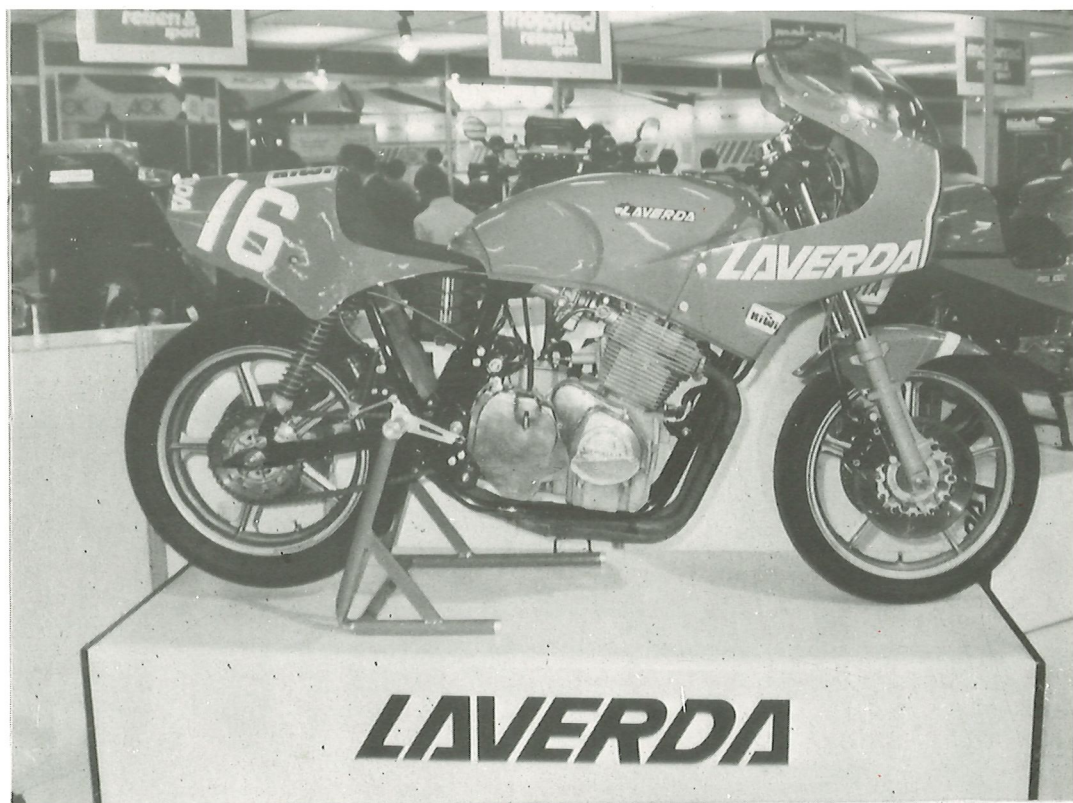


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTITALIA

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

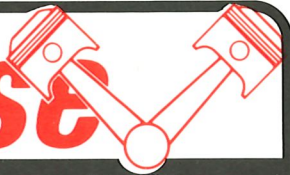


Bleifrei für Italo-Bikes

Über 60 000 km mit einer V 65

Neuigkeiten aus Mailand

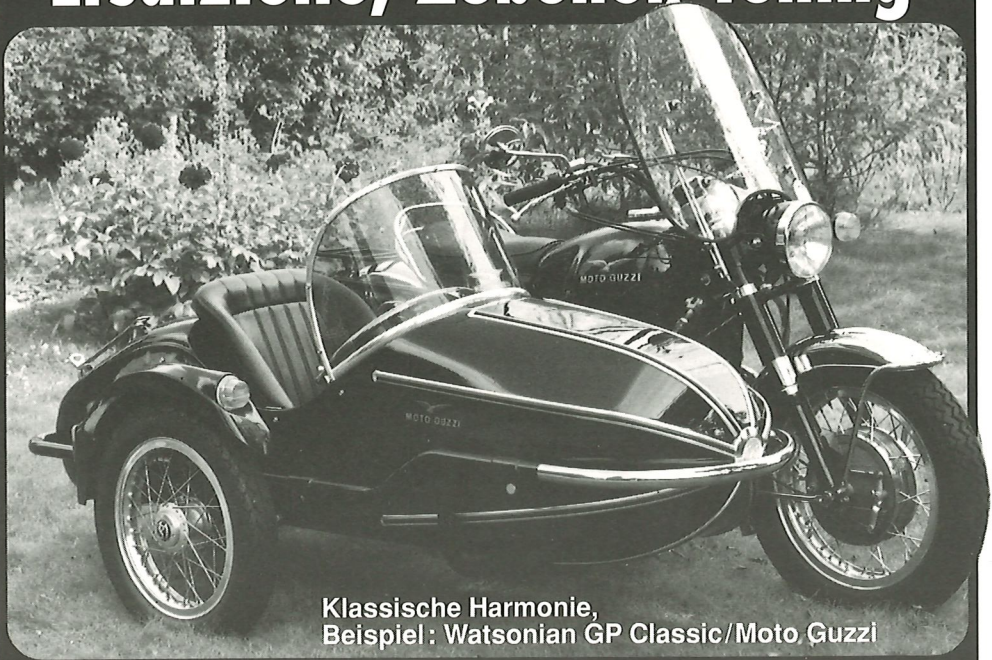
Stein-Dinse



Der Guzzi + Ducati Spezialist

- Dellorto Importeur BRD Kompl. Vergaser + Ersatzteile
- Brembo-Rennsport + Serienteile
- Watsonian und Squire Seitenwagen
- Riesiges Ersatzteillager „Guzzi“ direkt aus Italien

Ersatzteile, Zubehör, Tuning



Klassische Harmonie,
Beispiel: Watsonian GP Classic/Moto Guzzi

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
Schönberger Str. 2
2322 Lütjenburg

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

Wir haben es endlich geschafft. Die Redaktion der MOTALIA ist umgezogen, bzw. wir sind gerade mitten im Umzug. Nach 1½ Jahren Suche haben wir endlich ein kleines Haus gefunden, dessen Miete unsere finanziellen Verhältnisse nicht übersteigt. Bisher befand sich die Redaktion der MOTALIA innerhalb unserer 2½-Zimmer Wohnung. Ihr könnt Euch sicher vorstellen, wie das aussieht, wenn zwei Personen auf ca. 50 qm wohnen und man gleichzeitig versucht, in diesen Räumen jeden Monat eine Zeitung zu erstellen. Das kleine Zimmer ist voll mit Regalen und einem Schreibtisch mit zwei Computern. Da das Zimmer nicht groß genug ist, steht der Kopierer im Wohnzimmer (dort werden auch Briefumschläge, Werbezettel, Motorradzeitungen und andere Papiere aufbewahrt). Die große Menge der Aktenordner hat auch vor der Schlafzimmertür nicht halt gemacht und auf dem Flur steht schon lange ein Bücherbord für weitere Ordner. Ihr seht, das Chaos ist perfekt, die Freundin ist begeistert (welches Mädchen hätte nicht gerne einen Kopierer im Wohnzimmer und ein paar hundert Ducati-Poster unter dem Bett, von den Versandrollen für die Poster auf dem Kleiderschrank will ich erst gar nicht anfangen) und mir selbst gefällt das Ganze auch schon lange nicht mehr.

Der lang ersehnte Umzug soll uns erstmals eine Trennung zwischen Arbeitsbereich und Wohnraum ermöglichen. In unserer neuen Bleibe stehen als Redaktionsbüro zwei Räume zur Verfügung. Das bedeutet, daß hoffentlich endlich genug Platz vorhanden ist, um vernünftig und zeitsparend zu arbeiten. Nicht zuletzt bedeutet es auch, daß wir jetzt auch Platz für ein Faxgerät haben. Leider hat uns die Post noch nicht unsere neuen Nummern für Telefon und Fax mitgeteilt. Unsere neue Adresse lautet: Verlag Felix Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 2322 Lütjenburg.

Sicher ist es dem einen oder anderen von Euch aufgefallen, daß die letzte MOTALIA vier Seiten dicker war. Während die meisten Motorradzeitungen im Winter dünner werden, mußten wir den Umfang der MOTALIA vergrößern, um die Artikel und Kleinanzeigen unterzubringen. Auch dieses Heft hat wieder 44 Seiten.

Das Titelbild zeigt eine Laverda, die wir 1984 auf der IFMA in Köln fotografiert haben.

Bei dem ganzen Streß, den so ein Umzug mit sich bringt, möchten wir natürlich nicht vergessen, Euch ein frohes Fest und einen guten Rutsch ins neue Jahr zu wünschen.

Euer MOTALIA-Team

64 000 km mit einer kleinen Guzzi

Als begeisterter Motorradfahrer möchte ich einmal die letzten 60.000 Kilometer meiner Moto Guzzi V 65 Revue passieren lassen. Aber wie kam es zu einer Guzzi?

Angefangen hat es 1983 mit dem Diebstahl meiner Yamaha XS 650. Nun mußte ein neues Moped her. Es sollte ein Motorrad mit maximal 50 PS, Kardan, 2 Zylindern und diesmal kein Japaner sein.

An dieser Stelle will ich etwas zu Japan-Bikes sagen. Auch im Fernen Osten werden erstklassige Motorräder gebaut. Vielleicht sogar in manchen Details bessere. Trotzdem wird in der Italo- und auch Engländerzene teilweise verächtlich über sogenannte Reisbrenner gelästert. So mancher möchte sich einmal erinnern, womit er seine Motorradkarriere begonnen hat. Das mußte ich mal loswerden.

Nun zurück, weshalb ich mich für die Guzzi entschied. Die Auswahl beschränkte sich schließlich auf die BMW R 80 ST und die Moto Guzzi V 65 SP.

Für die Guzzi sprach der um 2000 DM günstigere Preis und die bessere Ausstattung. Vergleicht man die SP mit der RT ist der Preisunterschied noch spürbarer. Von dem SP-Modell versprach ich mir einen guten Wetterschutz. Leider gab es bei der SP Lieferschwierigkeiten, sodaß ich erst einmal die Basisversion kaufte. Schon nach 500 km, obwohl sie noch nicht eingefahren war, wußte ich, daß ich dieses Motorrad nicht mehr hergeben würde. Stabiles Fahrwerk, kräftiger Motor (im Gegensatz zur XS 650) und erstklassige Bremsen faszinieren mich auch heute noch.

4000 km wurde die Guzzi im näheren Umkreis bewegt, ehe sie auf der Autobahn nach Karlsruhe zum 1. AZZURRI-Treffen zeigen mußte, was in ihr steckt. Ihr hat es nichts ausgemacht, aber meine Arme waren nach 2-stündiger Hetze um einiges länger geworden.

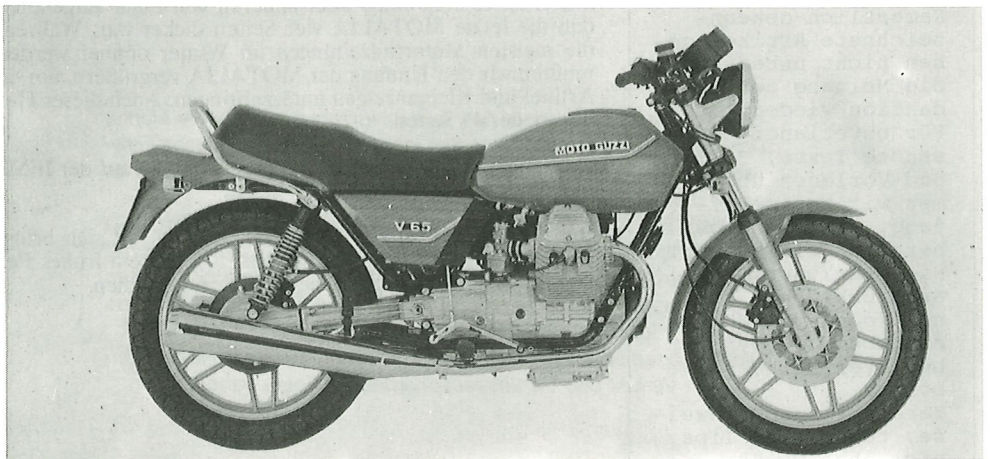
Der Ruf nach der Verkleidung wurde immer lauter. Nach einem Urlaub in der Lüneburger Heide und vielen Ausfahrten in den Westerwald und in die Eifel montierte ich im Winter 83/84 die langersehnte SP-Verkleidung. Leider versprach sie nicht den optimalen Wetterschutz. Zumindest nahm sie den Winddruck vom Oberkörper, was ein vollkommen entspanntes Fahren zur Folge hatte. Inzwischen war die "nachgemachte SP" ein Tourer geworden. Mit Gepäckträger und Krauser Koffern ging's meistens über Land- und Bundesstraßen. Im Solobetrieb trat bei ca. 140 km/h ein leichtes Lenkerpendeln auf, was aber immer beherrschbar blieb. Schuld daran waren die Koffer.

Bei ca. 20.000 Kilometer ließ die Kompression des linken Zylinders nach. Bei der Demontage zeigte der Kolben leichte Klemmspuren und im Bereich des oberen Totpunktes war die Beschichtung der Zylinderlaufbahn fast ganz weggehobelt. So bekam die Guzzi einen neuen Kolben und Zylinder spendiert.

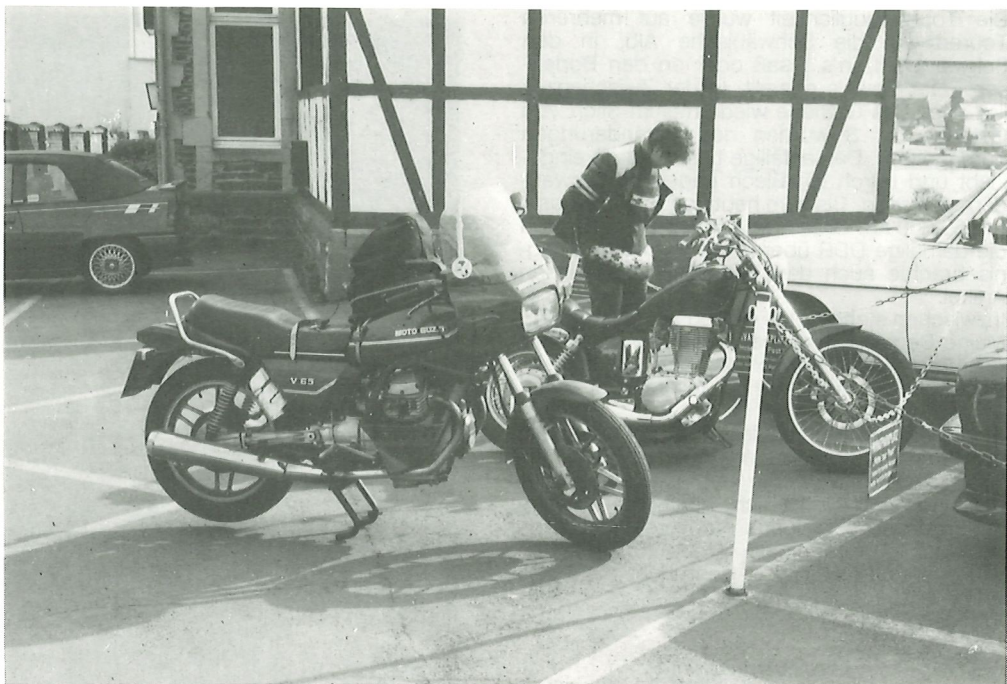
5.000 Kilometer später platzte ein Lager im Getriebe und produzierte jede Menge Schrott. Der Ärger über die nicht gerade preiswerte Reparatur und 6 Jahre Motorrad waren schuld, daß mich eine gewisse Motorradmüdigkeit überkam. Über ein Jahr stand die Guzzi abgemeldet auf dem Balkon.

Im März 88 war es dann wieder so weit.

Mit neuen Endschalldämpfern (die alten waren durch die lange Standzeit durchgerostet) ging



Die V 65 in der Basisversion. Ein klassisches Motorrad ohne Schnickschnack.



es wieder auf die Landstraße. Mit dem Guzzi-ner-Touring-Club wurden wunderschöne Touren an die Mosel, in den Spessart und auch in die Rhön unternommen. Die Freude hielt an bis zum August. Am Anfang eines Italienurlaubes gab der Kardan mit einem lauten Schlag den Geist auf. Auch hier war wieder ein geplatztes Lager der Übeltäter. Es bekam Seitenspiel, weil eine Mutter nicht vernutet war.

Mittlerweile rieten meine Bekannten mir zum Verkauf der Guzzi. Trotz all dieser kostenintensiven Reparaturen, die ich alle selber ausführte, blieb das Motorrad in meinem Besitz. Die Saison beendete ich auf meinem Suzichopper.

Im folgenden Winter wurde eifrig geschraubt. Der Kardan wurde repariert und eine zurückverlegte Fußrastenanlage von Moto-Spezial montiert. Ein TÜV-Prüfer monierte den kurzen Abstand von Originalfußraste zum Verkleidungsunterteil. Ich muß zugeben, er hatte ja recht. Mit Schuhgröße 46 konnte ich wirklich nur mit dem halben Fuß die Bremse betätigen. So kam ich auf die Idee mit der anderen Fußrastenanlage. Gleichzeitig wollte ich mal ausprobieren, wie sich die Guzzi mit Stummellenker fahren ließ. Also wurden Tommaselli Stummel montiert. Die Blinker wurden durch Ochsenaugen ersetzt und die Verkleidung flog in die Ecke. Jetzt sah die Guzzi wie eine kleine Le Mans aus.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMARTER GmbH

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

Die Tourentauglichkeit wurde auf mehreren Touren auf die Schwäbische Alb, in den Schwarzwald, in's Elsaß oder an den Bodensee unter Beweis gestellt. In der Zwischenzeit ließ mich das Getriebe wiederum im Stich. Am Getriebe Nr. 3 wurden nun Veränderungen durchgeführt. Das anfällige Lager wurde eingeklebt und durch ein Blech gegen Herauswandern gesichert. Bis zum heutigen Tage hält es. Die 50.000 km Grenze wurde auf einer Fahrt in die damalige DDR überschritten. Dieses Ereignis brachte auch den Entschluß über diesen Artikel.

Inzwischen stehen rund 64.000 km auf der Uhr. Meine Begeisterung über die kleine Guzzi hält trotz Defekte immer noch an. Wenn sie läuft, ist sie ein prima Motorrad mit tollen Eigenschaften.

Es gibt einige Motorräder in ihrer Klasse, die schneller und stärker sind. Aber ich liebe das Schütteln und Vibrieren des V2-Motors. Der Optik zuliebe werde ich noch die Chromschutzbleche der Florida montieren. Ein Auge habe ich auch auf eine "große runde" Guzzi geworfen. Die 65er aber geht nicht mehr aus dem Haus.

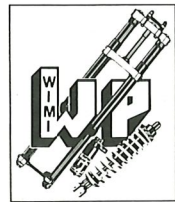
Wolfgang Göller

*Rechts: Schraubertag,
der Guzzi-Motor in der Wohnung.*



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



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 verzeißt nicht, bei Anfragen Rückporto beizulegen!

18.01.-19.01.92

12. Winter-Rally des Ducati Club France in La Roche Chalais in Frankreich.

Info: Etienne Godart, Le Grand Champ, F-24490 La Roche Chalais, Tel. 52913026, Frankreich

16.02.1992

2. Italian Bike Show in Myuna Bay Park, Australien

Info: Stephen & Christine Craven, Tel. (049)733378, Australien

17.04.-20.04.92

1. National Ducati Rally in Wellington Showground in NSW/Australien
Info: Ducati Owners Club of N.S.W. Inc., P.O. Box 124, Haberfield 2045, Australien

28.05.-31.05.92

3. Treffen der französischen Laverda 750 Gemeinschaft in Nord-Frankreich, ca. 70 Meilen von Calais.
Info: Paul Marx, 4 Rue de Nord, F-59100 Roubaix, Frankreich

06.06.-08.06.92

12. Pfingsttreffen des Laverda Club Nederland in der Nähe von Roermond/NL. Nur für Laverdas!

Info: Hans van der Lem, Krokusstraat 41, 1541 DH, Koog aan de Zaan, Tel. 075/171950, Niederlande

12.06.-14.06.92

3. Italiener-Treffen des IMC in Belgien

Info: IMC - Belgium, Vercaigne Geert, Roeselarestr. 254, B-8840 Oostnieuwkerke, Belgien

26.06.-28.06.92

Italienertreffen anlässlich des Superbike-WM Rennens in Le Castellet in Frankreich

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

24.07.-25.07.92

Italienertreffen des Ducati Club France anlässlich des 600 Meilen Rennens an der Rennstrecke Paul Ricard in Frankreich

07.08.-09.08.92

5. Forza Italia Treffen in Saint-Avold in Frankreich dicht an der Deutschen Grenze bei Saarbrücken
Info: Robert Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avold, Frankreich

28.08.-30.08.92

5. Ostsee Italo-Treffen in Kiel-Falckenstein.

Info: Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel 1, Tel. 0431/671108

20.09.1992

56. Bol d'Or mit Italiener-Treffen des Forza Italia auf der Rennstrecke Paul Ricard/Frankreich
Info: R. Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avold, Frankreich

16.10.-18.10.92

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

DUCATI

CAGIVA

SCHA JOR

8261 Tübling

0 86 33 / 14 79



aprilvia

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 480 KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

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

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

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.

Der Moto Guzzi Stammtisch Hannover trifft sich jeden Dienstag in den ungeraden Wochen ab 20 Uhr im Restaurant Nikopolis, Husarenstr. 7, 3000 Hannover-Vahrenwald. Info: Frank, Tel. 0511/417174

Jeden Donnerstag trifft sich der Stammtisch des Moto Guzzi Club Friedrichshafen e.V. im Gasthaus "Zum Hirsch" in Goppertweiler 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).

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.

"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 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.

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

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.

Spaghetti- und Oldtimerfreunde treffen sich jeden 1. Freitag in den Vereinsstuben, 8891 Töddenried nahe A8, Ausfahrt Adelzhausen ab 19.30 Uhr. Info: 08258/225

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

Der zwanglose Stammtisch des Bremer Italo Club trifft sich jeden ersten Mittwoch im Monat um 20 Uhr in der Kämmerei, Fabrikhof in Delmenhorst. Kontaktadresse: Stefan Aumann, Tel.: 04432/1610.

Italo-Stammtisch jeden 1. 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 20.30 in Freiburg, Pizzeria "Kronenbräu-Eck", Freiburg, (gegenüber Johanniskirche/Amt f. öffentl. Ordnung). Wie immer: Geschwätz, Halli-Hallo, Neuigkeiten. Info: Tel. 0761/64611, Walter.

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 Stammtisch ITALO MOTOCICLETTE trifft sich jeden letzten Sonntag im Monat im Kaffee Muckefuck, Braunschweigerstr. in 3170 Gifhorn. Info: 05831/7258 o. 05371/56494.

DUCATI 851
750 SS DUC
ATI 900 SS D
DUCATI 851
750 SS
A
D
7

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

Presseschau

Ducati 750 SS

In einem Vergleichstest der Zeitschrift "PS" muß sich der sportliche Zweizylinder aus Bologna mit der Honda NT 650 Hawk GT messen. Fünfeinhalb Seiten mit neun Fotos umfaßt der Bericht in Ausgabe Nr. 12.

Cagiva 125

Auf einer Drittel Seite mit einem Bild stellt "PS" in Heft 12/91 die beiden Cagivas 125 Super City und W 8 125 vor.

Ducati 400 SS

Die kleine Ducati stellt "PS" auf zwei Seiten in der Dezemberausgabe vor. Drei Abbildungen zeigen das Motorrad, daß die Ducati-Palette nach unten abrundet.

Gilera 500 Rennmaschine

Ein Fahrbericht der legendären Rennmaschine aus den 50er-Jahren nimmt vier Seiten der Zeitschrift "mo" ein. Fünf Fotos zeigen das Vierzylinder-Motorrad, mit dem sieben Weltmeisterschaftstitel gewonnen wurden in der Ausgabe 12/91.

Ducati 750 F1

Auf fünf Seiten stellt "PS" in der Serie "Edel-Bike" eine modifizierte Ducati 750 F1 vor. Der Artikel mit acht Fotos ist in dem Dezemberheft zu finden.

Benelli Tornado

Auf sechs Seiten berichtet "motorrad, reisen & sport" über die Benelli 650 S. Dreizehn Fotos zeigen den Zweizylinder und seine Details in dem Heft Dezember/91.

Ducati Paso mit Seitenwagen

Eine Ducati Paso mit Seitenwagen stellt "motorrad Gespanne" auf einer halben Seite mit einem Bild in Heft Nr. 13 vor. Der Seitenwagen stammt aus der Schweiz von der Firma Armec.

Moto Guzzi Gespann

Der Bericht über ein Moto Guzzi Gespann mit dem großen Tremola-Seitenwagen der Firma Armec nimmt 4½ Seiten der Zeitschrift "motorrad Gespanne" ein. Sieben Bilder zeigen das interessante Dreirad in der Ausgabe 4/91.

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	2123 Bardowick
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
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselnerstr. 1	4790 Paderborn-Elsen
J. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
Hänsle GmbH	Industriestr. 12	7637 Ettenheim/Altdorf
Pit's 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.

Nichts als Zufälle

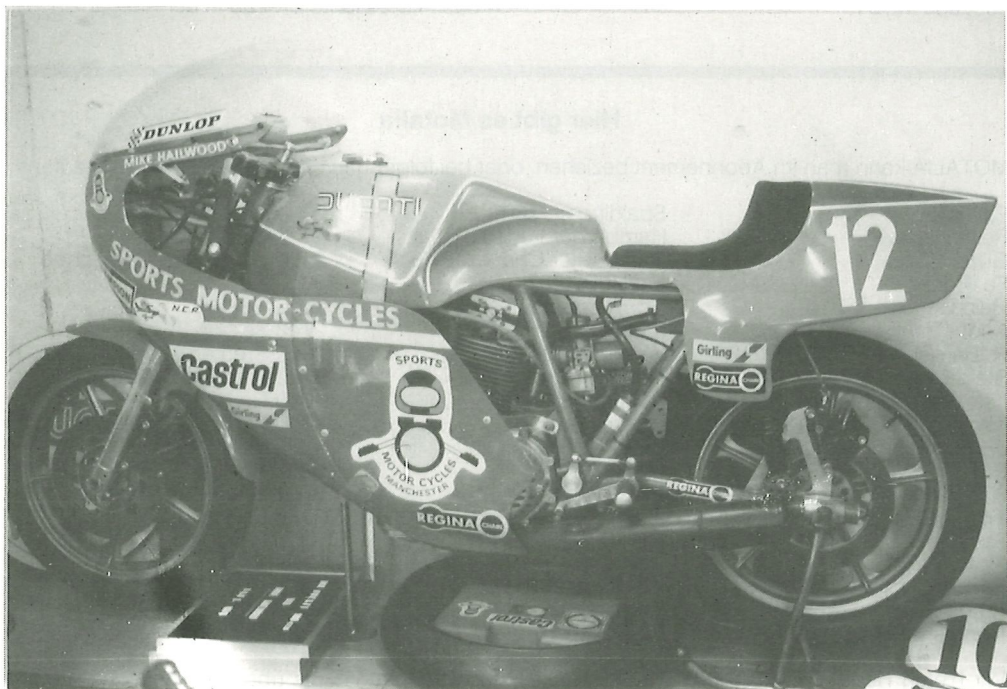
Eine ungewöhnliche Geschichte, geschrieben, wie der Schnabel gewachsen ist
von Wolfgang Rieß.

In der letzten Ausgabe schilderte Wolfgang, daß ein Grauimporteur für japanische Motorräder aus England eine Ducati mit nach Hannover gebracht hatte. Bei diesem Motorrad sollte es sich um eine Werksrennmaschine handeln. Wolfgang ließ sich das Motorrad zeigen und stellte viele Parallelen zu dem Motorrad fest, mit dem Mike Hailwood 1978 auf der Isle of Man die Senior TT gewonnen hatte. Wolfgang fragte natürlich, ob das Motorrad zu verkaufen sei, aber der Besitzer antwortete: "Nein, so etwas verkauft man nicht, es sei denn, es passiert etwas ganz außergewöhnliches. Aber wenn ich sie verkaufen sollte, rufe ich bei Ihnen an, daß verspreche ich. Dann weiß ich wenigstens, daß die Maschine in gute Hände kommt." Am 13. Dezember 1983, es war ein Dienstag, bekam Wolfgang einen Anruf, der sein Leben etwas verändern sollte:

Als ich den Hörer abnahm, meldete sich am anderen Ende eine Stimme, ohne sich groß vorzustellen, mit den Worten: "Herr Rieß, wollen Sie die Ducati kaufen?" Das konnte ich im Moment nicht wechseln und sagte: "Ich kaufe keine Ducati, sie verwechseln mich sicher mit einem Händler." "Nein, nein", kam es vom anderen Ende, "daß ist schon richtig. Sie waren doch vor einem 3/4 Jahr bei mir und haben sich die Ducati angesehen und ich hatte Ihnen versprochen, bei ihnen anzurufen, wenn ich verkaufe". Ich begriff, um welches Motorrad es sich handelte, mir war plötzlich siedend heiß. Wahrscheinlich hatte sich meine Gesichtsfarbe verändert, denn meine Frau sagte zu mir: "Ist

etwas passiert?" "Nein", antwortete ich, aber es könnte etwas passieren. Der gute Mann gab mir einen Tag Bedenkzeit, da er das Motorrad sonst richtig vermarkten müßte. Er gab mir auch zu verstehen, daß er nicht so viel Geld von mir bekommen würde, als von jemand, den er erst suchen müßte.

Aus familiären Gründen mußte der gute Mann bis Januar 84 eine größere Geldsumme locker machen und hatte nicht die nötige Zeit, um die Ducati richtig zu verhöckern. Über den Preis wollte er sich am Telefon noch nicht äußern. Mir war ganz schön mulmig. Bevor ich wieder in meine heilige Garage verschwand, rief ich erst noch ein Clubmitglied an und bot ihm die



Die Ducati Werksrennmaschine mit dem Namenszug "Mike Hailwood" auf der Verkleidung. Gut zu sehen ist die Schaltung, die durch die Schwinge auf die linke Seite verlegt ist.

schon erwähnte 750 SS an. Zwei Stunden später sagte er zu. Ohne zu wissen, was die Werks-Ducati nun überhaupt kosten sollte, rief ich den Händler an und sagte zu. Den Preis erfuhr ich aber trotzdem noch nicht. Was dann kam, lief ab wie in einem Krimi.

Die drei schon beschriebenen Telefonate fanden an einem Dienstag statt. Mit meinem Clubkamerad kam ich überein, daß er am drauf folgenden Dienstag die 750 SS abholen und mir das Geld in bar geben sollte. Am Freitag der gleichen Woche (ich war mal wieder am schrauben) ging plötzlich das Tor auf und mein lieber Ducatist aus unserem Club stand in der Tür. Mit den Worten: "Los, lade mir die Duc auf und bring sie mir nach Hause, sonst überlegst Du es Dir noch anders", warf er mir ein Bündel Geldscheine auf die Werkbank. Bevor er begriff, was los war, nahm ich das Geld, steckte es in meine Tasche und sagte zu ihm: "Einen Moment, ich komme gleich wieder, muß nur erst einmal telefonieren". Ich verschwand und rief sofort den Händler an, um ihm zu sagen, daß ich am gleichen Abend noch vorbei käme, um ihm schon einmal eine größere Geldsumme zu bringen. Ich wußte aber immer noch nicht, wieviel das Ding kosten sollte. Der Händler war erfreut von meiner Ankündigung und meinte, ich sollte die "Mühle" aber gleich mitnehmen, er wolle sie dann auch nicht mehr sehen.

Ziemlich aufgekratzt flitzte ich wieder in die Garage, lud die 750 SS auf meinen Hänger und brachte sie weg. Mein Kumpel fragte mich noch, warum ich die Duc so schnell verkaufen wollte, ich sagte nur: "Hab was anderes am Haken". Ich brachte das eine Motorrad weg, um auf gleichem Weg das andere zu holen.

Es war inzwischen schon 19.30 Uhr, als ich mit meiner neuesten Errungenschaft nach Hause kam.

Als ich vor meiner Garage ankam, warteten schon 5 unverbesserliche Ducatisten auf mich, obwohl keiner außer meinem Sohn etwas von meinem Fischzug wußte. Die waren nur neugierig, was der alte Rieß wieder anschleppt.

RPR



DUCATI

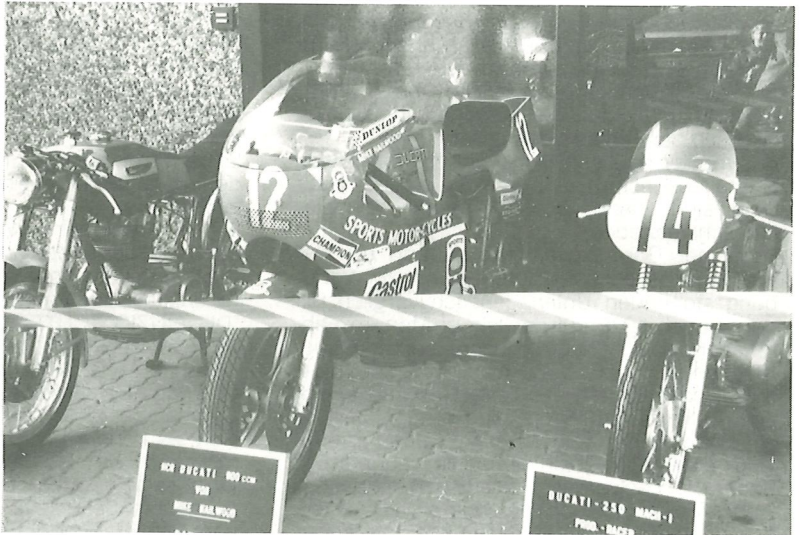
CAGIVA

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**



Was in den nächsten 2 Stunden in meiner Bastelbude los war, brauche ich wohl nicht näher zu beschreiben. Auf jeden Fall floß Sekt. In der gleichen Nacht fand ich nicht eine Stunde Schlaf. Ohne am anderen Morgen zu frühstücken, ging ich völlig übermüdet erst in die Ga-

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

rage, um zu sehen, ob das Werksrennmotorrad tatsächlich in meiner Garage stand. Ich konnte das alles noch nicht richtig begreifen, warum ausgerechnet ich an so ein Juwel ran gekommen bin. Erst dann ging ich zum Bäcker, um frische Brötchen zu holen. Nach einem ausgedehnten Frühstück mit reichlich Kaffee suchte ich zunächst alles zusammen, was ich an Informationsmaterial über die 2 Werks-Ducatis gesammelt hatte, um mich anschließend in meine Bastelbude zurückzuziehen.

Auf die Bemerkungen meiner lieben Frau, möchte ich nicht näher eingehen, dies überlasse ich der Fantasie des Lesers.

Aus meiner heutigen Sicht war ich wohl etwas "verhaltensgestört". Aber ich glaube, uns Ducatisten kann sowieso kein normaler Mensch verstehen.

In meiner Garagenwerkstatt begann ein fast wissenschaftliches Studium aller mir zur Verfügung stehenden Unterlagen. Ich verglich Bilder, die ich 1978 auf der Isle of Man im Fahrerlager gemacht hatte, mit denen aus der sog. "Fachpresse" (Ihr glaubt nicht, wie der Leser mit falschen Bildern und Texten verarscht wird) und stellte fest, daß nur eine einzige Zeitung ein Bild von der echten Werks-Ducati, die für Mike Hailwood gefertigt wurde, abgedruckt hatte. Die Lackierung bewies, daß die Ducati noch in dem Zustand war, wie sie vom Werk aus nach England geliefert wurde. Als erstes fiel mir auf, daß die Schaltung auf der linken Seite war, also für Mike angepaßt, wegen seiner Fußverletzung, die er sich bei einem Formel 1 Rennen zugezogen hatte.

Und schon hatte ich die Bilder aus einem Magazin in der Hand, wo der schon erwähnte japanische Modefritze seine "original" M.-H.-Du-

cati auf einem Podest präsentiert und siehe da, die Schaltung ist auf der rechten Seite. Nach genauerem Hinsehen, entdeckte ich noch mehr Ungereimtheiten (Schriftzug an der Verkleidung, die Nr. 12 am Heck ist völlig an der falschen Stelle angepaßt, das Ganze sieht auch neu lackiert aus usw.).

Bei meiner Neuerwerbung sieht alles etwas anders aus. An einer bestimmten Stelle kreuzen zwei Schläuche, die mit Isolierband verbunden sind. Das Isolierband sitzt haargenau an der gleichen Stelle, wie auf meinem Foto zu sehen ist.

Nur dies allein wäre schon ein großer Zufall.

Die Forschungsarbeit ging noch weiter bis zum Zerlegen des Motors.

Was da zum Vorschein kam, glich Meißner Porzellan.

Ich baute das Ganze wieder zusammen und stellte das gute Stück in meiner Garage auf ein Podest und freute mich darüber, ohne zu glauben, daß ich wirklich "Mikes Bike" da stehen hatte. Es kam wieder etwas Ruhe in mein Leben!

Eines Tages, es war Anfang 1986, bekam ich Post von einem gewissen Herrn Hendrik Ose von der Zeitschrift "mo". Er wollte wissen, ob es stimmt, daß ich eine Werks-Ducati besitze (Weiß der Teufel, woher er das hatte). Er wollte gern einen Testbericht schreiben.

Hoppla, auf so etwas war ich gar nicht vorbereitet. Ich bestätigte und wir kamen überein. Ich stellte aber folgende Bedingungen:

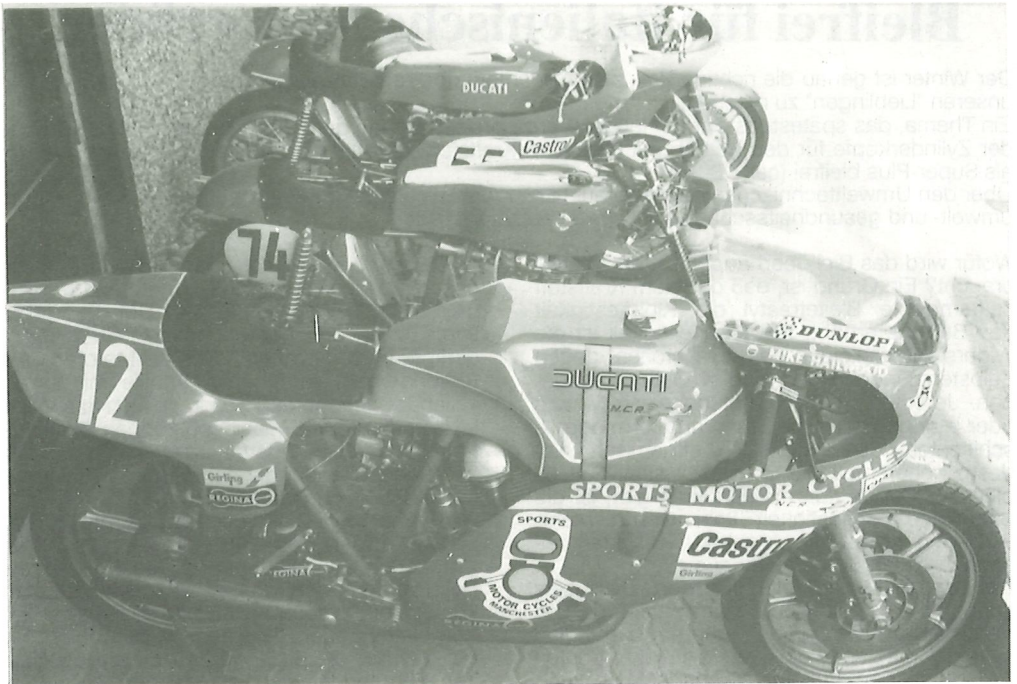
1. Fahren möchte ich selbst und kein Testfahrer von "mo", denn ich gebe die Duc nicht aus der Hand. Es sei denn, Alan Cathcart könnte man dafür begeistern, denn dessen Herz schlägt für Ducati, der weiß, was er dann in der Hand hat!
2. Es müßten 2 neue Reifen aufgezogen werden, denn die alten sind hart und auch abgefahren.

3. Mir dürfen keine Kosten entstehen, weder durch Material, noch durch Reisespesen usw. Diese Punkte wurden abgeklärt und akzeptiert. So entstand der Bericht im "mo" vom Juni 1987 "DIE EINZIG ECHTE HAILWOOD-DUCATI 900 SS" (Cathcart/Ose).

Wir trafen uns zunächst 86 im April am Nürburgring. Da lernte ich zum erstenmal Alan Cathcart persönlich kennen. Er war sehr reserviert, es konnte ja nicht sein, daß das Siegermotorrad von 1978 noch existiert, da er ja in seinem Buch "DUCATI-MOTORRÄDER" schreibt (s. Seite 220), daß die Siegermaschine von Mike Hailwood 1982 bei der TT am Bray Hill aufgebrannt sei.

Aber der Teufel ist ja bekanntlich ein Eichhörnchen!

Rein zufällig stand ich bei dem besagten Rennen am Bray Hill und drückte genau in dem Moment auf den Knopf meiner Super 8 Kamera, als George Fogarty auf die Sch..... fiel.



Die Ducati schlitterte ca. 300 Meter am Bordstein entlang und ging sofort in Flammen auf. Dem George ist Gott sei Dank nicht viel passiert. Nach dem Rennen war ich natürlich neugierig und ging zu der Stelle, an der die ausgebrannte Duc lag. Sie war mit einer Plane abgedeckt. Ich nahm die Abdeckung beiseite und fotografierte das nicht mehr gute Stück. Als ich gerade 2 Fotos im Kasten hatte, kam auch schon ein Sheriff und scheuchte mich weg.

Und genau diese zwei Bilder fielen mir wieder ein, wobei ich zu meiner Überraschung feststellte, daß die sogenannte Siegermaschine eine Kastenschwinge und einen eckigen Motor besaß. Also, konnte es nicht die in Cathcart's Buch beschriebene Ducati sein. Ich konnte mir natürlich nicht verkneifen, dem lieben Alan die Fotos zu zeigen. Diesmal war die Überraschung bei ihm und die englische Reserviertheit schlug sofort um in fast rheinische Fröhlichkeit. Er hatte plötzlich das Bedürfnis, die Ducati einmal anzusehen. Wir saßen ja noch im Sporthotel, bei Kaffee und Tee und die Duc stand in einer Box.

Wir konnten an dem Wochenende am Ring leider nicht fahren, da die Strecke für den GP gesäubert wurde. Es wurden nur Fotos gemacht. Daraufhin lud mich Cathcart im Juni nach Frankreich ein und zwar nach Croix en Ternois, wo der französische Ducati-Club das bekannte "Race of the Year" veranstaltete. Er übernahm freundlicherweise die Reisekosten. Schließlich wollte der rasende Motorradjourna-

list auch auf meinem Moped fahren und nicht nur fotografieren.

Somit kam die alte Duc in Croix en Ternois noch einmal zu neuen Ehren, denn der gute Alan gewann alle Ausscheidungsläufe und den Endlauf. So gewann er die "TROPHEE MIKE HAILWOOD", des französischen Clubs, die er mir dann bei der Siegerehrung schenkte.

Der Pott steht noch heute in meinem Wohnzimmer und "Mikes Bike" in meiner gut gesicherten Garage.

Diese Begegnung mit Cathcart brachte mir später unbezahlbare Informationen ein. Er hat aufgrund dieser Begebenheit am Ring natürlich sehr viel recherchiert. Es gab 1978 für Hailwood zwei identische Maschinen, wobei nach meiner Information das Schaltgestänge jeweils ausgetauscht wurde. Also, konnte da etwas nicht stimmen. Eine "echte" Hailwood-Ducati ist in Japan, eine "echte" ist aufgebrannt, aber wo kommt die dritte her.

Hat da etwa einer gemogelt?

Dies möchte ich auch nicht näher beleuchten. Meine Ducati stammt jedenfalls von der Fa. Coburn & Hughes, die das Motorrad aufgrund des Erfolges von Steve Wynne zurückforderte, um es für ihren Laden werbewirksam einzusetzen. Leider, oder Gott sei Dank für mich, führte die Ducati in deren Werkstatt in einer Ecke ein Schattendasein und geriet in Vergessenheit. Bis eines Tages der Händler aus Hannover ... Waren das nun Zufälle, oder nicht ???!

Wolfgang Rieß

Bleifrei für italienische Motorräder

Der Winter ist genau die richtige Zeit, sich Gedanken über größere Reparaturen und Umbauten an unseren "Lieblingen" zu machen.

Ein Thema, das spätestens seit der letzten Benzinpreiserhöhung gern diskutiert wird, ist der Umbau der Zylinderköpfe für den Betrieb mit bleifreiem Kraftstoff. Der verbleite Kraftstoff ist deutlich teurer als Super-Plus bleifrei (ca. 7 Pf.).

Über den Umwelttechnischen Aspekt braucht hier wohl nichts mehr gesagt werden, daß Blei extrem umwelt- und gesundheitsschädlich ist, weiß heutzutage jeder.

Wofür wird das Blei überhaupt im Kraftstoff gebraucht? Ein Grund ist, daß das dem Kraftstoff beigemischte Bleitetraäthyl die Klopfestigkeit des Benzins erhöht. Die Klopfestigkeit ist die Widerstandsfähigkeit des Kraftstoffes gegen Selbstentzündung und wird in Oktan angegeben. Je höher die Verdichtung eines Motors oder je ungünstiger die Brennraumform oder je schlechter das Kraftstoff/Luftgemisch ist, desto höher muß die Oktanzahl sein. Seit es bleifreies Super-Plus mit 98 Oktan gibt, ist die benötigte Klopfestigkeit kein Grund mehr, verbleiten Kraftstoff zu tanken. 98 Oktan reichen für jeden Serienmotor aus.

Der zweite Grund, der für den Bleizusatz spricht, ist die Schmierung und Pufferung des Ventiltriebs. Während der Verbrennung bilden sich die giftigen Bleioxyde, die zum größten Teil durch den Auspuff herausgeblasen werden. Ein Teil setzt sich aber auf den Auslaßventilsitzringen ab und dient hier als Puffer und unterstützt zusätzlich die Wärmeabgabe des Ventils an den Sitzring. (Das Auslaßventil gehört zu den am härtesten beanspruchten Bauteilen im Motor. Es kann bis über 700 Grad warm werden und muß diese Wärme über den Ventilsitz an den Zylinderkopf abgeben.) Das Blei setzt sich auch auf dem Ventilschaft des Auslaßventils ab und trägt somit zur Schmierung des Ventilschaftes in der Führung bei. In deutlich geringerem Maße setzt sich das Blei auch auf der Einlaßseite ab.

Heutzutage werden in Neufahrzeugen hochwertige Materialien verwendet, die keine Bleizusätze im Kraftstoff mehr benötigen. Wer ein älteres Motorrad hat (die meisten italienischen Motorradmarken haben leider erst in den letzten Jahren den Betrieb mit bleifreiem Kraftstoff freigegeben), kann nach der Überarbeitung des Zylinderkopfes bleifreien Kraftstoff fahren und damit sein Portemonnai und die Umwelt entlasten.

Einige Firmen sind der Meinung, daß es reicht, nur die Ventilsitzringe auszutauschen, andere bieten Komplettangebote an, bei denen neben den Sitzringen auch die Ventile samt Führungen erneuert werden. Welche Methode die richtige ist, kann nur die Praxis nach mehreren 1000 km zeigen.

Wir haben mal bei verschiedenen Firmen angefragt und uns erkundigt, was dort Bleifreiumbauten kosten und welche Arbeiten in dem Preis enthalten sind.

Die Firma k & k Motorräder, MS Treue, Östlicher Bahnhofskanal, 2100 Hamburg 90, Tel. 040/7658621 wechselt für 741 DM die Ventile samt Sitzen und Führungen an beiden Zylinderköpfen der großen V2-Guzzi-Motoren. Als Besonderheit werden hier Ventile mit 3-Nutkeilen verwendet, dadurch kann sich das Ventil im Betrieb drehen. Hierdurch können einseitige Belastungen verhindert werden. Im Gegensatz zur Serie werden die Führungen mit Ventil-schaftdichtungen versehen.

Die Firma Stein-Dinse, Im Alten Dorfe 3, 3300 Braunschweig, Tel. 0531/314949 bietet den Umbau für Bleifreibetrieb für Moto Guzzi an. Der Preis für den Umbau von zwei Zylinderköpfen beträgt 890 DM und beinhaltet ein Komplettangebot. Erneuert werden hier alle vier Ventile, die Sitzringe und die dazugehörigen Führungen (während bei den Auslaßführungen spezielles Material verwendet wird, werden als Einlaßführungen die originalen Ersatzteile verwendet). Zusätzlich werden die Zylinderköpfe glasperlengestrahlt. In dem Preis ist die Demontage und der Zusammenbau samt Fräsen der Ventilsitze und Einschleifen der Ventile enthalten.

Die Firma Motomeccanica, Lindachstr. 56, 7410 Reutlingen 1, Tel. 07121/210180 führt Bleifreiumbauten für alle Fabrikate durch. Als Preisbeispiel nehmen wir wieder große Guzzis. 240 DM pro Kopf berechnet Motomeccanica für den Einbau neuer Ventilsitze. Für die Herstellung der Ventilsitze wird hier ein spezielles Material verwendet, das aus der Formel 3 stammt und über einen eingestarteten Schmierstoff verfügt. Die Firma bietet auch einen Komplettumbau an, für den 410 DM pro Kopf bezahlt werden müssen. Hier werden außer den Sitzen auch die Führungen und Ventile gewechselt.

Motoreninstandsetzung Israel, Hauptstr. 54, 5411 Neuhäusel, Tel. 02620/8800 berechnet 699 DM für die Bearbeitung zweier Guzzi-Zylinderköpfe. Hierfür werden die Köpfe demonstert, glasperlengestrahlt und geplant. Die Auslaßventilsitzringe und die beiden Auslaßventilführungen werden in Bleifreiqualität erneuert. Die Einlaßventilführungen werden in Originalqualität ersetzt, während die Einlaßsitzringe nicht ausgewechselt werden. Schlußendlich werden alle Ventile erneuert und die Köpfe wieder montiert.

Bei der Firma Rennsport-Service, K. Kamradt, Carl-von-Joest-Str. 55, 5047 Wesseling-Urfeld werden für neue Sitze samt Führungen und Ventilen 934,80 DM berechnet. Für den Fall, daß das Motorrad noch nicht viel gelaufen hat - bis 20000 km - werden nur die Ventilsitze erneuert. Diese Arbeit schlägt mit 490,20 DM samt Schleifen der Ventile und Komplettieren der Zylinderköpfe zu Buche. Die Preise gelten für Guzzi-Köpfe.

Der Einbau von Ventilsitzen in Bleifrei-Material kostet bei Moto Spezial, Uracher Str. 23, 7423 Gomadingen, Tel. 07385/1678 pro Kopf 180 DM, falls die Erneuerung der Führungen nötig ist oder gewünscht wird, kommen 75 DM dazu und bei Verwendung neuer Ventile addieren sich noch einmal 89 DM. Zusammen macht das 344 DM pro Seite. Moto Spezial bearbeitet ausschließlich Moto Guzzi.

Die Fa. Ölfuß, Stadtfeldkamp 42, 2300 Kiel, Tel. 0431/678723 bietet Umbauten für Ducati und Guzzi an, auch die Fahrer von den Einzylindermodellen Falcone und andere Marken werden bedient (kleine Guzzi-Modelle werden nicht umgerüstet). Pro Ventilsitzring werden 99 DM auf die Rechnung geschrieben, eine Führung kostet samt Montage 22,80 DM und die Preise der Ventile liegen je nach Marke und Modell zwischen 31 und 46 DM.

Bei der Moto Guzzi Falcone werden Ventile mit 8 mm Hartchromschicht verwendet. Ventilfedern samt Teller und Klemmung werden von den großen 2-Zylinder-Modellen übernommen.

Kleine Guzzis sind die Spezialität der Firma Pit's Moto Italia Import, Hans-Thoma-Str. 2, 7750 Konstanz, Tel. 07531/54271. Die Zylinderköpfe werden aufwendig bearbeitet. Um oft auftretende Ribildung zu verhindern, wird der Steg zwischen den Sitzen weggefräbt und neu aufgeschweißt. Dadurch soll eine bekannte Schwachstelle beseitigt werden. Im Austausch kostet ein Zylinderkopf mit neuen Führungen 339 DM (Die Kühlrippen müssen in Ordnung sein). Pro Ventil muß noch mal mit 40 DM gerechnet werden. Auch den Besitzern von Vierventil-Guzzis kann im Austausch geholfen werden, hier sollte aber telefonisch nachgefragt werden, da ein Haarriß an einer bestimmten Stelle den Zylinderkopf unbrauchbar macht. Natürlich werden auch große Guzzis bearbeitet. Das Wechseln der Sitzringe kostet 240 DM pro Seite. Für einen Komplettumbau müssen pro Kopf 457 DM investiert werden.

Ducati Kämma, Brügger Str. 27, 2802 Otterstedt, Tel. 04205/8707 baut die Zweizylinder aus Bologna auf härtere Sitzringe um. Für zwei Köpfe werden 741 DM berechnet. Die originalen Ventile müssen nicht getauscht werden, aber bei den Ventilführungen gibt es unterschiedliche Ausführungen. Während die Führungen aus Bronze beibehalten werden können, müssen die aus Stahl gewechselt werden. Das kostet nochmal 226 DM.

Das motorrad- freundliche GASTHAUS

zwischen

Kassel + Marburg

Brockmeyers
Landgasthaus
Zum Artal



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

Frisches Veltins

Morini-Fahrer finden ein offenes Ohr bei Zweiradtechnik Heim, Roßbacher Str. 3, 6339 Bischöffen-Niederw., Tel. 06444/1852. Dort kostet der Umbau eines Zylinderkopfes auf andere Sitzringe 175 DM incl. Sitzfräsen und Einschleifen. Neue Ventile kosten je nach Modell 25 - 32 DM pro Stück und eine Ventilführung wird mit 16 DM berechnet.

Die Preise zeigen, daß sich ein Umbau rein aus wirtschaftlichen Gründen nicht rechnet. (Bei einem Verbrauch von 7l/100 km spart man ca. 500 DM auf 100 000 km wenn man Super-Plus bleifrei anstatt Super verbleit tankt.) Ein Umbau bietet sich eigentlich nur an, wenn sowieso Reparaturen am Zylinderkopf erforderlich sind. Bei der Auswahl der Firma sollte man sich nicht nur am Preis orientieren. Bei einer weit entfernten Firma können neben Versandkosten und Verpackung noch Wartezeiten durch die Post dazukommen und bei Reklamationen können zusätzliche Verschickung und Telefonate die Kosten in die Höhe treiben. Außerdem gibt es doch deutliche Unterschiede in Arbeitsumfang und Qualität, während die eine Firma nur die Sitzringe einzieht, gleicht eine andere hinterher zusätzlich von Hand die Kanäle an. Spezielle Materialien erhöhen nicht nur den Preis sondern auch die Lebensdauer und oft sind preisgünstig zusätzliche Arbeiten möglich (Einbau größerer Ventile, Erweitern der Kanäle, Glasstrahlen, Gewindereparaturen etc.)

Vor einer Auftragserteilung sollte man sich genau nach Preisen, verwendeten Materialien und Arbeitsumfang erkundigen und sich dieses schriftlich bestätigen lassen. Nur so lassen sich spätere Streitigkeiten über Preise und durchgeführte Arbeiten vermeiden.

Nicht viel Neues in Mailand

Die Internationale Motorradmesse wechselt jedes Jahr ihren Standort. In den geraden Jahren werden in Köln die Neuheiten gezeigt und bei ungeraden Jahreszahlen ist Mailand der Austragungsort der größten Motorradmesse. Von den Fans italienischer Motorräder wird die Ausstellung in Mailand immer mit besonderer Spannung erwartet. In diesem Jahr gab es nicht viel Neues zu sehen. Viele Modelle wurden durch Weiterentwicklung verbessert und die meisten Neuheiten sind der Öffentlichkeit oder der Presse schon vor der Messe vorgestellt worden.

In Mailand stellte **Bimota** zwei neue Motorräder vor, die auf dem bekannten Modell Dieci basieren. Bei der Biposto handelt es sich um eine Dieci, die jetzt über einen Soziussitzplatz verfügt. Die Biposto ist damit neben der Bellaria das zweite Motorrad im Programm, daß für zwei Personen vorgesehen ist. Der Kaufpreis soll 44600 DM betragen.

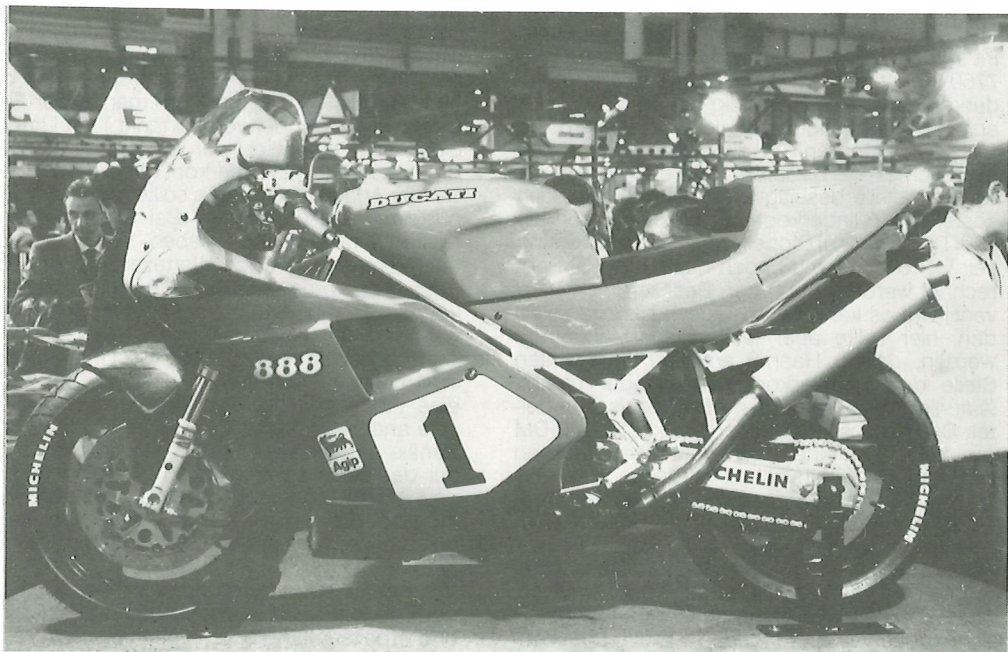
Die Furano ist eine Weiterentwicklung der Dieci, bei der die 38mm-Mikuni-Vergaser durch eine elektronische Einspritzanlage ersetzt werden. Die Einspritzung und andere leistungssteigernde Maßnahmen machen die Furano mit 168 PS zum stärksten Serienmotorrad der Welt. Das Trockengewicht wird mit 180 kg angegeben. Für den Edelrenner müssen ca. 55000 DM auf den Ladentisch gelegt werden.

Cagiva zeigte als Neuheiten die Viertakt-Enduro W 12 mit 350 ccm und den Chopper Blues mit einem 175 ccm Viertaktmotor der

tschechischen Firma CZ. Die Produktion der Cagiva 125 Freccia wird nach Taiwan verlegt.

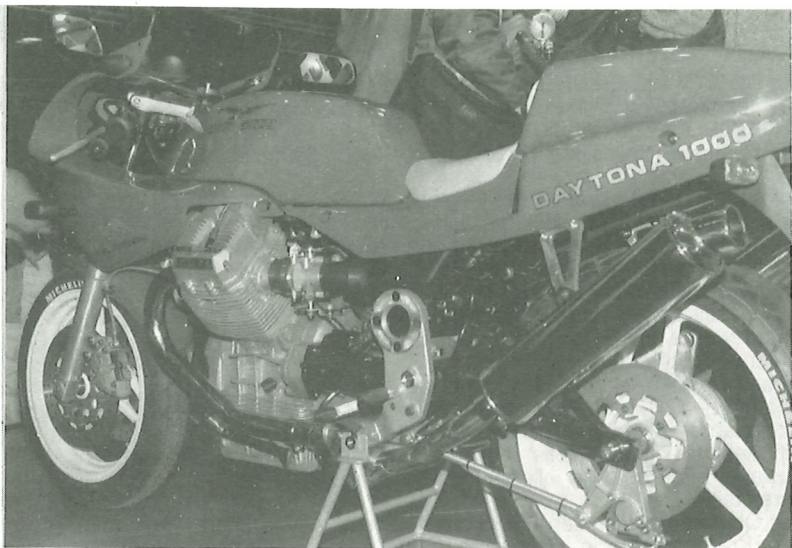
Ducati beschränkte sich hauptsächlich auf Verbesserungen an den erfolgreichen Motorrädern. Die Modellpflegemaßnahmen an den Modellen 750 SS und 900 SS haben wir schon in den letzten beiden Ausgaben ausreichend geschildert. Der Preis der Ducati 900 SS Superlight, einer sehr leichten Version der 900 SS mit nur einem Sitzplatz, wird doch über 20000 DM liegen. Knappe 22000 DM muß der Interessent zum Händler tragen, um eins der nicht mal 180 kg schweren Zweizylinder-Motorräder kaufen zu können.

Die Viertakt-Ducatis wurden im Styling überarbeitet. Auf den ersten Blick fällt die geänderte Einheit Sitzbank/Seitendeckel auf, aber auch Tank und Verkleidung wurden überarbeitet. Das Kühlsystem wurde verändert und sowohl die 851 als auch die 888 erhalten größere Ventile.



Ducati 851 SP: Das Styling der Sitzbank wurde am meisten verändert. Die Auspuffanlage wurde hochgezogen wie bei den Werksrennmaschinen.

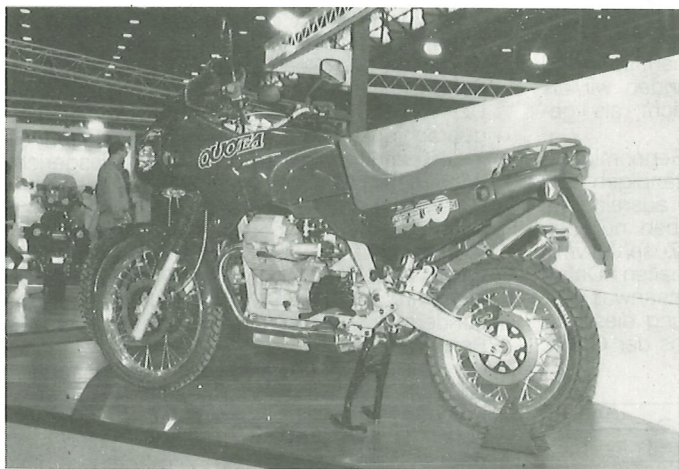
Nach den Erfolgen im Motorsport 1991 will Ducati sein Engagement auf diesem Sektor noch weiter ausdehnen. 1992 werden zwei Sport Production Versionen angeboten. Von der SP 04 sollen 500 Stück gebaut werden. Die Stückzahl der SP 05 wird wesentlich kleiner sein. Die SP 05 erhält den Motor der Roche Replica mit spezieller Kurbelwelle und Motordeckeln aus Magnesium.



Die 888 Corsa (ca. 150 kg) wird 1992 deutlich preiswerter werden als im Vorjahr (man spricht von bis zu 20 % billiger), damit will Ducati mehr Händler- und Privatteams dazu bewegen, an den nationalen Superbike-Meisterschaften teilzunehmen.

Das Werk will Importeure, die an den Superbike-Meisterschaften ihres Landes teilnehmen, besser unterstützen, es sollen ggf. auch Werksmotoren zur Verfügung gestellt werden (Bernd Caspers wird 1992 Werksmotoren erhalten).

Laverda zeigte ein sportliches Straßenmodell mit zwei Zylindern und 650 ccm. Der ausgestellte Prototyp verfügte über Feder Elemente von White Power (Upsidedown-Gabel vorne und Zentralfederbein hinten), 17 Zoll-Marchesin-Räder und eine Brembo-Bremsanlage mit Vierkolbenbremsätteln mit schwimmenden Scheiben im Vorderrad. Im Hinterrad wertet eine Momentabstützung die Bremse auf. Der Alu-Rahmen stammt von Bakker und umschließt einen luft-/ölgekühlten Twin mit zwei oberliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder. Dank einer Weber-Marelli-Einspritzanlage leistet das Triebwerk 70 PS. Als Gewicht gibt das Werk 180 kg an. Im März soll mit der Produktion des vollverkleideten Motorrads mit Soziussitz auf dem Höcker begonnen werden. Der Verkaufspreis wird im Bereich von 20000 DM liegen.



Die Daytona und die Quota standen bei **Moto Guzzi** im Mittelpunkt des Scheinwerferlichtes. Beide Modelle sollen endlich im Frühjahr lieferbar sein. Außerdem wurde ein Jubiläumsmodell der California III gezeigt, von dem nur 50 Stück nach Deutschland kommen sollen.

Fotos: Escher, Text: Hasselbrink

Moto Guzzi Quota: Sie soll der BMW GS Konkurrenz machen.

Wir allein gegen die O.S.K.

Der DUCATI CLUB AUSTRIA veranstaltet seit nunmehr 5 Jahren ein international besetztes und beachtetes Motorradrennen auf dem Österreichring. Diese DUCATI SPEED WEEK hat sich zur ZWEITGRÖSSTEN MOTORRADVERANSTALTUNG in Zeltweg entwickelt. Über 350 Fahrer aus zehn Nationen nehmen Jahr für Jahr vor 4000 - 5000 Zusehern daran teil.

Fremdenverkehrsexperten der Region Aichfeld haben uns bestätigt, daß die wirtschaftliche Bedeutung dieser Veranstaltung außerordentlich hoch ist. Durch die fast einwöchige Dauer und den multinationalen Teilnehmer- und Besucherkreis liegen die geschätzten Umsätze im Gastgewerbe im Bereich von fünf bis sechs Millionen Schilling.

Dieses Rennen ist bewußt für Amateure ausgeschrieben. Unsere Zielgruppe sind nicht die Lizenzfahrer diverser Meisterschaften. Natürlich nehmen auch "Profis" aus dem In- und Ausland, Fahrer der allerersten Kategorie, daran teil.

Der Obersten Nationalen Sportkommission für den Kraftfahrtsport in Österreich (O.S.K.) ist dieses Rennen schon seit langem ein Dorn im Auge, da es ohne die Genehmigung dieses "selbsternannten Sportgesetzgebers" stattfindet. Der Entgang an Kalender- und sonstigen Gebühren und möglichen Funktionärsspesen ist bei der Größe der SPEED WEEK sicherlich schmerzvoll. Diese Kommission verschickte am 7. Juni d.J. eine sogenannte "Bekanntgabe" an Lizenzfahrer, Motorsport-Journalisten, Importeure und Motorradclubs, somit an eine breite Öffentlichkeit.

In diesem Schreiben wurde behauptet, daß es sich bei der SPEED WEEK um einen "genehmigungspflichtigen, aber nicht genehmigten Wettbewerb und somit um eine wilde Veranstaltung, also einen verbotenen Wettbewerb" handle. "Jeder, der daran teilnehme, mache sich eines Verstoßes gegen das Sportreglement schuldig" etc. Diese Behauptungen empfanden wir als zumindest irreführend, wenn nicht als geschäftsschädigend.

Wir sind der Ansicht, daß die Genehmigung der für den Österreichring zuständigen Bezirkshauptmannschaft Knittelfeld ausreichend ist und sahen in diesem Schreiben nur den Versuch, potentielle Fahrer und Zuseher vom Besuch der Veranstaltung abzuhalten. Daher beauftragten wir unseren Rechtsanwalt Dr. Manfred Ainedter, eine Entgegnung dieser irreführenden Behauptungen seitens der O.S.K. zu erwirken.

Als Antwort erhielten wir die Aufforderung, "die geplante wilde Veranstaltung DUCATI SPEED WEEK 1991 nicht durchzuführen" und dies der O.S.K. "schriftlich zu bestätigen". - Was wir nicht taten, und unsere diesjährige Veranstaltung war trotz ungünstiger Wetterverhältnisse ein außerordentlicher Erfolg.

Um ein für allemal festzuhalten, daß die O.S.K. keinen gesetzlichen Auftrag zur Reglementierung unseres Bewerbes hat, entschlossen wir uns, ungeachtet des finanziellen Risikos und der Bedeutsamkeit des Gegners, diese Meinungsdivergenz durch Richterentscheid zu regeln. Die O.S.K., so stellte sich heraus, besitzt keinerlei Rechtspersönlichkeit. Die beklagte Partei ist der Österreichische Automobil-, Motorrad- und Touring Club, kurz ÖAMTC.

Grundlage für die Klage ist das "Gesetz gegen Unlauteren Wettbewerb", denn es verstößt gegen die "guten Sitten" und ist daher verboten, wenn ein Veranstalter von Motorradrennen (ÖAMTC) den guten Ruf eines anderen (DUCATI CLUB AUSTRIA) durch derartige öffentliche Behauptungen schädigt.

Zur Sicherung unserer Ansprüche suchten wir am 9. Juli 1991 beim Handelsgericht Wien um Erlaß einer einstweiligen Verfügung an. Diese wurde in erster Instanz verweigert, worauf die O.S.K. am 8. August eine weitere "Bekanntgabe" an den selben Adressatenkreis versandte. In dieser wurde behauptet, daß sie sehr wohl "eine von ihr nicht genehmigte Veranstaltung als wildes Rennen bezeichnen darf", obwohl, wie im selben Schreiben zugegeben wurde, der Beschluß noch nicht rechtskräftig war.

Der von Dr. Ainedter in unserem Namen eingebrachte Rekurs, mit dem die Angelegenheit in die nächste Instanz, das Oberlandesgericht Wien, gelangte, hatte jedoch Erfolg, sodaß am 30. Oktober 1991 per Beschluß des Olg Wien doch die, von uns begehrte, einstweilige Verfügung verhängt wurde. Der sinngemäße Inhalt dieses Beschlusses ist von größter Bedeutung, nicht nur für den DUCATI CLUB AUSTRIA, sondern für jeden Veranstalter von Motorsport-Bewerben:

Die Feststellungen, daß das "Internationale" und "Nationale Motorsportgesetz" nur Bestimmungen sind, die lediglich für "Mitglieder", sprich Lizenznehmer der O.S.K., gelten und daß es keine gesetzliche Verpflichtung gibt, eine bereits behördlich genehmigte Veranstaltung auch noch von der O.S.K. "genehmigen" zu lassen, sind richtungsweisend für die Entwicklung des Breitensports in Österreich.
DUCATI CLUB AUSTRIA

MOTALIA

hat eine neue Adresse!
Unsere neue Anschrift lautet:
Verlag Felix Hasselbrink,
Schönberger Str. 2, 2322 Lütjenburg

Das Oberlandesgericht Wien hat in seinem Beschluß vom 30. Okt. 1991 festgestellt: Der Obersten Nationalen Sportkommission für den Kraftfahrtsport in Österreich (O.S.K.) ist es mit sofortiger Wirkung VERBOTEN, die DUCATI SPEED WEEK öffentlich als "WILDES RENNEN" (d.h.: weil nicht von der O.S.K. genehmigt) zu bezeichnen. Die Behauptung, die DUCATI SPEED WEEK sei ein "verbotener Wettbewerb", ist herabsetzend, sie läßt eine Teilnahme an diesem Bewerb nachteilig erscheinen und ist somit zur Kreditschädigung geeignet. Die O.S.K. hat diese Behauptung zu Zwecken des Wettbewerbs versandt, deren Wahrheit aber nicht bewiesen. Es liegt ein Verstoß gegen § 7 UWG (Gesetz gegen Unlauteren Wettbewerb) vor. Sowohl das "Internationale" als auch das "Nationale Sportgesetz" sind keine Gesetze im formellen Sinn, sie gelten nur für denjenigen, der sich ihnen unterworfen hat. Die von der O.S.K. aufgestellten Behauptungen (Lärmentwicklung, Anrainerbeschwerden) über den Zusammenhang zwischen der DUCATI SPEED WEEK und der (drohenden) Einschränkung des Rennsportbetriebes auf dem Österreichring sind offenbar unzutreffend.

In fast allen Ländern versuchen die nationalen Motorsportkommissionen die Sporthoheit unter ihrer Kontrolle zu halten. Veranstaltungen von Clubs, die nicht den Sportkommissionen angehören, werden als "Wilde Rennen" bezeichnet und geächtet. Doch damit nicht genug: Die Sportkommissionen versuchen, auf die Rennstreckenbetreiber einzuwirken, daß diese Veranstaltungen nicht genehmigen oder schon erteilte Genehmigungen zurückziehen, die Veranstalter werden unter Druck gesetzt und Lizenzfahrern wird der Lizenzentzug bei Teilnahme an nicht genehmigten Rennen angedroht. (Als Folge dessen fand z.B. 1990 kein Ducati Clubrennen in Frankreich statt, siehe auch Artikel in MOTALIA Nr. 13.)

Um Schwierigkeiten mit den Sportbehörden aus dem Weg zu gehen, nennen viele Organisatoren ihre Veranstaltungen Training und verzichten auf gemeinsame Starts und Zeitnahme. Wohin das führt, haben wir ja dieses Jahr deutlich in Hockenheim gesehen, wo dem Ducati Club Deutschland von Seiten der OMK und der Hockenheimring GmbH jede Menge Knüppel zwischen die Beine geworfen wurden.

In Österreich hat sich endlich jemand gegen die "selbsternannten Sportgesetzgeber" aufgelehnt und vor Gericht recht bekommen. Ein Schritt, der hoffentlich in anderen Ländern Nachahmer findet. Die Red.

Stahlflex Bremsleitungen
direkt vom Hersteller!

→ Anschluß Aluminium mit V2A
verdrehbar zum Ausjustieren

* unbegrenzte
Haltbarkeit!

geprüft
tested



BREMSEN- TUNING

für alle Italiener

Gespanne, Harley, Japaner usw.

- * **brems** Bremsenteile,
- * Bremsbeläge, -Scheiben
- * Umrüstbremsanlagen
- * Stahlflexbremsleitungen
(Hersteller)

|| Täglicher Versand auch bei
Sonderanfertigung von Bremsleitungen.
Bis 12.00 Uhr bestellt - Versand noch
am gleichen Tag!



SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

KUNZENWEG 16
7800 FREIBURG
TEL. 07 61/620 51
FAX 07 61/648 14

Informieren Sie sich über die vielen Vorteile. Gesamtkatalog DM 5,- (auch Wiederverkäufer)

Neues 500er GP-Bike aus Italien

Unter dem Namen VPR entsteht in Italien ein neues Motorrad für die Halbliterweltmeisterschaft. Hersteller ist Carlo Verona, der in seinem Betrieb seit Jahren Teile für Rennwagen und -motorräder herstellt. Das in Mailand gezeigte Motorrad war mit den GP-gängigen Zutaten von Öhlins, Brembo und Marvic ausgestattet. Das sauber gefertigte Motorrad liegt mit 128 kg sogar unter dem Gewichtslimit. Der deutsche Andreas Leuthe soll das Motorrad 1992 in der gesamten Weltmeisterschaft einsetzen.

Aprilia bläst zum Angriff

Für die Viertelliterweltmeisterschaft hat Aprilia 1990 einen Dreijahresplan aufgestellt. Für 1991 waren die ersten Siege vorgesehen und 1992 will man in den Kampf um den Titel eingreifen. 1991 gewannen die beiden Aprilia-Fahrer Pierfrancesco Chili und Loris Reggiani je einen Grand Prix. Reggiani stand viermal auf dem Podest der ersten Drei und Chili war zweimal beim Siegertrio dabei. In der Punktetabelle nach Saisonabschluß liegen die fünf Werks-Hondas auf den ersten Plätzen, danach folgen die beiden Aprilias.

Neben Reggiani und Chili wird Aprilia mit Massimiliano Biaggi 1992 einen dritten Werksfahrer einsetzen.

Außer diesen drei Werksmaschinen wird es neben den käuflichen Production-Racern auch noch eine neue Zwischenstufe geben. Besonders vielversprechende Fahrer erhalten Werksmotoren, die sie in die Production-Racer einbauen können.

Da Honda nächstes Jahr nur noch drei Werksmotorräder einsetzen will und die Aprilias zum Saisonende immer konkurrenzfähiger wurden, kann man damit rechnen, daß eine Aprilia nächstes Jahr in der Endabrechnung unter die ersten Drei kommt. Man darf aber nicht vergessen, das Wilco Zeelenberg mit der Suzuki sicher ein ernstzunehmender Konkurrent wird.

Jean-Philippe Ruggia ist zweiter Gilera-Fahrer

Gilera Corse hat endlich einen zweiten Fahrer gefunden. Jean-Philippe Ruggia wird 1992 neben dem zweifachen Ex-Weltmeister Carlos Lavado mit der neu entwickelten Gilera 250 in der Weltmeisterschaft starten. Ruggia fuhr letztes Jahr in der Halbliterweltmeisterschaft für das französische Sonauto-Yamaha-Team. Er beendete die WM '91 als Zehnter.

Superbike-Weltmeisterschaft

Die FIM hat den Terminkalender für die Superbike-Weltmeisterschaft 1992 veröffentlicht:

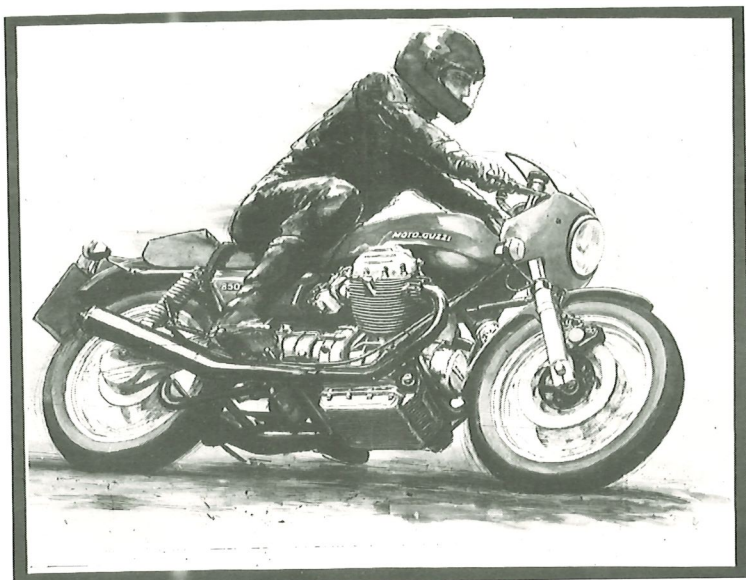
05.04.	Albacete/E	SB-WM
20.04.	Donington/GB	SB-WM
03.05.	Mugello/I	SB-WM
10.05.	Hockenheim/D	SB-WM
24.05.	Francorchamps/B	SB-WM
14.06.	Brainerd/USA	SB-WM
28.06.	Le Castellet/F	SB-WM
12.07.	Österreichring/A	SB-WM
09.08.	Most/CSFR	SB-WM
23.08.	Shah Alam/MAL	SB-WM
30.08.	Sugo/J	SB-WM
13.09.	Assen/NL	SB-WM
04.10.	Monza/I	SB-WM
18.10.	Mainfield/NZ	SB-WM
25.10.	Phillip Island/AUS	SB-WM

Polen : Werksfahrer Nr. 1 bei Ducati

Der amerikanische Superbike-Weltmeister Doug Polen wird auch 1992 auf einer Ducati seinen Titel verteidigen. Im letzten Jahr ist er im Team des amerikanischen Ducati-Importeurs Eraldo Ferracci gestartet, in der nächsten Saison wird er die Nummer 1 im offiziellen Ducati-Werksteam sein und als Erster alle neuentwickelten Teile bekommen. Sein ehemaliger Teamchef wird die Entwicklung und Betreuung der Werksmotorräder an der Rennstrecke leiten.

Auch Marco Lucchinelli und Giancarlo Falappa haben ihre Verträge bei Ducati verlängert. Falappa wird zunächst weiter in der Superbike-WM fahren. Wenn er seine alte Form wieder erreicht, ist ein Wechsel zu Cagiva in die 500er-Weltmeisterschaft möglich. (Falappa war beim Training zum Superbike-WM-Lauf in Zeltweg 1990 sehr schwer gestürzt. 1990 konnte er gar nicht mehr starten und 1991 hatte er immer noch mit Folgen der Verletzungen zu kämpfen. Besonders seine Schulter machte ihm zu schaffen. Er hat die Schulter nun erneut operieren lassen und hofft 1992 wieder in Topform zu sein.)

Lucchinelli war in den letzten Jahren Teamchef des Superbike-Werksteams, in welcher Position er 1992 eingesetzt wird, steht noch nicht fest. Da Ducati überlegt, die komplette Endurance-WM (Langstreckenrennen) zu bestreiten, könnte Lucchinelli dort Teamchef werden, er hatte sich im letzten Jahr für die beiden Einsätze in Japan und beim Bol d'Or eingesetzt. Raymond Roche wird wahrscheinlich weiter für Ducati in der Superbike-WM starten. Der Franzose wurde letztes Jahr Weltmeister und beendete diese Saison als Vize-Weltmeister.



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

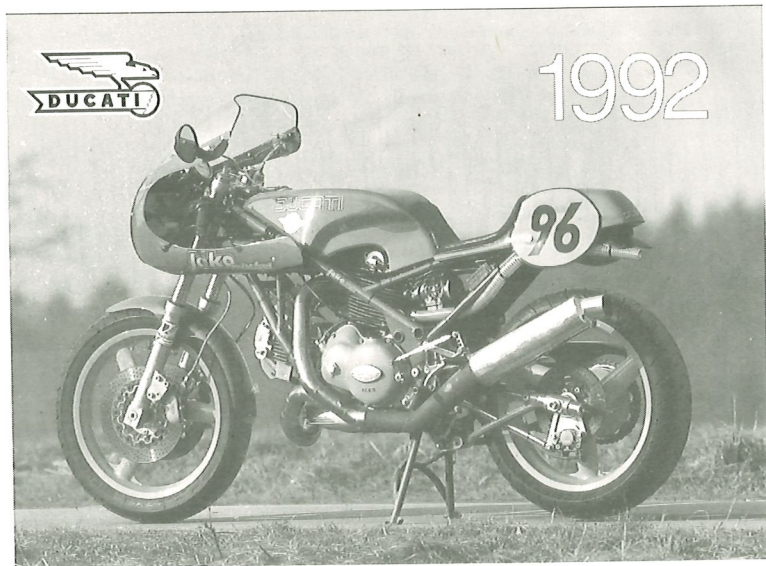
13 Blatt im
hochwertigen
Vierfarbdruck

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

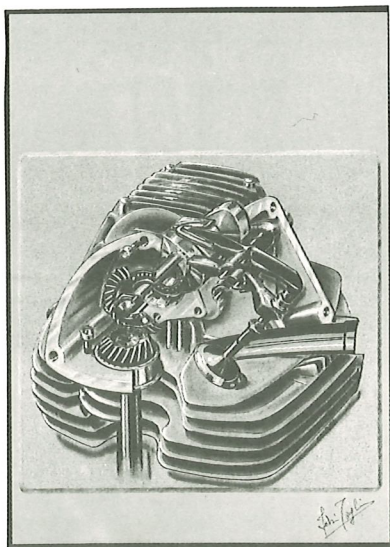
_____ Unterschrift

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

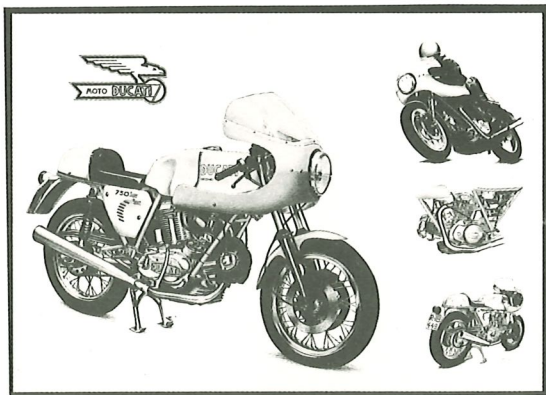
Datum: _____

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

Leserbriefe

Hallo Italo's,
nachdem die Saison gelaufen ist, habe ich jetzt Zeit, um über meine Erfahrungen mit der Ducati 900 SS Nuda zu schreiben. Ich besitze das Motorrad ca. ½ Jahr und bin damit 10 tkm gefahren. Sitzposition und Handling sind sehr gut. Bremsen, Fahrwerk und Optik allererste Sahne. Nun zu den kleinen Mängeln. Zuerst zu den schwachen Kontrollämpchen - seit ich die kleine Spoilerscheibe (dunkel) montiert habe, reicht die Helligkeit aus. Den schwammigen Bremsdruck habe ich teilweise durch Aeroquip-Leitungen beseitigen können.

Ich fahre die Katalysator-Version vom Importeur März. Trotz bürigen Durchzug war mir die Gesamtübersetzung zuläng. Ich habe hinten das Zahnrad um einen Zahn verlängert. Dadurch dreht die Maschine jetzt um ca. 500 Umdrehungen höher und erreicht damit eine Spitzengeschwindigkeit von 230 km/h (Tacho). Jetzt fühlt sich das Motorrad auch von unten heraus einen Tick besser an. Zum Verschleiß möchte ich noch sagen: Reifen vorne erneuerungsbedürftig, hinten immer noch 4 mm Profil. Die Sitzbank löst sich leider an den Kanten auf (Garantiefall). Ansonsten eine Ducati, die in unsere Zeit paßt - absolut Problemlös. So, jetzt ist das Badewasser kalt und Zeit zum aufhören.

Viele Grüße aus dem Frankenland
Thomas

TOP LAVERDA SERVICE

tägl. Ersatzteilversand, z. B.:

Schalldämpfer LAV 750	St./DM 230,--
Dichtungssatz LAV 750 kpl.	DM 39,--
Dichtungssatz LAV 1000 kpl.	DM 89,--
Gabelsimmerring 38 mm	St./DM 6,50
Primärkette Triplex	DM 69,--
Ritzel 19 Z	DM 25,--
Kettenrad 40 Z	DM 35,--
Laverda T-Shirt	DM 35,--
DMC Kennfeldzündanlage für LAV 750	DM 565,--
für LAV 1000 RGS/SFC	DM 549,--

jetzt lieferbar:

Speichenradsatz für LAV 1000 3CL/RGS inkl. Montage und TÜV-Abnahme	DM 1995,--
---	------------

Motorinstandsetzung, z. B.:

KW neu lagern für LAV 1000 für LAV 750	DM 1195,-- DM 1095,--
---	--------------------------

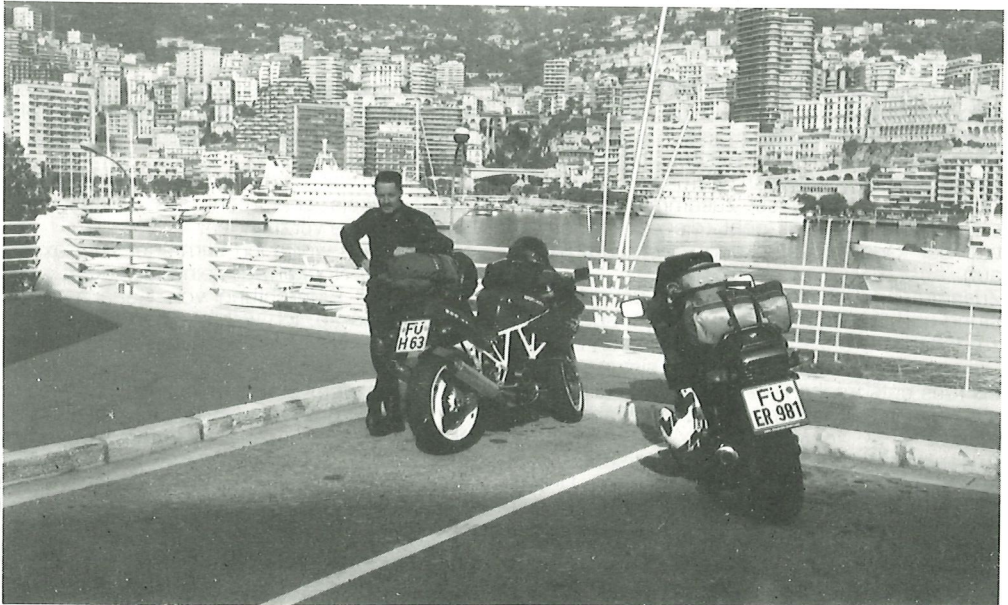
**Zubehör- u. Tuning-Katalog, 28 Seiten
mit Preisliste gegen Einsendung von DM 15,-**

MOTO WITT GmbH

LAVERDA-Generalimport

Verkauf · Werkstatt · Ersatzteilversand
5047 Wesseling-B. · Industriestr. 53 a

Tel.: 0 22 32 / 54 58 · Fax: 0 22 32 / 5 14 63



Thomas und seine Ducati auf der Abschlußfahrt durch die französischen Alpen. Hier in Monte Carlo.

Hallo GUZZI-Freunde

Nach ca. 100.000 km auf drei Guzzis (Cali II, 2 Mille GT) möchte ich Euch über während dieser Zeit gesammelten Erfahrungen berichten.

1. Tacho- und Drehzahlmesserwellen

Sofern die Wellen ohne starke Krümmungen verlegt sind, verhindert das Abdichten der Zwischenräume zwischen Welle und Gummischützern an den Wellenenden ein frühzeitiges Ende derselben. Es hat sich nämlich gezeigt, daß an den Wellenenden eindringendes Wasser (läuft an der Welle herunter) zu Korrosion an den Wellenseelen führt, woraufhin diese nach relativ kurzer Zeit reißen. Als Abdichtmittel eignet sich z.B. Curil, wahrscheinlich auch Silikon. An meiner letzten Mille habe ich diese Maßnahme bereits am neuen Fahrzeug durchgeführt, und die Wellen sind bis heute, nach 23.000 km (2. Saison), noch intakt.

2. Bleifreiu mbau

Meine jetzige Mille hat bereits als Neufahrzeug das Tuning-Kit Nr. 5 der Fa. Moto Spezial in Gomadingen erhalten. Dies beinhaltet größere Vergaser (\varnothing 36 mm), entsprechend größere Ventile und Kanäle sowie Umrüstung auf Bleifreiqualität (Ventilsitze). Da sonst alles original geblieben ist (Kolben, Kolbenringe, Verdichtung), führt der erhöhte Vergaserquerschnitt dazu, daß bei niedrigen Drehzahlen, aufgrund niedrigerer Gasgeschwindigkeit die Zylinderfüllung nicht mehr optimal ist. Das äußert sich in geringerer Leistung im Vergleich zum Original (30er Vergaser) im Bereich 1000-3000 U/min. Oberhalb von 3000 U/min geht es jedoch recht zügig voran, wobei bei ca. 5000 U/min nochmal kräftig zugelegt wird. Mit der Gashand muß man beim Beschleunigen jedoch vorsichtig sein, will man vermeiden, daß der Unterdruck im Vergaser zusammenbricht und die Leistung auf Null geht (dieses Phänomen tritt bei Originalbestückung überhaupt nicht auf).

Zusammengefaßt läßt sich sagen, daß sich Leistung und Drehmoment wohl erhöht aber auch zu höheren Drehzahlen hin verschoben haben. Die versprochenen 14 PS mehr Leistung auf 81 PS (das entspräche 20%) vermag ich allerdings mit meinen Sinnesorganen kaum wahrzunehmen.

Ansonsten habe ich, bis auf die Tatsache, daß ich Bleifrei Super Sprit tanke, keinen Unterschied zwischen "Bleifrei-" und "Bleitechnik" feststellen können - und schon gar kein Motorklingeln.

Sollte sich jemand mit der Optimierung der Gaszugmechanik der Mille GT beschäftigen bzw. beschäftigt haben, wäre es schön, wenn

er die Ergebnisse in der MOTALIA veröffentlichen würde.

Es grüßt Euch
Andreas Engelhard

Hallo MOTALIA-Leser + Italo-Freunde

Ich fahre eine Moto Guzzi Le Mans I mit Speichenrädern. Vorne 2.50 x 18 mit 110/80er, hinten 3.50 x 18 mit 130/70er. Durch den Umbau ist die Kiste jetzt hinten ziemlich flach, deswegen habe ich die Standrohre 10 mm aus der Gabel gezogen, was aber auch nicht der Hit war. Dadurch ist mir in den Sinn gekommen, das Vorderrad auf 17 Zoll zu schrumpfen, auch wegen der größeren Reifenauswahl.

Jetzt würde ich gerne wissen, ob jemand schon so einen Umbau gemacht hat und ob es irgendwelche Probleme gab, Fahrverhalten, Eintragung, usw.

Für Informationen wäre ich dankbar.

Mit grün-weiß-roten Grüßen

Andre Hohensee, Feldstr. 108, 2300 Kiel (West Germany)

Lesermeinung zum Artikel "Kettenspiele" in MOTALIA Nov. 91

Ich rüstete meine Le Mans I beim km-Stand 76900 auf den im Artikel erwähnten Kettenspanner um. Anlaß hierzu war die Tatsache, daß ich glaubte, gewisse Unregelmäßigkeiten in der Zündfolge (Standgas, bzw. nach kurzen Gasstößen aus dem Standgas heraus) festgestellt zu haben.

Daß dieses subjektive Empfinden nun tatsächlich nur in der gelängten Steuerkette ohne Spanner begründet ist, möchte ich nicht behaupten.

Jedenfalls war nach Abnahme des Steuergehäusedeckels eine recht ausgeleierte, ungespannte Kette vorzufinden.

Ursprünglich wollte ich Stirnräder zum exakten Antrieb der Nockenwelle einbauen, kam jedoch wegen der Befürchtung von Gehäusetoleranzen hiervon ab. Ich wählte einen Steuerkettenspanner, sowie gleich noch eine neue Kette.

Beim Zusammenbau gab es dann einige Probleme mit dem Simmerring zur Lichtmaschine hin. Trotz größtmöglicher Sorgfalt bei der Montage, wollte dann erst das vierte Exemplar dicht sein.

Als Ergebnis der Umbauaktion glaube ich, daß die eingangs erwähnten Unregelmäßigkeiten in der Zündfolge nun beseitigt sind.

Bedingt durch die stetige Spannung änderte sich an diesem erfreulichen Zustand in den mittlerweile fast 6000 gefahrenen km auch nichts.

Walter Arndt

Leserbriefe

Betr.: Steuertriebe Moto Guzzi
Sehr geehrte Damen und Herren,
in der MOTALIA November berichten Sie über die verschiedenen Techniken von Steuertrieben.

Der Nockenwellen- und Ölpumpenantrieb der großen Guzzi Motoren ist wirklich sehr billig. Alles was billig und einfach ist, ist aber längst noch nicht perfekt. Der Kettenantrieb wurde mit differierenden Achsabständen, die herstellungsbedingt auftraten, am besten fertig. Der Zahnriemenantrieb ist zu kurzlebig (eigene Erfahrung) besonders bei getunten, mit stärkeren Ventilfedern bestückten Triebwerken. Kette sowie Zahnriemen bringen außerdem einen sehr großen Kippzug auf die Ölpumpe. Bei mehreren von mir zerlegten, mit Kette versehenen Motoren, waren sehr starke Laufspuren, ja sogar Freßspuren, hinter der Ölpumpe vorhanden. An frühzeitig auf Stirnräder umgerü-

steten Antrieben waren die Gehäuse nicht beschädigt. Es spricht also alles für einen guten Stirnradsatz.

Ferner empfehle ich gleichzeitig den Anbau eines außenliegenden Ölfilters, damit der Einlaufabrieb besser aufgefangen wird. Hierdurch werden die Ölwechselintervalle, weil Filter und Öl gewechselt wird, umweltfreundlicher und länger hinausgezogen.

In meiner Ago Le Mans II laufen seit 65.000 km Stirnräder und außenliegender Ölfilter zur größten Zufriedenheit leise und zuverlässig. Den Öl- und Filterwechsel mache ich einmal im Herbst (Formula RS 10-60, früher 15-50) ca. 10.000 km. Meine Maschine läuft niemals unter 100 km. Kurzstrecken, wobei der Motor die Betriebstemperatur nicht erreicht, schaden nur. Allen Redaktions- und Verlagsmitgliedern, sowie allen Lesern ein gesegnetes Weihnachtsfest und ein glückliches 1992.

Franz Speier

gehört - gesehen - gelesen

Endlich wieder kleine Guzzis in Deutschland

Der deutsche Importeur für Moto Guzzi, die Firma A&G, hat sich entschlossen, wieder ein Guzzi-Modell unter 950 ccm zu importieren.

1989 beschloß der deutsche Importeur, keine kleinen Guzzis mehr im Programm zu führen. Die Modelle V 35 III, V 65 NTX, Sessantacinque GT, V 65 Florida und V 75 wurden aus der Preisliste gestrichen. Die kleinen Modelle, die bis dahin ca. 30 % des Gesamtverkaufes ausgemacht hatten, waren damit ersatzlos aus dem Angebot entfernt worden. Zum gleichen Zeitpunkt wurde auch der Import der 850 T5 eingestellt. Damit gab es in Deutschland offiziell keine Guzzi unter 950 ccm mehr zu kaufen. Der Einstiegspreis für ein Motorrad aus Mandello lag damit bei 12000 DM.

Nun hat der Importeur beschlossen, wieder eine kleine Guzzi in das offizielle Lieferprogramm aufzunehmen. Die V 65 Florida wird in zwei Versionen angeboten. Offen leistet sie knappe 50 PS und als gedrosselte Version paßt sie mit 27 PS in die Klasse, in der sich die Besitzer eines Stufenführerscheins in den ersten zwei Jahren orientieren müssen. Beide Ausführungen kosten 10850 DM.

Nachdem endlich wieder eine kleine Guzzi in Deutschland angeboten wird, kann man nur hoffen, daß bald weitere Modelle mit 650/750 ccm den Weg nach Deutschland finden werden. Wie wir schon mehrmals berichtet haben, werden in anderen Ländern mehrere Modelle mit 750 ccm angeboten.

Segale Import

Die Firma Zweirad Schwarz, Johannesstr. 1, 6720 Speyer hat den Import der Motorräder der Firma Segale aus Mailand übernommen. Segale stellt exklusive Fahrwerke her, in die Motoren des japanischen Herstellers Honda eingebaut werden.

Das erste Modell, das nach Deutschland importiert wird, ist ein sportlicher Einzylinder. Der Mailänder Honda-Händler Segale nahm den Motor einer Honda NX 650 Dominator und beschloß, ein leichtes Einzylindermotorrad zu bauen. Das Fahrwerk besteht aus Chrom-Molybdän-Vierkantrrohr und Leichtmetall, es ist teils verschweißt, teils verschraubt. Um das geringe Fahrzeuggewicht von 145 kg zu erreichen, wurden leichte Marchesini-3-Speichenräder mit hohlgebohrten Achsen, eine Alu-Schwinge und ein Tank aus Aluminium verwendet. Die Federelemente stammen von Ceriani. Hinten arbeitet ein Mono-Federbein und vorne kommt eine Upside-down-Gabel zum Einsatz. Beide Dämpfer sind in Druck- und Zugstufe verstellbar. Eine Vierkolbenbremsanlage von Brembo mit schwimmender Scheibe sorgt für die Verzögerung. Obwohl das Motorrad über 180 km/h als Höchstgeschwindigkeit erreichen soll, reicht bei dem geringen Fahrzeuggewicht eine Bremsscheibe im Vorderrad.

Der stolze Preis von 25000 - 30000 DM wird die Segale zu einem seltenen Motorrad machen.

Im wilden Süden von Europa

40°, sengende Hitze und ein Wind, der uns beinahe von der Straße bläst. Seit Stunden treiben wir unsere beiden total überhitzten und dank dem guten Super nagelnden V 65 über die südspanischen Landstraßen in Richtung Cordoba. Plötzlich ein durchdringendes Kreischen an Claudi's Guzzi!! Alles vorbei???

4000 km weit sind wir bisher gefahren, um Spanien abseits der Massentouristenströme zu entdecken. Als Anreiseweg nahmen wir die kürzeste Verbindung, die Autobahn durch Frankreich, vorbei an Lyon bis Perpignan an den Pyrenäen. Ab hier wurde es das erste Mal richtig interessant. Die Küstenstraße nach Spanien windet sich mit 1000 schönen Kurven zwischen Meer und Gebirge entlang nach Süden. Am Abend des zweiten Tages sind wir in Rosas angelangt, einem kleinen Badeort in der Gegend von Figueras. Dorthin machen wir einen kleinen Ausflug, um das berühmte Dalí-Museum zu besichtigen. Das Museum ist ein witzig-surrealistisches Arrangement mit überdimensionalen Eiern auf dem Dach und Brotläiben aus Gips als Stuck-Verzierung.

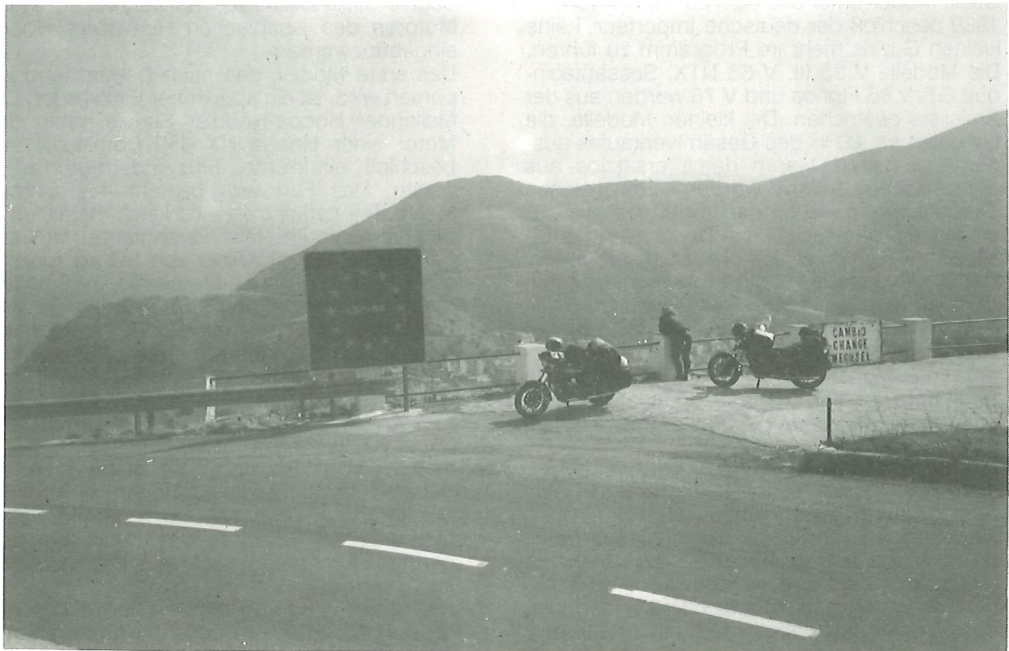
Die Ferne lockt: Entlang der wildromantischen Costa Brava (z. dt.: Wilde Küste) kurven wir nach Barcelona, immer bemüht, die verrufenen Urlaubersilos wie Loret de Mar weiträumig zu umfahren. Ein schwieriges Unterfangen, wie sich herausstellt. Die spanische Mittelmeerküste ist wirklich schlimmer, als es mir in meinen

kühnsten Alpträumen einfallen könnte: 1000 Urlaubsorte der übelsten Sorte, verstopfte Küstenstraßen, Hochhäuser, Großbaustellen und tote Hunde lassen uns am Geisteszustand der Anwohner zweifeln.

Barcelona, die Hauptstadt von Katalonien und Austragungsort der Olympischen Spiele 1992, gleicht auch einer riesigen Baugrube, doch wir werden durch den tollen Charakter der Stadt entschädigt (und durch eine "Paella", span. Nationalgericht).

Doch vorerst genug der Kultur, wir wollen fahren. Der Versuch, die Küstenstraße weiter entlang zu fahren, scheitert in endlosen Staus. Letzte Rettung ist die Autobahn. 500 km später und viele, viele Peseten ärmer, stranden wir in Oliva. Hier gibt es einen tollen Sandstrand, der uns einen Tag länger festhält als geplant. Relaxen ist angesagt.

Mit frischen Kräften düsen wir dann durch die Berge (Spanien ist nach der Schweiz das zweitgebirgigste Land Europas) in Richtung Benidorm. Dieses sieht von weitem aus wie "Klein-Manhattan". Aus der Nähe wollen wir es



Zwei Guzzis an der Spanischen Grenze in den Pyrenäen

gar nicht kennenlernen. Wir fahren weiter über stressige, bolzgerade Landstraßen nach Mojacar. Irgendwo auf dem Weg dorthin beginnt die Sierra Nevada, die einzige echte Wüste Europas. Kahle, vertrocknete Hügel säumen die Straße; sämtliche "Rio's" sind ausgetrocknet und erinnern an Bilder aus Afrika. Mojacar veröhnt uns nach der interessanten, aber hin und wieder doch etwas unheimlich anmutenden, Etappe mit zwei Meter hohen Wellen und der Aussicht, am nächsten Morgen über den Mora-Pass nach Granada fahren zu können. Verrückte Welt: Morgens starten wir am Meer, durchqueren dann die Wüstenlandschaft der Sierra de Gador, besuchen eine Westernstadt (vor einigen Jahren wurden hier noch Filme gedreht), dann gehts durch das Bergland über zwei alpenwürdige Pässe, um am späten Nachmittag dann Granada zu erreichen. Es ist eine Wohltat, die schwarzen Lederklamotten auszuziehen und in den kühlen Gärten der Alhambra umherzubbummeln. Die Alhambra ist das wohl schönste Gebäude der maurischen (arabischen) Kultur in Europa. Sie mit Worten beschreiben zu wollen, versuche ich erst gar nicht.

Am nächsten Tag lockt uns der Pico Veleta, mit 3.380 Metern die nächste Superlative, die wir mit unseren Guzzis erfahren. 50 km zieht sich die Straße in mehr und weniger breiten Serpentina bergauf. Die Aussicht über Andalusien ist gigantisch, zumal der Himmel wolkenlos ist.

Hier oben bläst ein eiskalter Wind, der es paradox erscheinen läßt, daß in Granada das Thermometer 38 Grad C anzeigt, obwohl es immerhin schon auf Ende September zugeht. Nachdem wir noch den abendlichen Flair Granadas ausgekostet haben, gehts weiter über die Sierra de Tejeda und entlang der Küste nach Tarifa. Als Straße bleibt uns die Wahl zwischen Autobahn an der Küste entlang, rechts und links mit Hochhäusern und Golfplätzen gesäumt oder üble Schlaglochpisten, die sich durch traumhafte Landschaften schlängeln, aber einen Rahmenbruch befürchten lassen.

Tarifa, der südlichste Punkt Spaniens hat seinen eigenen Zauber. Grüne Hügel, auf denen Kühe grasen und ein Dauersturm der zwischen Europa und Afrika (das man hier ausgezeichnet sehen kann) hindurchpfeift. Surfen sollte man können....

Von hier aus besuchen wir Afrika und Gibraltar. Dort gibt es sie wirklich, die freilebenden Affen. Kein Wunder, sie können sich ja das ganze Jahr über die vielen Touristen und die Engländer amüsieren, die den Felsen besetzt haben. Noch was lustiges: Die Landebahn des Flugplatzes von Gibraltar kreuzt wegen Landmangel die Hauptverkehrsader nach Spanien. Wenn Flugzeuge landen oder starten wird die Ampel für Straßenfahrzeuge auf "Rot" geschaltet und alle müssen warten...

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)
hinten BMW Autohaus rechts ab
ca. 1,5 Km, linker Hand –
il ristorante + großes Parkdeck
„ecco, che bello“!

Langsam wird es auch Zeit, wieder in Richtung Norden zu fahren, da zwei von unseren vier Urlaubswochen verstrichen sind und wir höchstens die Hälfte der geplanten 6.000 km zurückgelegt haben.

1.000 Rindviecher gibts dann auf der "Ruta de Toro's" zu sehen, denn hier werden die besten und schönsten Stiere für spanische Stierkämpfe gezüchtet. Entlang dieser Strecke gibt es viele Berge und wenige Dörfer. Ein Campingplatz am Stausee des Generals soll unser Tagesziel sein. Doch der ist genauso gottverlassen wie die gesamte Gegend. Wir beschließen deshalb, nach Cordoba weiterzufahren, obwohl es schon ziemlich spät ist. Und nach Cordoba sind es noch 200 km.

Da geschieht dann das eingangs beschriebene Malheur. Doch es ist kein Kolbenfresser, wie wir dachten, sondern der Antrieb der Tachowelle ist total trockengelaufen. Unsere Er-

leichterung kennt keine Grenzen. Und Cordoba bietet genug Möglichkeiten, um uns völlig von dem Schrecken zu kurieren. Wir besichtigen die Mezquita, die berühmte Moschee mit Säulenwald und einige andere interessante Dinge. Nach einer eingehenden Inspektion unserer Motorräder fahren wir durch die Olivenhaine Andalusiens, durch wilde Hochgebirgslandschaften und durch die Mancha. Auf dieser Hochebene trieb einst Don Quichotte sein Unwesen. Heute sind es eher die Industriemagnaten von Spanien, denn in dieser Einöde sind Puertollano und Ciudad Real die Hochburgen spanischer Erdölraffinerien. Ich glaube, das Wort Umweltschutz existiert nicht in der spanischen Sprache.

Die Straßen gehen hier pfeilgeradeaus und führen uns nach Toledo, der ehemaligen Hauptstadt. Toledo besteht aus einer tollen Altstadt, die vom Rio Tajo und 10.000 rostigen Cola- und Bierdosen umschlossen ist. Von hier aus sind es noch 70 km bis Madrid, der aktuellen Hauptstadt. Hier lassen wir die Mopeds am Campingplatz stehen und besichtigen mit der U-Bahn die Innenstadt. Diese stößt mich ziemlich ab, denn die einzigen "Sehenswürdigkeiten" sind Prostituierte und Junkies.

Ab Madrid verlassen uns die Götter des Südens, und wir packen dafür die langen Unterhosen aus. So bibbern wir uns an die Ausläufer der Pyrenäen, wo wir unsere letzte spanische Nacht verbringen. Zum Abschied essen wir ein Kaninchen mit Knoblauch (oder wars Knoblauch mit Kaninchen???) . Dann wurde es richtig saukalt.

Über den 1760 Meter hohen San-Martin-Pass passieren wir die unbewachte Grenze nach Frankreich, da das Wetter nun richtig in Wolkenbrüche ausartet, lassen wir den ursprünglichen Plan, nämlich gemütlich durch Frankreich zu bummeln, fallen und finden uns in Paris wieder.

Nach 650 km durch Regen und Sturm weiß man dann eine warme Dusche zu schätzen.

Nach ein paar Tagen Weltstadt Paris ist es dann wirklich soweit: wir fahren die restlichen 650 km nach Hause, nochmal in den wärmsten Klamotten, die sich auftreiben lassen.

Nach 25 Tagen und 6.000 km sind wir um viele Eindrücke reicher und um 1.100 DM für ein neues Kardanwinkelgetriebe ärmer, denn bei diesem haben sich unterwegs einige Schrauben gelöst und die Innereien zu Alubrei verarbeitet.

Albrecht Trölsch



Auf der Küstenstraße zwischen Frankreich und Spanien. 1000 schöne Kurven zwischen Meer und Gebirge lassen das Herz eines jeden Motorradfahrers höher schlagen.

In den letzten Monaten sind mehrere neue Bücher über italienische Motorräder erschienen. Eins davon brachte uns letztens der Briefträger ins Haus:

Italienische Motorrad Klassiker

Band 1: Straßenmaschinen von Mick Walker

Der Autor Mick Walker ist Italo-Fans kein Unbekannter. Walker ist seit drei Jahrzehnten mit den Motorrädern aus Italien vertraut, als Importeur der namenhaften italienischen Marken hat er intensiven Kontakt zu Konstrukteuren, Test- und Rennfahrern gehabt. Auch heute noch betreibt er ein Geschäft für italienische Motorräder in England. In seinem neuesten Buch stellt er auf 191 Seiten mit 326 s/w und 34 farbigen Abbildungen die Geschichte der italienischen Straßenmotorräder vor.

Nach einer chronologischen Einführung in die italienische Motorradindustrie, bei der der Schwerpunkt auf den 50er Jahren liegt, werden die Motorradmarken in alphabetischer Reihenfolge präsentiert. Neben den allseits bekannten Firmen wie Benelli, Cagiva, Ducati, Guzzi und Laverda findet man auch unbekannte Namen wie Aero Caproni, Ceccato, Guazzoni, Italemmezeta, Moto Sterzi, Setrum, Taurus und Testi. Das Inhaltsverzeichnis listet 44 verschiedene Motorradhersteller auf, die in Wort und Bild behandelt werden.

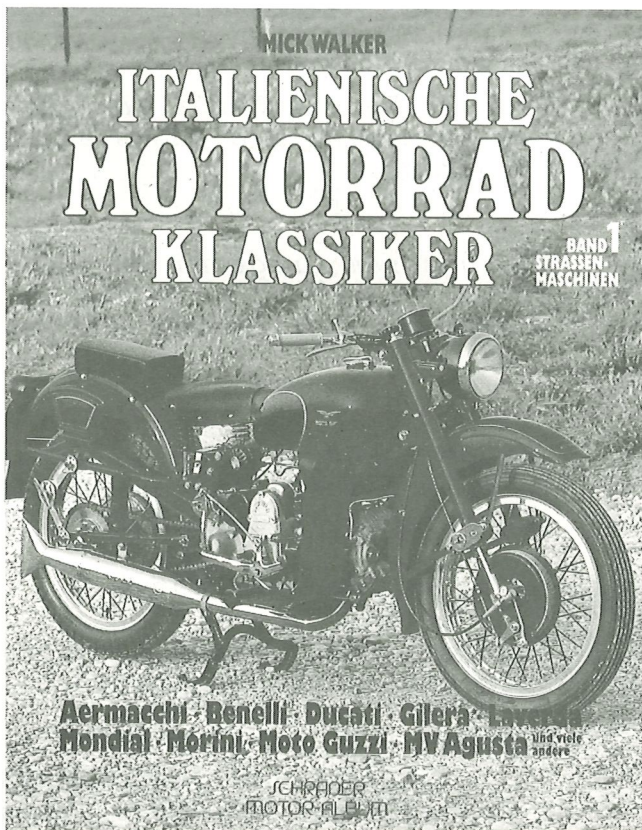
Durch das Buch führt nicht ein fester Textblock oder einzelne Kapitel, es handelt sich mehr um ein Bilderbuch. Pro Seite befinden sich meistens zwei Fotos. Die dazugehörigen Bildtexte erklären die abgebildeten Modelle und stellen kurz die Marke und ihre Geschichte vor.

Obwohl der Band 1 den Untertitel "Straßenmaschinen" hat, werden auch einige Rennmotorräder gezeigt. Besonders interessant sind zahlreiche Bilder von Prototypen und Vorserienexemplaren, also Motorräder, die in diesen Versionen nie in Serie produziert wurden.

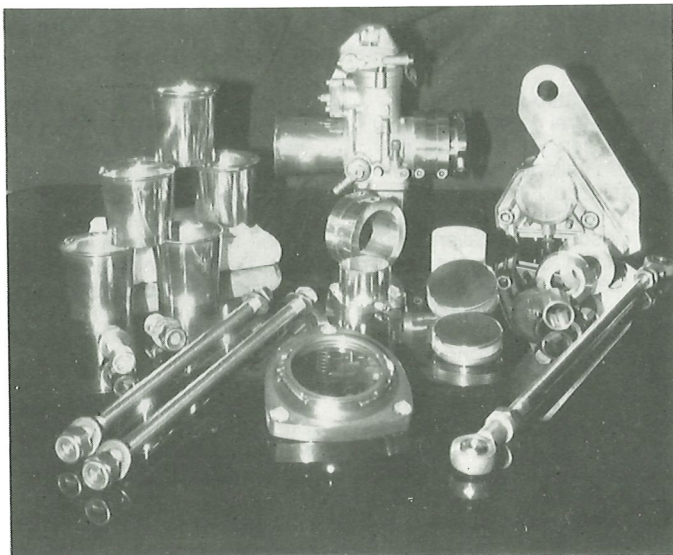
Natürlich hat auch dieses Buch - wie fast alle Bücher - ein paar Fehler (Brembo Bremssättel sind natürlich nicht aus Grauguß, anstatt einer Bimota SB3 ist eine KB1 abgebildet und andere Kleinigkeiten) aber es ist eine leichte, interessante Lektüre für die langen Winterabende. Durch die markenalphabetische Gliederung bietet sich das Buch auch als Nachschlagewerk an.

Es ist kein leichtes Unterfangen, die Motorräder Italiens in einem Buch darzustellen. Zu viele Marken mit unendlich vielen unterschiedlichen Modellen verhindern einen umfassenden Überblick. Das hier vorgestellte Buch ist der dritte - mir bekannte - Versuch, die italienischen Motorräder in einem Buch vorzustellen. (Die beiden anderen Bücher heißen beide "Italienische Motorräder", die Autoren sind Tim Parker und Achim Biedermann). Das Buch von Mike Walker wird der Aufgabe am besten gerecht.

Italienische Motorrad Klassiker, Band 1: Straßenmaschinen ist erschienen im Schrader Verlag und kostet 68 DM. Es ist im normalen Buchhandel erhältlich.



Faszination in Aluminium !!!



*Hochwertiges Zubehör in einzigartiger Qualität
aus Aluminium und Edelstahl für italenische
Motorräder.*

Aus unserem Programm für MOTO GUZZI:

Bremsmomentabstützung (Le Mans I-III)

DM 299,--

*Gerade Ansaugstutzen in Verbindung mit
Vergaserbefestigung aus Aluminium
(thermische Isolation durch Teflon)*

Paar DM 250,-

*Außerdem Einzel- und Sonderanfertigungen
nach vorheriger Absprache.*

BARTHOLLI ITALO-PARTS

Roncallistr. 12, 5210 Troisdorf 13

Tel.: 0 22 41 / 8 38 57

Kostenlose Kleinanzeigen

Aprilia

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

Benelli

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

Suche Reparaturanleitung für 500 Quattro, Bj. 76, Einstellwerte u. Festhaltegriff f. Sitzbank. 02408/2985

Benelli 654, 2200,-DM. Tel. 07522/4411

500 Quattro, Bj. 74, orig. Zust. in Teilen, Kurbelwellenschaden, weiße Armaturen, Werkstatthandbuch, 4 in 1 Marving, Ochsenaugen, Sitzbank blaues Wildleder, Getriebe neu, 900 Sei-Kolben, auf Wunsch kann ATM vermittelt werden, FP 1500,-DM, 09644/1795

Verk. Ersatzteile für Benelli 254 (4 Zylinder/4-Takter) und für Benelli 250 2C oder Moto Guzzi 250 TS (2-Zylinder/2-Takter). Tel. 02241/404335

500 Benelli Quattro, Bj. 76, VB 3100 DM, Tel: 02408/2306

Cagiva

Suche diverse Teile für 750 Elefant, Bj. 88. Tel. 06854/6330

Verk. Cagiva SXT 125, 2 Stück, 350 DM. Tel. Schweiz/033547004

Suche günstige 17 PS 2-Takter, auch andere Marken, Tel. ab 15 Uhr: 02853/4110

Suche Motor für Cagiva T4 500 E oder Unfallfahrzeug. Tel. Schweiz/033547004

Ducati

Verk. Werkstatthandbuch und Ersatzteilk. Ducati 1 Zyl. u. 2 Zyl. 30 DM u. 25 DM. Tel. 02150/4703

Biete Belohnung für die erfolgreiche Vermittlung eines Königswellen-Cantilever-Rahmens mit deutschem Brief. Tel. 02626/8669 (Firma 7.00-16.00 Uhr), priv. 02626/78194 (19.00-20.00 Uhr) (Willi verlangen)

Verk. 860 GT, Bj. 75, 28000 km, Zustand 1a original. ÖS 75000,-, Tel. 0732678056, Österreich

Verk. 2 Mann Sitzbank für Duc. 900, SS Verkl, neu. Suche linken Motorseitendeckel f. Duc. 900, Bosch-Zündung, sowie Imola-Höcker i. gutem Zust. und Borrani, Akront f. Duc. 900. Tel.: 05831/7258 Q

Firmenembleme ital. Motorradmarken auf Seidentüchern. Händleranfragen erwünscht. 0711/4570569

Verkaufe für Pantah 500/600 SL Gepäckträger mit Koffer 35 L 120 DM, Kuppl. + Bremsheb. neuw. eck. für Duc a. 140 DM. Tel. 08372/7494

DUCATI LAVERDA MOTOGUZZI

Über 60 Polyesterteile für italienische Motorräder aus eigener Produktion
Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr
Münsterstraße 44-46 · 5100 Aachen

(0 24 08) 28 48

seby·poly

Verkaufe: Tank, Sitzbank, 40er Dellorto's mit Choke zusammen 850,-DM, Halbschale mit Doppelscheinwerfer 250,-DM. Alle Teile sind neuwertig (ca. 200 km Laufleistung). Alles außer Halbschale von MHR. Tel. 02151/392837

Suche f. Duc 900 SS, Bj. 82 Imola bzw. Liegme Halbschale m. Ausschnitten f. Doppelscheinwerfer, NCR 2-1 Auspuff. Tel. 05261 6202



DUCATI
Klaus Bernert
Motorradzubehör
Paderborn-Elsen
Gesselnerstraße 1
Tel. 0 52 54/6 68 37

Mi. 12.00 – 18.30, Do. 12.00 – 20.30,
Fr. 9.00 – 18.30, Sa. 9.00 – 13.00 bzw. 15.00 Uhr

Suche: NCR-Alutank mit Flugzeugverschluss, 40er Dellorto's mit Tupper, Veglia-Drehzahlmesser (weiß) mit "Einer"-Teilung, M1R-Gabel, 230er Brems Scheibe hinten. Tel. 02151/392837

Verk. Halbschale für Duc 750 Sport. Farbe rot/silber. Tel: 07224/68719 o. 7339

Suche Verkleidungsunterteil für Ducati MHR 900 SS, Bj. 82. Markus P. Arnold, Stöcklimattweg 1, CH-5037 Muhen, Schweiz

Ducati 350, Bj. 73, Straßenmaschine, Liebhaberstück, Top-Zustand, mit diversen Ersatzteilen (Felge, Höcker...), VB 4900 DM, Tel. 0453185035

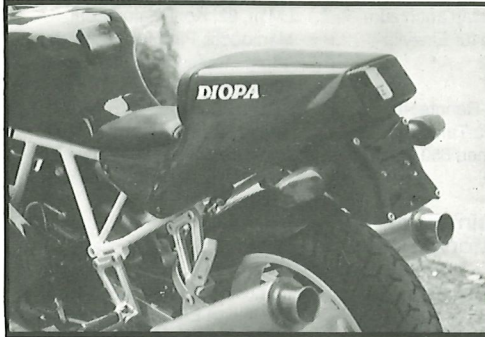
DUCATI

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
- 1000 Berlin 49 * A.T.T. Tiedemann
Lichtenrader Damm 271 * 030/7446046
- 2255 Langenhorn * Fa. Dohrn
Dorfstr. 166 * 04672/1292
- 2351 Timmaspe * H.S. Motorrad-Technik
Ligusterweg 2a * 04392/1807
- 2802 Ottersberg-Otterstedt * Fa. Kämna
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepper Str. 15 * 04242/2196
- 2914 Reekenfeld * Fa. Noormann GmbH
Oldenburger Str. 135 * 04497/8291
- 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
- 4790 Paderborn * Fa. Klaus Bernert
von Schlechtendalweg 1 * 05254/66837
- 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 Ettlingenweier * Fa. März-
Motorradhandel * Acherstr. 10
07243/90782
- 7590 Achern * Fa. Otteni + Strauß
Von-Drais-Str. 30 * 07841/1666
- 7637 Ettenheim-Altendorf * Hänle-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. Ehersberger
Donaustr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehmermeier Motorräder
Deggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8400 Regensburg * Zweiradservice B & E
A.-Schmetzler-Str. 37 * 0941/793770
- 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

Kostenlose Kleinanzeigen



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

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

DIOPA

● GFK

Kunststofftechnik

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

Suche für Ducati 500 Desmo Sport, Bj. 77, Original-Seitenabdeckung links/rechts und Original-Scheinwerfer, auch gebraucht. Tel. abends 0911/306319

Suche 1 oder 2 Zyl. Ducati, auch defekt oder nur Motor, bitte alles anbieten. Tel. 030/3825076

Tausche: Veglia-Drehzahlmesser mit "Zehner"-Teilung gegen Veglia-Drehzahlmesser mit "Einer"-Teilung, 40er Dellorto's mit Choke gegen 40er mit Tupfer, 280er Bremsscheibe hinten gegen 230er. Tel. 02151/392837

Becker-Fettkettenkasten f. Ducati 900 SS (Königswelle) 150,-DM (nur an versierten Bastler, einige Kleinteile fehlen). Rolf im Brahm, Wilhelmstr. 8, 5802 Wetter, Tel. 02335/4999

Private Kleinanzeigen sind kostenlos

Verk. weißen Veglia-Tacho, neuwertig, 180,-DM, 09644/1795

Königswellenteile (NW; Öl.; Tankd.; Kleint.) Tel. 0711/4570569

Verk: 500 Pantah Teile, Rahmen, Räder, neue Reifen, Elektrik, Vollverk. mit TÜV, Tank, Gabel, Schwinge usw. Tel: 0441/382237

Verk. Laverda 1000 Jota, 180°, Duc NCR 900 SS NP 35000 Zustand 1 DKW SB 500, Bj 36 viel Zubehör auch einzeln. Tel. 05951/3142

Suche alte Ducati 1 + 2 Zyl. Prospekte, sowie Betriebsanl., Werkstattb., E-Teil Kataloge, Duc-Hauszeitung, Poster, usw. Zahle gut oder biete Tauschmaterial. T. 07524/3595, S. Kranz, Spitzkappe 5 in 7967 Bad-Waldsee 1

Su. f. Duc 900 SS, Bauj. 80 Stahl-tank u. Imola-Höcker. Tel. 0761/78728 (Rückruf)

Montageständer stabile Vierkantrohrauf. kunststoffbeschichtet hinten 100 DM, vorne 100 DM, VA Schellen St. 8 DM. 02744/260 o. 6731

Vk. Rahmen 750 GT mit Zollp., Schwinge, 2 Felgen 18", 19" Vorderradnabe + evtl. Trommelbr. hinten + 2 Dellorto Ø36. T. 0511/573619

Racing Auspuffanlagen

Alu-Inox hochglanzpoliert oder Kohlefaser-Inox auch hochgelegt
750 S/SS, 900 SS, 851, 888
Satz ab 898,-DM

Echte Superbike-Optik + Leistungsgewinn

DUCATI KÄMNA

Tel.: 04205/8707

Alu-Tanks für 750 Sport, 900 SS 88, 89, 90 hochglanzpoliert 685,-DM incl. TÜV
Hochverdichtete Kolben für alle 900er
50 Gramm leichter als Original
Doppel-T-Profil-Pleuel für alle 900er
Brügger Str. 27 + 2802 Otterstedt

Verkaufe Pantah 600-Teile: Verkleidung (kleiner unerheblicher Riß) mit Scheibe, Spiegeln, Blinker und kleinem serienmäß. Spoiler; Sitzbank; beide Teile in Originalzustand, rot + Beschriftung + Verzierung; außerdem Luftfilteranlage und hintere Blinker. (Andreas) 0511/2106429 oder 0531/85929 (Rufe zurück)

Verk: 500 SL, Rahmen, Räder, Tank, Elektr., Gabel, Schwinge, u.s.w. A. Fennen, 0441/382237

Suche Rahmen mit deutschem Brief für 900er Königswelle mit Conti und 40er Eintrag. Vermittlungsprämie wird zugesichert. Willi Griebling, Hauptstr. 7, 5419 Maxsain

Fertige nach Zeichnung oder Muster Instrumentenhalterung in 2 mm Alu an. Verstärkte Ausführung (3mm) oder Messing sind ebenfalls möglich. Preise je nach Arbeitsaufwand und Material ab 80,- DM. Tel. 02151/392837

Kostenlose Kleinanzeigen



DANIELE MOTO
Italianische 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

Wir sind umgezogen!
Unsere neue Adresse lautet:
Verlag Felix Hasselbrink
Schönberger Str. 2
2322 Lütjeburg

Wer hat noch alte Ducati Prospekt-
te? Übernahme die Zustellgebühr.
An: Reiner Leicht, Tannenstr. 10,
W-6209 Hohenstein 1, Tel: 06120/
1383

Suche Felgen für Duc. 750 S,
750/906 Paso. Tel. 07121/270452

Suche 1 Zylinder Ducati auch zum
Restaurieren + Teile für Einzylind-
der. Tel. 0421/77442

SS-Halbschale Brüll-Renntech.
600 gr. neu 180,-, Alu-Tank mit
Flugzeugverschluß neu 650,- DM.
09924/822 ab 20.00

Motalia erscheint immer Mitte des Monats

Verk. Ducati 900 SD, 32000 km,
TÜV 3/92, SS Halbschale, VB
8000,-, Tel. 05241/13771, Holger

Suche Imola-Tank oder MHR-
Tank und evtl.-Sitzbank sowie SS-
Halbschale. 05293/634

Gilera

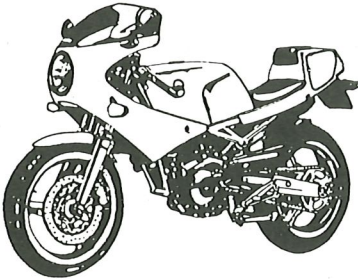
Suche Möglichkeiten zur Lei-
stungssteigerung bei Gilera Sa-
turno ab 17.00 h, 0521/109919

LM III, 82, Koni, Lafranconi,
Marzocchi, Piranha, Motor neu
überh., Reifen neu, Preis 7800,-,
Tel. 0203/789100

Suche MG T3 od. preisw. Call.
Angebote mit Foto an Uwe Gru-
newald, Breitenfelder Str. 89, O-
7022 Leipzig

Moto Guzzi V 50 Spezial (Trans-
continental-Umbau): Tank, Ein-
mannsitzb., Verkleidung, Elek-
tronik und E-Schubläde, Batterie
unt. Getriebe von Transcont., zu-
rückverl. Fußra., Stahlflexbremsl.,
breitere Bereifung, Rahmen,
Schwinge, Kardan und Felgen
kunststoffbeschichtet, Konis, luft-
unterst. Gabel, Lafras (nix TÜV -
Orig. vorh.) Aluarmaturenhalt., VB
5200,-, Tel: 07541/7917 ab 21 h

Verk. 850 T5 Vollverkl. neu, Preis
VHB und div. Cali II Teile. Knut.
Tel. 04826/672 ab 18 Uhr



GILERA · SATURNO

Zweirad
Technik



Heim

6339 Bischoffen-Niederweidbach
Roßbacher Straße 3 · Tel. 0 64 44/18 52

Wir können noch liefern

Verkaufe VHS Videofilme von Du-
cati Clubrennen aus eigener Pro-
duktion:

- 1) Hockenheim '88 ca. 50 Min.
- 2) Hockenheim '90 ca. 50 Min.
- 3) Zeltweg '89 ca. 30 Min.
- 4) Zeltweg '90 ca. 50 Min.
- 5) Hockenheim '91 ca. 50 Min.
- 6) Zeltweg '91 ca. 45 Min.

Preis incl. Porto u. Verpackung je
Film DM 49,-/ ab 2 Filme auf einer
Kassette je DM 39,-. Zahlung im
Voraus bei Bestellung bar in
Scheinen (Wechselgeld zurück)
Keine Schecks!!! Josef Stark,
Oberhofener Str. 36, 8260 Mühl-
dorf, Tel. 08631/2763. PS: Als
Zugabe Kurzfilm Thal '90.

Guzzi

Aus G5 Umbau: Tank, Räder, Kof-
fer + Halt., Sturzbügel, Seitend.,
Unterz., Vergaser, Lafra + normal
Ausp., etc. evtl. Liste, 07321/
26634

Rahmen zu Mille GT gesucht.
0761/474477

1 LM III mit Brief, ohne Motor, VB
2500,-DM. Tel. 05371/55312, ab
18 Uhr

Sitzbank King u. Queen in gutem
Zustand zu verkaufen. VB 195,-
DM. Tel. 040680372

Suche Tank für LM4/5. Tel.
06074/70565

750 S, Bj. 74, 61 tkm, 50 PS, viele
Neuteile, Zustand technisch u.
optisch gut. FP 6600,-, Tel. 07252/
41724 ab 18.00 Uhr

Nach Umbau div. LM 4 Teile,
Tank, Verkl., Auspuff zu verk.
048331576 nach 18 Uhr

Suche 360 Dell'Orto Vergaser in
gutem Zustand. Tel. 09631/3149

Firmenembleme ital. Motorrad-
marken auf Seidentüchern. Händ-
leranfragen erwünscht. Tel. 0711/
4570569

Kostenlose Kleinanzeigen

BLEIFREIUMRÜSTUNG



MOTO GUZZI

Motorradersatzteile

ISRAEL

Tel. 02620/8800
Fax 02620/2799

5411 Neuhäusel Hauptstr.54 (B 49 zw. Koblenz u. Montabaur)

2 Borrani Felgen VB 270,-, Gabel LM2 VB 400,-, Lenker Schalter VB 50,-, Hauptständer 1x Chrom VB 30,-, Bremsanlage komplett VB 450,-, 0234/864790

VA Schellen St. 8 DM, LM III Gabel komplett 400 DM mit Bitubo. Batteriekasten VA 60 DM, 2 Halbschalen o. TÜV a 250 DM. 02744/260 o. 6731

Verkaufe Scheibe für Cali II, 60 DM; Suche für Mille GT elektronische Zündung, zurückverl. Fußrast., Schutzblech vorne Chrom, Batteriehalter unter dem Motor. Michael 040/777135

Verk. für V 75 Tank + Frontverkl. d. Heckteil mit Rücklicht, neuwertig. Tel. 07127/5396

Suche für LM3 Sitzbankunterteil/Kofflülge hinten u. Endrohr original, Biete org. schw.-Rad. 0201/202969

Verk. Veglia Drehzahlmesser, Zahnriemensteuerung Moto Spezial, V 700 Tank u. andere diverse Teile. Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. Tel. 02235/6417 ab 18.00

Wer kann helfen? Suche im Januar günstige Transportmöglichkeit für meine Guzzi von Regensburg nach Reutlingen. Tel. 07121/59798

Suche für LM 1 passend 1 Satz guterh. Speichenräder 2.15/2.15 x 18 ev. mit Bremsscheiben, Steckachsen, Sitzbank Form S3, 1 Satz org. Vergaser 36 Ø mm, Tel. 05261/6202

Verk. V 35 I mit Ersatzteilen (zerl. Getriebe, Kupplung, Felgen, etc.) plus zweiten Rahmen mit Brief 2000 DM; neue Lafranconis für V 35/V50 260 DM. Tel.:0231/421707

LM III, EZ 83, Alutk, Maz. Gabel, off. Laf, alles eingetragen, Wertg.-10200, Pr. VB. Ab 21.12. Tel. 04141/67342

Moto Guzzi, V 50 I, EZ 3/78, 39 PS, div. Ersatzteile, Motor überholt, Koffer, Reifen neu, Vollverk., PR 3800 VB. Tel. 04744/3681

Nach Umbau div. Originalteile zu verk. von LM 4: Tank + Verkl., Auspuff, Preise VHS. Tel. 04833/1576 nach 18.00 Uhr

Seitendeckel in klassisch, rundlichem Design mit Halter für große GUZZI's. Eigenentwurf. Stück 65,- DM. Fotoinfo? Tel: 02361/371628, ab 18 h

ESCHER ITALO MOTORRADHANDEL

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

MOTO GUZZI Importe Teileservice mit Gratiskatalog

LM II	45 000 km, rot/schwarz, orig.	'81
LM II	30 000 km, weiß/schwarz, orig.	'79
LM III	12 400 km, weiß/schwarz, orig.	'84
LM III	37 000 km, weiß/schwarz, orig.	'79
LM III	38 000 km, rot/schwarz, orig.	'83
LM III	17 600 km, Unfallmaschine,	'82
LM IV	37 000 km, rot, Konis, org. TÜV	'88
Cali T 3	23 000 km, schwarz, orig., Tüv	'76
Cali V7 850	51 000 km, schwarz, orig.	'72
Cali II	31 000 km, schwarz, TÜV, orig.	'86
850 T	45 000 km, Verkl. d. T4, m. Koffern	'74
850 T3	50 000 km, dunkelrot	'76
V7 Spez.	14 500 km, Tüten u. Bereifung neu	'71
V 50 II	23 000 km, TÜV, original	'83
V7/700	106 000 km, Behörde s. guter Orig.	
	Zustand, dunkelblau, mit Blankobrief	'71
V7/700	70600 km, Behörde, s. guter Orig.	
	Zustand, dunkelblau, mit Blankobrief	'71
V 1000 G5	22 000 km, Behörde, schwarz	'75
850 T 3	22000 km, Behörde, Lackteile weiß	'81
Nuovo Falcone	27 000 km, dunkelblau, TÜV	'71

Kostenlose Kleinanzeigen

Suche für LM I: orig. Scheinwerfer und Halterung für die Cockpit-Verkl. 0211/348017

Verkaufe Hauptbremszylinder für MG 850 T günstig, neuwertig, Tel.: 07531/16948

Fußrastenanlage Moto Italia, schw. eloxiert m. TÜV f. LM 3. Tel. 040/6788667 oder 07681/3653

Nuovo Falcone, 500 ccm, 26 PS, fahrbereit, 2300,-DM, Tel. 07522/4411

Suche rechten Auspuff (Silent.), Brems u. Schalth. V 50 III, event. Tausch geg. Monza Rahm. Su Lafr. LM I chrom u. VA Krümmer LM I. Tel. 06754/6106

850-T3, Verk. div. Teile, Liste auf Anfrage. ab 15 Uhr: 02853/4110 (Scherbeck)

Lafranconi, chrom, wie neu für LM3, paßt auch bei LM4, 200,-DM. Tel. 07731/68796

Cali 2, 86 tkm, schw., TÜV 8/92, Bj. 85, 7000DM, 04164/5672

Verkaufe: LM III-Teile: Vorder- u. Hinterrad Guß a 200,-, Seitendeckel a 35,-, Schwinge 250,-, Gepäckträger Becker verchr. mit Brücke 100,-, Fußrastenanlage 100,-, Gasdrehgriff 50,-, Lenkerstummel 80,-, Gußrad mit Brems-scheiben T3 Cali (vorne) 250,-, Hinterrad Guß T3 Cali 150,-, Magura Lenker L422 80,-, Tel. 08041/4036 Josef Fritz jun.

Moto Guzzi V 65, TÜV 5/93, Stucchi-Rastenanl., Konis, neuer Auspuff und Anlasser, Gabelstabi, techn. und opt. guter Zustand, Preis VB 3950,-DM, Tel.: 07531/16948

Suche Briefkopie, Einstelldaten von Stornello 160, 5-Gang, 07307/24185 ab 17 Uhr. Rufe zurück

Wer tauscht mir zwei Brembo Brems-scheiben 280 Ø, 2-tlg für Duc 900 SS, Bj. 82 gegen 2 Bremsscheiben für Guzzi Le Mans I, mögl. original. Zahle Aufpreis. Tel. 05261/6202

LM 3 Teile: Räder, Tacho, orig. Sitzbank, Auspuffsammler, Fuß-hebel, etc. Tel. 040/7688197

LM III Brems-sättel St. 125 DM, Tank LM 3 150 DM, Stand- u. Tauchrohre LM3 250 DM, Lenker LM3 40 DM. 0234/864790

Verk.: Lenker T3, Vergaser VHB 30 je 100,-, + Lufi, Lafranconi LM2 180,-, Gabel LM2 ohne Brücke, 06151/718864



GUZZI
MÜLLER

Vertragshändler

2152 HORNEBURG
HOCHFELD 2
TEL. 0 41 63 / 25 63

T-Shirt DM 25,-

Großer Aufkleber 30x40 cm DM 20,-

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

Suche Briefkopie Airona m. Seitenwagen sowie Beifahrersitzbank. B. Graute, Druseltalstr. 184 A, 3500 Kassel, Tel. 0561/315254

Su. V 75-4 Ventilier kompl. od. in Teilen. Verk. Werkstattbuch V 35-V65 Lario. Tel. 07251/82217

Verk. für 850 T3 Cali: Brems-scheibe hinten ungelocht, original California 1 Windschild kompl. mit Haltern, 040/5709857 ab 18 Uhr

Nuovo Falcone CF, TÜV 6.93, VB 4500,-, Motor 750 S VB 950,-, Tel. 07563/2734

1 Motor LM IV kompl. (Verg., Schwungs., Verteiler) Pr.: 4000,-DM, Zustand wie neu, glasperlen-gestrahlt, 1 Hinterradfelge LM IV mit Brems-scheibe und Antrieb 300,-DM, 1 original Sitzbank LM IV 80,-DM, Fußrastenanlage original LM IV 100,-DM, 1x 1/2 Mann Höcker Typ Imola v. Seby-Poly, rot lackiert mit Materialgutachten 300,-DM. Tel. 06227/53408

Verkaufe div. LM IV Teile (Kardan, Schwinge, Gabel, etc...) sowie V 50 III Teile: Tank, Seitendeckel, Schutzblech vorn. Tel.: 07541/7917 ab 21 h

Suche billige Guzzi Falcone zum Restaurieren. Zustand egal/aber komplett. 04202/75036

Suche Motor V7 od. V7 Spezial u. Kotflügel vorne u. hinten. Tel. 08206/1548

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

Für Guzzi LM 3 Hepco Becker Gepäck/Kofferträger Chrom. 040/5709857 ab 18.00 Uhr

Kostenlose Kleinanzeigen



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!
 - Bleifreiumbauten - kleine Modelle im Tausch
 - große Modelle nur Umbau
 - Motoren-, Getriebe- und Kardaninstandsetzung für alle Modelle
 - Glasperienstrahlen
 - spezielles Tuning und Zubehör für kleine Guzzis
 - täglicher Schnellversand

Ein Angebot an die MOTALIA-Leser:

Lafranconi Auspuffanlagen - Competizione -
 California III Satz 599,-
 LM IV und V chrom, Superbike Satz 689,-
 Koffersatz für
 850 T3 Cali/1000 G5 Polizia Satz 426,-
 Kupplungsscheiben V7 - LM III Stück 42,90
 (solange der Vorrat reicht)

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland
 Unsere Nähe zu Italien = Euer Vorteil!

"Pit's Moto Italia Import"
 - van Lier-Latscha GbR -
Hans-Thoma-Str. 2
7750 Konstanz
Tel.: 07531 - 54271
Fax: 07531 - 66041

Für LM III: Felgen (gekrümmte Speichen), Tank, Verkleidung. Suche kleinen Veglia-DZM. 0221/378581

Le Mans IV, Bj. 87, 18", schöner Klassikumbau, VB 9900,-, 07731/68796

Suche 47 Liter Tank der Firma Moto Spezial passend für California II. Zustand egal. Angebote an 02421/54624, UWE.

1000 S, EZ 3/91, 81 PS, Spelche, 13000 km, alle Inspektionen, wie neu! FP 13000 DM. 0221/610840

LM III, Bj. 84, 95 tkm, techn. + opt. 1a, Extras, Köpfe neu überholt, viele Teile. 09732/1881

Guzzi 1000 SP3, 3/91, 9300 km, Piranha, wie neu, VB 13000,-, 07554/8754

Suche Rahmen mit Brief für LM 2 mit eingetragenen Lafranconi. Tel. 02933/6073

Verkaufe: 1VV Typ Agostini, VE, incl. Halter, Scheibe, H4 für Le Mans, VB 400 DM, Oliver Schneider, 02735/3258

Suche: Bremsscheibe vorne gelocht 26 cmØ V 65. **Verkaufe:** V 65 Florida, Bauj. 88, 20000 km, Scheibe, Koffer, 04383/279

Suche für SP/NT Stirnradsatz und Bitubo Gabelstoßdämpfer. Tel: nach 18 Uhr 06346/3565

Suche Scheinwerfer für LM I. Kai 0431/675546



Raymund Bürger
 4000 Düsseldorf
 Tel. 0211/353763

Verk. für LM 3: 2 Zündspulen, Gußfelgen vorn + hinten, Halter für Bremsscheiben vorn (Gußrad), Cockpit incl. Drehzahlmesser Veglia weiß, orig. Sitzbank, Lenkungsdämpfer. Tel. 040/5709857 ab 18 Uhr

Verkaufe Halbschale Reichert für LM 4 mit Halter (vernickelt) und Scheinwerfer 600,-DM, Bremspumpe LM 3 neu 80,-DM, Bremspumpe mit Gasgriff und E-Teil LM 4 100,-DM, Lenkerstummel Serie LM 4 40,-DM. Tel: 05361/36923

T5-Teile: Rahmen m. Brief, Tank, Kotflügel, Lenkerarmat., Kleinteile. Tel. 040/7688197

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

Le Mans IV, EZ 6/86, 67000 km, 1/2 Höcker Mugello, 18" Vorderad, alles eingetragen, incl. alle org. Teile VB 7300 DM, Tel. 02772/62724 ab 18.00 Uhr

Sämtl. Org.Teile LM I zu verkaufen billigst. 08258/225

LM 3-Motor, 950 Ø, erst 25 tkm gelaufen, noch eingebaut - Probefahren möglich. FP: 1999,-DM. Tel. 0211/4931455

Suche meine Kurbelwelle + Pleuel u. Kolben die bei Fa. Neudert, Orffstr. 3 in Nürnberg repariert wurde. Durch Fehlsendung erhielt ich eine unbekannte, neugewuchtete KW. Kontaktaufnahme mit Fa. Neudert scheiderte. Wer weiß etwas über Fa. Neudert, oder hat sogar meine Ersatzteile? Tel. 040/4303091

V 35 - Ansaugstutzen links, Ø in-nen zum Vergaser hin: 22 mm, günstig abzugeben. Tel. 0761/64611

Kostenlose Kleinanzeigen

Teile für 1000 S zu verkaufen:
Sitzbank, Seitendeckel, Schutzblech, Rücklicht, Spiegel, Marianne, Tel. 04740/471

850 T3, super gepflegt, 50 tkm, Bitubos, Motor läuft 1a, für schlappe 5500,-. Tel: 0211/4931455 ab 18.00

40 Ø Vergaser, FP 350,-DM, Tel. 05371/55312, ab 18.00 bis 20.00 Uhr oder Samstag/Sonntag

Verk. Vollverkleidung, Typ Agostini f. LM, kompl. m. Halter, Spiegel, Blinker, Scheibe, i. gu. Zust., sowie Sitzb. f. LM, Typ Valpoli, zus. 400 DM, Tel.: 05831/7258 Q

Batterieträgerplatte für Le Mans, California, Mille GT, u.a. große Modelle günstig zu verkaufen. Tel. 0761/64611

1 Astralite Felge H 3,5 x 18 ohne TÜV, VB 450,-DM. Tel. 05371/55312, ab 18.00 oder Samstag/Sonntag

**EUROSPEED
VIDEOS**

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“ Motorrad-Videos Saison 1991

**SoS
Cup**

**BoT
DM**

**SERIE
DM**

In jeweils 60 Minuten die Höhepunkte der spannenden Rennen unserer Stationen: Speyer, Zolder, Colmar, Nürburgring, St. Wendel, Assen und Dahlemer Binz.

Tolle Rennszenen, interessante Fahrer und Maschinen, Technik und Details in Hülle und Fülle.

Die Motorrad-Sport Videos für Insider, mit noch heißerem Sound, fachkundigem Kommentar und starker Musik!

Lieferbar ab November '91 Preis jeweils nur 79,- DM

Weiterhin lieferbar:

- ☛ SoS '90, BoT '90, Superbike '90
- ☛ BoT '89 und Superbike '89

jeweils nur 59,- DM
jeweils nur 49,- DM

Die Videos können bestellt werden bei: Verlag Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel 1

Eine Bestellkarte liegt als Beilage in dieser MOTALIA

Kostenlose Kleinanzeigen

Guzzi 850 T3, 50 tkm, super gepflegt, tech. 1a. Bitubos u. Sturzbügel, VB: 5700,-DM. Tel.: 0211/4931455

MOTO GUZZI	
Le Mans I-IV V7 Sport 850T, T3 California	V7-700, 750, 850 Nuovo Falcone Arone, Falcone
LAVERDA	
750 SFC 750 GT, S. SF I-III	Laverda 1000 Laverda 1200
DUCATI	
900 SS,HR, SD	I Einzylinder 125-450
MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA	
ERSATZTEILE neu + geb. Lafranconi, Conti/Veglia, Brembo Schnellversand In- und Ausland	
FRODO's Zweirad-Garage D-8908 Krumbach (Vogelmühle) Tel. (08282) 1545 - Fax. (08282) 62192	

TOP-850 T3-Motor, original 20000 km, technisch 1a, gestrahlt, VA-Schrauber, kompl. m. Verteiler und Vergaser, einbaufertig, VB 3.500 DM. Tel. 040/7688197

Verk. Piranha electron. Zündung, original verpackt. Typ MG 1. Tel. 07127/5396

Suche für LM III gut erhaltene Lafr.; Verkäufe Agostini Vollverk. mit Scheinwerfer, VB 250,-. Tel. 05673/4655

Laverda

Paule grüßt alle Laverda-Fahrer

Verk. RGS 1000 Sitzbankkombi-nation mit Seitendeckel, 400,-DM, orig. Gußfelgen 400,-DM, 09644/1795

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

Suche alles über Laverda 750 SF. Handbuch, Werkst., sowie Rep.anleitung auch zum Kopieren, zahle gut. Tel. 06235/81160

SFC- 1000 Classic, Bj. 87, 3in1 VA Ausp., Stahlflex, Ledersitzbank. VB 14000,-. Tel. 04133/6579

750 GT in Teilen zu verkaufen. Bj. 69, Trommelbr., 35 kw im Brief, Tel. 0211/285112

750 GT mit SF Teilen, n. Niro Speichen, v. V2A, n. Kolben, techn. u. opt. wirkl. gut, TÜV neu. FP 6500. Tel. 04662/4259

Laverda 1000, Bauj. 80, general-überholt, wegen Nachwuchs zu verkaufen. Preis DM 7500,-. 02151/799151

Suche f. 750 SF/70 Lampenhalter, Kotflügelhalter durchgehend für runden Kotflügel + Krümmer. 04733/752 ab 17.30

Verk. Hinterrad für 750 SFC, neuwertig, incl. Bremsscheibe. Nabe Magnesium, Felge Akront-WM3, 700,-DM. Tel. 05321/80627 od. 05324/3331

Su. für SF I: Orig. Teile: Fußbr., Schalt- u. Bremsh. Auspuff, Scheinw., Schriftzüge f. Seitend. 08258/625 Bär

Morini

Suche Moto Morini 250 T (Einzylinder) oder 125 T billig, Zustand ist egal. Nehme auch Unfallmaschine oder Motorschaden zum Ausschlachten. Tel. 0431/ 671108

Suche Moto Morini 500 Camel. Tel. Schweiz/033547004

Verk. Moto Morini 500 SV, Bj. 82, ca. 50 tkm, TÜV '93, div. Umbauten + Extras, VB 3500,- und Yamaha TR 1, Bj. 82, ca. 50tkm, TÜV 93, div. Extras, VB 3500,- oder Tausch gegen Guzzi bis Bj. 82. 0451/404253 o. 802288

MV Agusta

4-Cyl Enthusiaster. M.V. Agusta Factory komplett Special Tools set. 5500 DM. List 10 DM. Erik Ferdiandsson, Krokvägen 9 KONGA, S-36240 KONGA, Schweden

Sonstiges

Suche Schläuche (Sp-4637-3 05-28.042) für Becker-Fettkasten. Tel. 0201/271885 od. 02325/49307

Verk. Bianchi Tonale 175, Morini Tresette 175, 2x Gilera 124. Suche Briefkopie Morini 125 Corsaro, Bj. 58. J. Sailer, Kreuzeckstr. 3, 8120 WM i. OB, Tel. 0881/8478

Verk. div. Zeitsch. "Das Motorrad" v. 1968 - 86, 72, 78, 79, 80, 81, 86 kompl. Tel.:05831/7258 Q

Verk. günstig d'blaue Polo-Tourenhose, Gr. 50, Tel. ab 15.00. Tel. 02853/4110

Crosshemd, PJ1-Styling, schwarz-gelb, tip-top, Tel. 0761/64611

Hier könnte Deine Kleinanzeige stehen!

Suche gebrauchte Motorradhebebühne. Tel. 0431/ 671108

Suche für Indian Bj. 27 Scout 750 Splidorf-Magnetzündung, kl. Scheinwerfer, Hupe, usw. Tel. Austria 04264/8416

Hallo Georg, Hallo Giesela. Ein frohes Fest wünschen Euch - Angie und Snoopy - bald wieder m. Guzzi?

Verkaufe Halbschale Reichert für LM 4 mit Halter (vernickelt) und Scheinwerfer 600,-DM, Bremspumpe LM 3 neu 80,-DM, Bremspumpe mit Gasgriff und E-Teil LM 4 100,-DM, Lenkerstummel Serie LM 4 40,-DM. Tel: 05361/36923

Verk. Ø 38 Betor-Gabel, kompl. m. Br., Aufn. f. 2 Bremss. Tel.: 05831/7258 Q

Für Guzzi LM 3 Hepco Becker Gepäck/Kofferträger Chrom. 040/5709857 ab 18.00 Uhr

Hallo Gabi und Hans! Wünsche Euch ein frohes Fest und einen guten Rutsch ins neue Jahr. Euer Frank

Kostenlose Kleinanzeigen

Wer kann helfen? Suche im Januar günstige Transportmöglichkeit für meine Guzzi von Regensburg nach Reutlingen. Tel. 07121/59798

Suche MZ-Beiwagen oder ähnliches. Tel. 07522/4411

Verkaufe UNO KTM LC4 Fahrwerk, GFK-Formen für Imola Höcker u. Halbschale, 2 Schutzblechformen, 1 Vollverkl. Stil der 60er Jahre 180,-. Tel. 06754/6106

"MOTORRAD"-Kataloge aus den Jahren 1970 bis 1973 gesucht. Tel. 0761/64611

Suche MOTALIA-Ausgaben Nr. 1-32. Tel. 02361/82160

Suche 35er SSI-Vergaser, tausche gegen kleineren SSI mit Wertausgleich. Tel. 0511/1317862

Suche M1R Gabel für LM 3 oder eine Adresse, wo man sie günstig beziehen kann. Tel. 06898/43621

Wintertreffen vom 4.-6. Januar 92 in Schwäbisch Hall. Teilnehmerzahl 20-30 Per. Übernachtung in Scheuer, Kontakt 0791/42262 abends

Zubehör

Firmenembleme ital. Motorradmarken auf Seidentüchern. Händleranfragen erwünscht. 0711/4570569

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

Suche 47 Liter Tank der Firma Guzzi Spezial, passend für California II. Zustand egal. Angebote an 02421/54624, Uwe.

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

Die nächste MOTALIA erscheint am 15. Januar. Redaktionsschluß ist der 3. Januar.

Geschenk-ABO

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

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

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschicken an:

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

Das MOTALIA-Geschenk-ABO kann innerhalb von 7 Tagen widerrufen werden. Coupon ausschneiden, kopieren oder abschreiben und an den Verlag Felix Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 2322 Lütjenburg schicken.



Die Zeit ist gekommen

Ein Muß für jeden Guzzi-Fahrer. Jetzt endlich zu haben.
Diese Wanduhr sagt mehr aus als die Zeit. Sie ist Ausdruck von Exklusivität und Individualität.
Die Grundfarbe der Uhr ist rot, der Kreis und der Adler sind golden und der Schriftzug ist weiß.

Technische Daten:

- Junghans Quartzuhrwerk mit einjähriger Garantie
- Stromversorgung durch 1,5 V Batterie (nicht im Lieferumfang enthalten)
- Material: Vollkunststoff mit durchsichtiger Abdeckscheibe
- Gehäusedurchmesser = 22 cm
- Anzeige analog, drei Zeiger für Stunde, Minute und Sekunde

Preis nur 49,- DM incl. Porto und Verpackung.

Die Uhr kann mit der Bestellkarte unten bestellt werden.

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich ___ Exemplare
von der Moto Guzzi-Wanduhr zum
Preis von 49 DM.

Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

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

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Antwort

**Verlag Hasselbrink
Schönberger Str. 2
2322 Lütjenburg**

Kein Nachnahmeversand möglich!

aprilia



MOTO GUZZI



Aktuelle Angebote

„Weihnachtsknüller“

Le Mans Vorführmaschine
2700 km, Bauj. 91 DM **13.850,-**

Mille GT grün, Speiche
DM **12.900,-**

Tolle Weihnachtsgeschenke rund
ums Motorrad:
z. B. Aprilia Shirts

NEU, jetzt lieferbar bei uns:
Reggiani-Replica
Aprilia AF-1-125

limitierte Auflage!

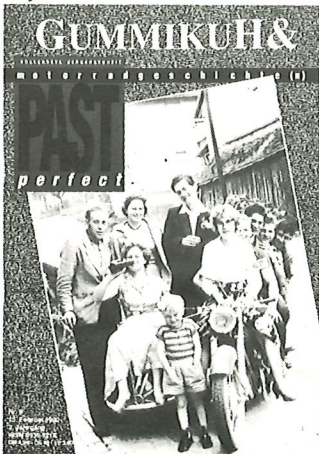
STÖRK

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

Der Aprilia + Moto Guzzi- Partner im Großraum Freiburg

Lee-Hannemann, HH

Garantiert autofrei & nur im Abo



GUMMIKU& & PAST perfect ist der zugebenermaßen relativ ungewöhnliche Titel unseres Magazins über Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre.

Ein pralles Magazin voller Erfahrungsberichte, Technik-Serien, Ersatzteil-Tips, Reparaturratschläge, Terminen und, und, und...

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

Schick' uns drei Mark in Briefmarken, sofort erhältst Du von uns ein "Schnupper-Exemplar"!

GUMMIKU&-Verlag, Am Deich 57h, 2800 Bremen 1