederkoffer, viel Chrom und polierte Teile, Zustand optisch wie neu, VB 11000, Tel. 02422/1476

Suche für Halbschalenverkleidung Typ Agostini Verkleidungsscheibe. Tel. 06074/99661

Suche Guzzi Gespann Hinterrad 15", Tel.: 030/7742455

Verk. LM 3 DMB 998/95 PS, opt. LM1, Speiche, Stahlfl., Lafr. u. offene 40 Verg. und vieles mehr, alles TÜV. VB: 8500 DM, Tel: 0211/4391455

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**

Verkaufe Gebrauchteile: Vollverkleidung Typ Vf für LM II + III mit TÜV Guta., 250,-; 1 P. Lafrancoi LM III, 250,-; Sitzbank Ago. 1 Mann, 90,-; und div. Technikteile. 030/7742455

Verk. Vollverkl. 850T5 original, Lack neu Preis VS! und div. Cali II Teile. Tel. 04826/672 nach 18.00 Knut

MG V65, TÜV 4/93, sehr gepflegt Zust., Konis, Stucchi-Rastenanlage, VB 3950,- DM, Tel: 07531/16948

Verk. Werkstattbuch V 35-V65 Lario, original Fußrasten V65 Halterung original Verkleidung V65 Lario.
Suche V75/4 Ventiler auch Unfall oder defekt oder in Teilen (Motor). Tel. 07251/82217

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

Suche California bis 5000,- auch restaurierbedürftig. Tel. 02432/20179/5914

Suche Erfahrungen (Konstruktion?) mit Squire Seitenwagenbremse und Eigenbaufederung; eine Mini-Bremstrommel ist bereits vorhanden. Wer kennt eine Firma, die eine gespanntaugliche 2in1-Auspuffanlage in VA-Qualität mit TÜV herstellt? Tel. 0561/43508

LM3: Felgen 180,-, Verlich Schwanenhalslenker mit Gutachten 35 mm Ø 95,-, Tank, etc. Tel: 0211/4931455



T-Shirt DM 25,-

Großer Aufkleber
30x40 cm DM 20,-

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

GUZZI MÜLLER

Vertragshändler

2150 Buxtehude-Ovelgönne

Hamburger Chaussee 73,

Tel. 0 41 61 / 82 484

Kostenlose Kleinanzeigen

Verk. für Moto Guzzi LM 3: 2 Zündspulen, Gußfelgen vorn + hinten, Halter für Brems-scheiben vorn (Gußrad), Cockpit incl. Drehzahlmes-ser Veglia weiß groß, orig. Sitzbank, Lenkungsdämp-fer, Tel. 040/5709857

Originalteile Le Mans III zu verkaufen, Sitzbank, Ver-kleidung, Seitendeckel, Fußrastenanlage, Tel. 02261/56947

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

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

SILENT HEKTIK

LiMa- Kontroler
Trocken- Akkus
Zünd- Systeme

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

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

Verk. V7 700, Import, muß komplett restauriert werden. 2700,-. Zahle Aufpreis für LM I. Jochen Büchel, Langestr. 79, 4572 Essen i/OL

Verk. für Moto Guzzi T/Cali: Bremsscheibe hinten unge-loch, orig Cali 1 Wind-schutzscheibe kompl. mit Haltern, Tel. 040/5709857

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

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

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

Verk für V 65: 2 Gas + 1 Kupplungszug zusammen DM 20.-, Tel. 040/5709857

Wer hat Interesse an einem Italo-Stammtisch im Groß-raum Höxter? Bitte melden unter 05271/4259

2 Lafranconi Auspufftüten Cali II sauber, heil u. org. DM 300,-; Cali II Lenker org. DM 30,-; 2 Cali II Trittbretter org. DM 60,-; 2 30er Dell'Orto Vergaser m. Krüm-mer DM 190,-; 1 Verteiler Typ S 311 B-2 M, kompl. DM 200,-; 1 Guzzi Voltme-ter org. DM 20,-; 1 Batte-riekasten V2A f. 28 AH DM 80,-, Tel. 040/4911540

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

Moto Guzzi LM 3, EZ 84, Köpfe neu bleifrei, Doppel-zündung, Speicheränder, LM I Schale, Tacho + Drehz. Veglia weiß, Konis, Bitubo, techn. + opt. 1A, div. E-Teile + Zubh. Preis VHS. Tel. 040/5709857

Laverda

Laverda 1000, Bauj. 80, ge-neralüberholt, wegen Nach-wuchs zu verkaufen. Preis DM 7500,-, 02151/799151

Seitendeckel li. u. re. für SF u. Krümmer f. SF. Tel. 05831/7258

1000 RGS, EZ 85, 1. Hand, TÜV, 7800 km, Festpreis 10.000 DM, 06074/99661

1000 3CL, Konis, Stahlflex, Jota Fußrasten, Ochsenau-gen, EZ 4/83, TÜV 6/93, div. Extras; VHB, 05324/5190

750 GT mit SF Teilen, n. Niro-Speichen, v. V2A, n. Kolben, techn. u. opt. wirk-l. gut, TÜV neu, VB 7000, Tel. 04662/4259 Mark

Wer hat Interesse an einem Italo-Stammtisch im Groß-raum Höxter? Bitte melden unter 05271/4259

Laverda OR 600 Atlas, EZ 4/89, Extras, VB 8500, Tel. 07425/5512

Suche Werkstatthandbuch f. RGS in Deutsch, auch in guter Fotokopie. ab 18 Uhr 0821/704628

Suche zurückverl. Fußra-stenanlage für 750 SF2, Tel. 04451/85592

Mondial

F.B. Mondial 200 SS, Bj. 1955 Unfallmotorrad mit Brief + 2. Motorrad Bj. 1955 + Motor, 12 PS + 6 neue Kolben, Dinamin, 2x Borrani WM2 19"x36, 1 Borrani WM2 19"x40 + diverse Teil-e, Spezialwerkzeuge und Unterlagen. Alles nur zu-sammen. 7900 DM. Tel. 07133/16938 o. 15139

Morini

Suche Moto Morini 250 T (Einzyylinder) oder 125 T bil-lig, Zustand ist egal. Nehme auch Unfallmaschine oder Motorschaden zum Aus-schlachten. Tel. 0431/671108

Verkaufe Gepäckträger für Morini 250-V verchromt. 06151/314910

MV Agusta

Für MV 125S: Yamaha Duplex Bremse eingespeicht in Original-Felge komplett mit Anker, Handhebel, Achse, VB 500,-, H.M. Maurer, 0531/339599 spät abends

Sale Prospects Model of the year 1961 in blue Print 15 DM pice also color PR Chicco 155 CC DM 35 fore sale RGS. Kjell Gjöstein, Hardangervegen 160, N-5720 Palmafossen, Norway

Verkaufe Original-MV-Verkleidung für MV 125 + 350, komplett, unrestauriert, getönte Scheibe neu, nie montiert, Anbauteile restauriert, Schrauben verchromt, Tel.:02331/60972

Sonstiges

Verlichi Ducati, Motor 650 ccm, 3000 km, Preis VB. Tel. 02303/14036

"MOTORRAD"-Kataloge der Jahre 1970 bis 1973 gesucht. Tel. 0761/64611

Wanduhren Veglia Competizione, 22 cm Durchmesser, 50,- DM, Tel. 030/3825076

Wer Lust hat, im Raum Westerstede, Apen, Ochoht einen Italo-Stammtisch zu gründen, meldet sich bei Ralf Bischoff, Westersteder Str. 92, 2910 Linden, 04409/8140

Wer hat Interesse an einem Italo-Stammtisch im Großraum Hörter? Bitte melden unter 05271/4259

Motorradfahrende Familien (2) su. gleichges. f. gemütl. Wochenend Touren. Tel. 04383/279 18-21.00 od. Wochenende

Gebrauchtmotorräder aus Italien

**Moto Guzzi - Laverda
Ducati - Morini**

**Weitere Motorräder auf
Anfrage**

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

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

Hier könnte Deine Klein- anzeige stehen!

Suche gebrauchte Motorradhebebühne im norddeutschen Raum. Tel. 0431/671108

Suche Crossover MZ, CZ, Zündapp, Husqvarna o.ä. Baujahr bis 1970. Tel. 02596/1335 ab 20.00 Uhr

**PARTNER GESUCHT !
Für den Vertrieb von
kreativen Motorradpostern.
Eigene Produktion.
Gute Verdienstmöglichkeit.
Infos: Agentur Lauer
Tel. 07634/2780 - Fax 4780**

Tourenfahrer Hefte kompl. von 86 bis heute zu verkaufen. Tel.:0211/4931455

Motorradanhänger (PKW-Anhänger) Kastenmaß 170 x 350 cm, V.-Deichsel; mit herausnehmbaren Seitenteilen; gesamt 1600 kg; 4 Schienen können montiert werden. Auch für 2x Gespanne geeignet. 02596/1335 ab 20.00 Uhr

Laverda 1200/500 guter Zust. original Starterbatterie 30 AH 12 V 90 DM neu Guzzi BMW Ducati Laverda 07227/5091 Austria

Crosshemd, PJ1-Styling, tip-top, billig zu verkaufen. Tel. 0761/64611

Wir, vom MOTO GUZZI CLUB OLPE/BIGGESEE E.V., bedanken uns bei allen, die das 70-jährige GUZZI-Jubiläum zusammen mit uns auf unserem Treffen gefeiert haben.

Verk. Ø 38 Betor Gabel kompl. (Lookheed AP Sättel Aufnahme) Tel. 05831/7258

Suche Gabel von Moto Guzzi California III mit Gabelbrücken und Gabelstabilisator, eventuell aus Gespannmbau. Tel. 0431/671108

Motorrad-Zeitschriften abzugeben: 'Motorrad' kpl. Jahrgang 1980-1983, je DM 35,-, 'PS' kpl. Jahrgang 1984-1988, je DM 35,-, 'MR/Tourenfahrer' alle 55 Hefte in Sammelordnern nur komplett für VB 350,-, Telefon 0228/888271 oder 0228/634553

Zubehör

Verk. Vollverkleidung ohne Scheinwerfausschnitt mit Scheibe. Paßt z.B. an Ducati Einzylinder. Tel. 0511/405993 oder 0511/1317862

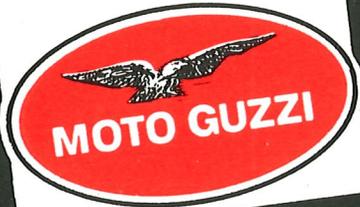
Suche Speichenräder für Moto Guzzi California II. Tel. 0431/671108

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
15. November.
Redaktionsschluß ist
der 4. November.**

aprilia



Jetzt verkaufen wir unsere
Vorführmotorräder!
Fast alle Modelle lieferbar!

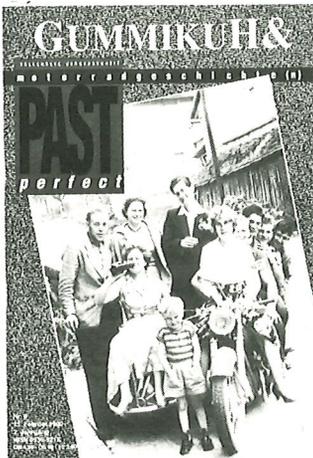


STÖRK
KFZ+ZWEIRADHANDEL
Carl-Mez-Str. 53, Freiburg, Tel. 0761/46263

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

Lee-Hanemann, HH

**Garantiert autofrei
& nur im Abo**



GUMMIKUH & PAST perfect ist der zugegebenermaßen 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