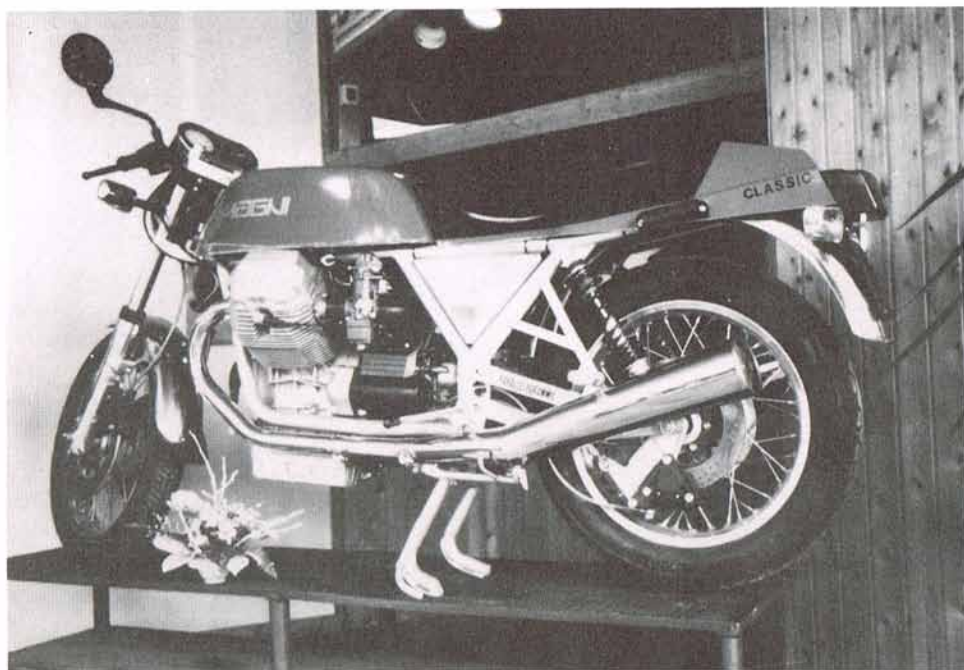


Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 3

05/89

2,50 DM

MOTORRADSERVICE

Jochen Zimmermann

Mochenwangener Str. 19

7984 Wolpertswende

Tel. 07502/4544

Ersatzteile, Motorräder und Zubehör

Geschäftszeiten: Mo - Fr 14.30 - 18.30 Uhr

Mittwochs geschlossen

Sa 10.00 - 14.00 Uhr

Motorräder:	Mille GT sw. o. rot	11948,-	DM
	Mille GT sw. o. rot Speiche	12219,-	DM
	California III	13384,-	DM
	California III Speiche	13700,-	DM
	LM 1000	13900,-	DM

Gebrauchte Motorräder auf Anfrage.

Umfangreiche Preisliste gegen 5,- DM in Briefmarken erhältlich.

Rabatte für Club's, Rennfahrer und Firmen bitte gesondert anfragen.

Beispiele:

12011400	Kurbelwellenlager hinten	116,50	DM
17045050	Stößelstange	33,85	DM
Ausp 20	Auspuff LM III Serie	374,20	DM
Ausp 21	Auspuff LM III Lafranconi	491,25	DM
Dicht 45	Dichtungssatz Motor LM I II	32,40	DM
Kreuzg 01	Kreuzgelenk T - LM	186,05	DM

Impressum

MOTALIA
Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel
0431/671108

Redaktion:

Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:
alle Inserenten und
Leser

Druck:

Rudolf Stade, Kiel

Gültige

Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionsschluß:

jeweils der 1. des
Monats

Jahresabonnement:

je 1 Heft 35,-DM
je 5 Hefte 120,-DM
je 10 Hefte 200,-DM

Bankverbindung:

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

MOTALIA erscheint jeweils zum 15. jeden Monats. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Texte, Bilder und Vorlagen übernehmen wir keine Haftung, sie sind aber herzlich willkommen. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. Copyright beim Verlag Hasselbrink.

Hallo Italienerfreunde

Die Saison ist im vollen Gange und auch MOTALIA wird immer dicker.

Rechtzeitig zum Saisonbeginn veranstaltete der BVDM gemeinsam mit der deutschen Motobecane ein Guzzi Schrauber Seminar. Bericht in diesem Heft.

Der Ducati Club Deutschland hatte bei seiner Veranstaltung in Hockenheim leider Pech mit dem Wetter, aber lest selbst.

Auch in diesem Jahr wird Aprilia wieder den Rennsport-Nachwuchs fördern.

Eine Cagiva 500 T4E hat sich bestens im Alltagsbetrieb bewährt.

Der Moto Guzzi Club Olpe-Biggesee stellt sich in diesem Heft vor. Welcher Club ist der nächste?

Und natürlich fehlen auch die Kurzmeldungen, Kleinanzeigen und der Veranstaltungskalender nicht.

Zum Redaktionsschluß hatten wir leider die Bilder vom Italienerfrühstück Bönningstedt und vom Guzzi-Treffen in Großensee noch nicht zurück.

über Pfingsten veranstaltet Maurizio wieder sein Ducati-Treffen mit Werksbesuchen bei Ducati und Bitubo. An den Wochenenden danach werden wir wohl nach Svendborg, Krems/A, Hauenstein oder Ternat und Hirmm fahren.

Euer MOTALIA-Team

Cagiva 500 T4E Bewährtes Bolzgerät

Was tun, wenn der Enduro-Bazillus nagt, das fernöstliche Angebot aber als recht reizlos erachtet wird? Ganz einfach: man probiert es mit einer Cagiva und wird es nicht bereuen.

Seit 7 Jahren bauen die Aermacchi-Nachfolger eigene 350er-Viertaktmotoren in ihre Fahrgestelle ein, nachdem schon die Zweitakter im Geländetrimm sowohl in Wettbewerben als auch bei romanischen Privatiers für Furore sorgten.



Der durchzugsstarke
Motor begeistert

Auf diese selbstentwickelten Einzylinder baut auch die 500 T4E auf. Der auf 94 mm aufgebohrte Zylinder ergibt im Zusammenspiel mit 65 mm Hub genau 451 ccm, die für 38 DIN-PS gut sind. Für die Zulassung auf versicher-

ungsgünstige und stufenführerscheingemäße 27 PS kommt ein im Durchlaß verengter Ansaugstutzen zum Einsatz. Der problemlose 40er BING-Vergaser sorgt über einen neu entworfenen Vierventilkopf für eine Motor-Charakteristik, die begeistert.

Im Stand hört sich der Motor noch etwas hart an, sobald der Gasgriff geöffnet wird, setzt aber erstaunlich weich die Leistung ein. Turbinenartig beschleunigt die Cagiva bis zur Höchstleistung. Das Manko des fehlenden Schnapsglases bis zum vollen halben Liter wird beim Fahren kaum wahrgenommen. Kraftvoll werden die frisch betankten 150 Kilo von der Stelle gebracht, unterstützt von einem präzise zu schaltenden 5-Gang-Getriebe.

Zu den schönsten Spielplätzen der T4E gehören Landstraßen jeder Güteklasse, Konkurrenz ist dort kaum zu befürchten. Selbst grobe Bodenunebenheiten werden von der mit 240 mm Federweg dämpfenden Gabel klaglos weggesteckt, das mit Soft-Damp-System arbeitende Zentralfederbein ist den allgemeinen Anforderungen gut gewachsen. Einzig bei schnell aufeinander folgenden Querrillen läßt es den Fahrer über die Bodenbeschaffenheit nie im Unklaren, was jedoch auf das Fahrverhalten keine nachteiligen Auswirkungen

hat. Leichte Unruhe kommt erst kurz vor der angegebenen Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h auf, wenn die Kombination von hochgelegtem Schutzblech und 80 cm Lenkerbreite die Grenzen einer nur spärlich verkleideten Enduro im Straßenbetrieb aufzeigt, zudem der Rahmen eng an die früheren GS-Modelle angelehnt ist.



Das an der oberen Gabelbrücke montierte Schutzblech sorgt für leichte Fahrwerksunruhen im Höchstgeschwindigkeitsbereich

Die Möglichkeit jedoch, selbst zu zweit aus dem Stand auf 140 km/h beschleunigen zu können, ohne daß irgendein unsicheres Gefühl sich breit macht, verdeutlicht die Reserven, die Motor und Chassis bieten, wenn man es darauf anlegt. Doch das nur nebenbei.

Den Jüngern der aufgehenden Sonne jedenfalls zu zeigen, wie wendig sich ein Motorrad auch auf schlechten Straßen fahren lassen kann, darf schon als Genuß bezeichnet werden. Einmal auf Kurs gebracht, läßt sich die Maschine nicht mehr aus der Ruhe bringen. Ein von anderen Enduros bekanntes Eigenlenkverhalten ist ihr

fremd. Selbst in Grenzreichen und beladen verhält sich die Fuhre noch absolut neutral.

Eine gewisse Art von Neutralität muß leider auch den Bremsen bescheinigt werden. Die hintere Trommelbremse ist wohl über jeden Zweifel erhaben, die Scheibe am Vorderrad aber wirkt oftmals etwas überfordert. Bei Nässe ist sie zwar gut dosierbar, doch für Kurvenhetzereien sollte sie größer dimensioniert sein.

Dies ist aber auch der einzige gravierende Nachteil an der Cagiva, die sonst mit Finessen bestückt ist, die anderswo oft als Zubehör gehandelt werden. Angefangen vom Ölkühler über den soliden Motorschutz bis hin zur wartungsfreien CDI-Zündung. Selbst ein Anlasser ist vorhanden, obwohl der Motor spätestens mit dem 2. Kick zum Leben zu erwecken ist.



Serienmäßig bei den neuen Modellen ist auch ein 19-Liter-Tank, der auch auf die Maschinen älteren Jahrgangs paßt. Für den Kurzstreckenbetrieb mochte deren 12 Liter-Reservoir ausreichen, für längere Fahrten und angesichts des durchschnittlichen Spritverbrauchs von 6 Litern ist

die nachträgliche Investition dennoch überlegenswert.

Das die T4E ein wahrlich italienisches Produkt ist, zeigt sich an Kleinigkeiten, deren Bedeutung jeder für sich abschätzen muß. Unübersichtliche Instrumente, Kontrolllampen, deren Aussehen besser als ihre Funktion ist und eine rosttrüchtige Lackqualität an Rahmen und Auspuff sind von der Negativseite des Motorrads zu berichten. Ebenso ist der Zwei-Personen-Betrieb auf der kurzen Sitzbank, die für den Fahrer schon arg hart ist, schlichtweg eine Zumutung für den, der hinten sitzen muß.

Gepäckträger zu Buche. Der stabile Vierkant-Seitenständer ermöglicht zwar einen sicheren Stand auf jedem Untergrund, ein fehlender Hauptständer erschwert allerdings sowohl den Hinterradausbau, als auch das Kettenspannen unterwegs an der Tankstelle.

Die Cagiva ist sicherlich keine Maschine, die man an jeder Ecke bewundern kann, im Alltagsbetrieb jedoch hat sie sich gut bewährt. Ob im Winter morgens um 5.00 Uhr zur Arbeit, weil der Wagen nicht ansprang oder über's Wochenende mal eben eine Tour von mehreren hundert Kilometern, die Zuverlässigkeit gab nie Anlaß zu klagen.



Positiv schlagen dafür die einfache Handhabung des Kettenspanners, die mit 14 Ah reichlich bemessene Batterie und der serienmäßige, für Alukisten geeignete

Tatsächlich ist die Cagiva T4E ein Motorrad, welches guten Gewissens zu empfehlen ist.

Marc Reichel

CLUBVORSTELLUNG

Moto Guzzi Club Olpe-Biggesee

Der Moto Guzzi Club Olpe-Biggesee e.V. wurde im Mai 1987 gegründet und hat seinen Sitz in Olpe am schönen Biggesee. Die Gründung verlief etwas außergewöhnlich. Zwei unserer heutigen Mitglieder hatten unabhängig voneinander eine Annonce in die Zeitung gesetzt, um andere Guzzi-Fahrer kennenzulernen.

Die Reaktion auf diese Annoncen war größer wie erwartet, zumal dadurch wieder Leute zusammen kamen, die den Kontakt zueinander im Laufe der Zeit verloren hatten. Es wurde ein Treffpunkt für eine erste Kontaktaufnahme vereinbart, zu dem die heutigen Mitglieder zahlreich erschienen waren. Nach mehrmaligen lockeren Treffen wurde als erster Schritt ein festes Vereinslokal, das "Haus am blauen See" in Rhode, festgelegt, dem wir bis heute treu geblieben sind. Dieses hat sicher nicht zuletzt an der freundlichen Aufnahme und Unterstützung seitens unseres Wirtes gelegen. Hier treffen wir uns einmal wöchentlich, um entweder nur zu klönen oder gemeinsame Aktivitäten zu besprechen. Als wir nach einiger Zeit feststellten, daß gemeinsame Unternehmungen einfach mehr Spaß machen, zumal dies ausnahmslos ohne Komplikationen klappte, entschlossen wir uns, uns als Verein eintragen zu lassen. Die Eintragung erfolgte im Dezember 1988. Die Anzahl der Mitglieder ist inzwischen auf 27 angewachsen, wobei die Kinder mindestens genauso viel Spaß an den Unternehmungen haben, wie wir selbst.

Die Anzahl der Mitglieder mag recht gering im Vergleich zu anderen Vereinen sein, aber wir legen eben mehr Wert auf den Zusammenhalt, als auf hohe Mitgliederzahlen. Trotz der teilweise weiten örtlichen Entfernungen zueinander (Köln / Bonn / Siegen) wird der Kontakt auch außerhalb des wöchentlichen Treffens aufrecht erhalten, was sich in der Vergangenheit mehr als positiv auf das Vereinsleben ausgewirkt hat.

Der Verein setzt sich inzwischen überwiegend aus Guzzis, angefangen von vielen Tourern (teilweise als Gespann), einer Falcone und mehreren Le Mans (II -IV) zusammen. Aber auch andere Italiener wie eine Laverda (eine sehr schöne übrigens), sind vertreten. Wir wollen allerdings nicht andere Marken unbedingt ausschließen und so wird auch die gute alte Gummikuh und eine alte englische Lady gerne geduldet. Es kommt im Endeffekt ja nicht auf die Maschine, sondern auf den Fahrer an. Nur ein Japse darf es nicht sein (die Maschine ist gemeint).

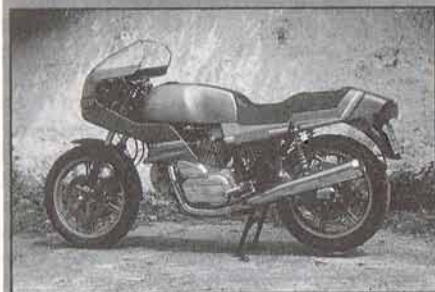
Wir haben für dieses Jahr unser erstes eigenes Treffen geplant, von dem wir hoffen, daß es eines Tages ein genauso fester Termin im Jahr sein wird, wie die bekannten Treffen in Thal, Kreuzstraße, Jever etc.

Dies sollte aber für den Anfang genug über uns sein. Eine schrott- und japsenfreie Saison wünscht Euch allen Euer Moto Guzzi Club Olpe-Biggesee e.V., Roncalli-str. 12, 5210 Troisdorf 13.

1986 ist in dem Serag-Verlag das Buch "Italienische Motorräder" von Tim Parker erschienen. Der Untertitel "Klassische Sport-Maschinen in Farbe" ist nicht allzu ernst zu nehmen. Zwar sind alle Bilder in Farbe, aber ob eine Moto Guzzi California, eine HRD SH 125 oder eine Cagiva Elefant klassische Sportgeräte sind, möchte ich doch in Frage stellen.

Italienische Motorräder

Klassische Sport-Maschinen in Farbe



TIM PARKER

Ein SERAG-Buch

Das Buch hat 128 Seiten und ist in 8 Kapitel aufgeteilt. Jedes von diesen befaßt sich mit einer italienischen Motorradmarke. Benelli, Bimota, Cagiva, Ducati, Guzzi, Laverda, Morini und natürlich MV Agusta sind die Firmen, mit denen sich der Autor beschäftigt.

Im großen und ganzen ist "Italienische Motorräder" ein Bildband, mit wenig Text. Pro Bild gibt es ein paar Zeilen, die leider oft keinen informativen Inhalt haben. Texte wie: "Die neue Guzzi Falcone, aufgenommen in ihrem Heimatland Italien. Es ist Sonntag und daher viel zu sehen in den Straßen der Ortschaft Bassano del Grappa. Der Besitzer ist der Mann mit der Mütze." oder "Zwei italienische Straßenpolizisten mit ihren Guzzi V50ern (Bassano del Grappa am Fuße der Dolomiten). Von der roten Farbe und von Serienbemalung kann natürlich nicht mehr die Rede sein!" können höchstens als Lückenfüller dienen.

Wird die Moto Guzzi California I noch als das wahrscheinlich beste Touren-Motorrad bezeichnet, so kann man nach Meinung des Autors mit der Cali II eher eine Show veranstalten als fahren. Schuld hieran sollen vor allem Rücklicht, Sitz und Kotflügel haben. Leider läßt auch die Auswahl der Bilder zu wünschen übrig.

Bei einem Buch, das 59,- DM kostet, sollte man doch mehr erwarten können.

Wer schon alle anderen Bücher über italienische Motorräder hat und seine Sammlung vervollständigen will, kommt natürlich nicht um dieses Buch herum. Aber er soll hinterher nicht sagen, ich hätte ihn nicht gewarnt.

Gilera-Vierzylinder

Motorrad Classic 3/89 befaßt sich mit den Vierzylinder-Rennmaschinen, mit denen Gilera in den 50er Jahren mehrere Weltmeisterschaften errang. Auf acht Seiten wird die Geschichte der Entwicklung und der Erfolge der Multizylinder präsentiert.

Gilera Saturno

Der feuerrote Einzylinder wird im MO 05/89 mit der Yamaha SRX 600, der Honda XBR 500 und einer Uno Rotax 560 verglichen. Knapp 10 Seiten des Heftes beanspruchen die Singles für sich.

Ducati Mach 1/S

Manfred Woll schildert in Motorrad Classic 3/89 seine Fahrerlebnisse, die er mit der Mach 1/S auf dem kleinen Kurs in Hockenheim gesammelt hat. Auf den 6 Seiten kommt auch die Entstehungsgeschichte des Production Racers nicht zu kurz.

Moto Guzzi SP III

In der Ausgabe Nr. 11 vom Motorrad soll sich laut Vorschau ein Vergleichstest der beiden europäischen Zweizylinder-Tourer BMW R 100 RT und Moto Guzzis neuestem Modell befinden. (Wetten daß die BMW gewinnt?)



Joachim Hökensnieder GbR
Friedrich-Wilhelms-Bleiche 8a
4800 Bielefeld 14
Telefon: (0521)452445

Motorräder (keine Japaner)
Reparaturen
Schneller Versand von
MOTO GUZZI Ersatzteilen
Gebrauchte Teile
Zubehör
Gespanne
Tuning
Veredelung
Zylinderkopf-Instandsetzungen
Reparatur von Kreuzgelenken
Radspannarbeiten, auch 15"
Sand- und Glasstrahlarbeiten
Dreh- und Fräsarbeiten
Ausbuchen
Polieren
Verchromen/Vernickeln
Rahmenlackierungen

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

19.05.-21.05.89

Arkansas "Fox-Fire" Moto Guzzi Campout
Info: MGNOC, S. Walker, 1006 N. Main Street, Betonville, Arkansas 72712, USA

19.05.-21.05.89

Annual Illinois Rally des MGNOC, USA
Info: Jerry Cokel, Box 411, Stronghurst, IL 61480, USA

20.05.1989

Zwangloses Treffen für italienische Motorräder bei Skokloster Castle ca. 40 km westl. von Stockholm
Info: Mats Arborelius, Kvarnkammargatan 4, S-75420 Uppsala, Schweden

20.05.-21.05.89

Ducati-Treffen in Svendborg auf der Insel Fünen in Dänemark
Info: Ducati-Club-Danmark, P. Bottos, Voldflojen 5 st. tv., DK-2700 Bronchoj, Dänemark

26.05.-28.05.89

Internationale Moto Guzzi Rally des MG Club GB in Lichfield, Staffs, Großbritannien
Info: S. Powis, 26 The Crescent, The Wells, Epsom KT18 7LL, GB, Tel. 037/27/24681

26.05.-28.05.89

11. Big Country Moto Guzzi Rally in West Virginia, USA
Info: MGNOC, B. Bush, 347 Glenn Lane, Follansbee, W.V. 26037, USA

26.05.1989

Freies Training in Croix en Ternois in Frankreich
Info: Ducati-Freunde-Hessen, B. Schmidt, Gutenbergstr. 9, D-6367 Karben 6

26.05.1989

Mallory Park Track Meeting des Laverda International Owners Club GB
Info: Tim Carter, 5 French Drive, Kettering, Northants NN15 5BT, Großbritannien

27.05.-28.05.89

Treffen für italienische Motorräder in Krems in Österreich
Info: Ducati-Club-Österreich, F. Vorderwinkel, Hetzerdorferg. 6, A-3500 Krems, Österreich

02.06.-04.06.89

2. V2-Treffen in Hauenstein (nur für Luftgekühlte V2) des Harley-Club Hauenstein und der Guzzi Freunde Hauenstein

02.06.-04.06.89

3. Moto Italia-Treffen in Sint-Katharina-Lombeek bei Ternat in Belgien
Info: Moto-Italia vzw., Lippensputweg 11, B-1742 Ternat, Belgien

09.06.-11.06.89

Italiener-Treffen in Lönsboda in Süd-Schweden
Info: Ulla Dagssberg, Tel. S/0456/70444

09.06.-11.06.89

Italiener-Treffen des Norsk Moto Guzzi Klubb in Olden, Norwegen
Info: Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesøya, Norwegen

10.06.-11.06.89

10. Int. Guzzi-Treffen in San Benedetto/Italien

VERANSTALTUNGS - KALENDER

10.06.-11.06.89

1-Zylinder Ducati-Treffen in Remchingen
Info: Gerd Ruf, Kirchstr. 4, 7537 Remchingen

10.06.-11.06.89

Italo-Motorradtreffen des MC Akustik Italiana in Hirm-Burgenland in Österreich
Info: Gerhard Kurz, Rosengasse 3, 7210 Walbersdorf, Österreich

10.06.-11.06.89

Ducati-Clubrennen in Croix en Ternois in Frankreich
Info: Ducati-Club-Frankreich, L. Regnat, 9, Rue de la Croix Boisee, F-77720 Grandouite

16.06.-17.06.89

Ducati-Trainingsläufe in Mugello in Italien des Ducati-Club-Schweiz
Info: Martin Schneider, Am Holbrig 11, CH-8049 Zürich

16.06.-18.06.89

Treffen des Laverda Club Bergen

16.06.-18.06.89

Moto Morini Treffen der Moto Morini Freunde Nordbaden
Info: Klaus Gladhorn, Tel. 0721/492483

17.06.-18.06.89

3. Treffen des MV Agusta-Moto Morini Club de France bei der Rennstrecke von Charade bei Clermont-Ferrand/Frankreich
Info: M. G. Pivert, 71 Avenue de Clichy, F-75017 Paris, 1/43872161, Frankreich

17.06.-18.06.89

3. Int. Guzzi-Treffen in Torino/I
Info: Beppe Moto, Via Sestriere 3, I-10024 Moncalieri

17.06.-18.06.89

2. Ducati-Treffen im Kellenbachtal
Info: Ducati-Stammtisch Rüdesheim, Harald Pleines, Schäferstr. 11, 6551 Rüdesheim

18.06.1989

Fahrertraining der Fa. Schajor nur für italienische Motorräder auf dem Salzburgring in Österreich
Info: Fa. Schajor, Altottingerstr. 2, 8261 Tüßling, 08633/1479

22.06.-25.06.89

Midsommerträff des Moto Guzzi Club Schweden in Ludvika
Info: Moto Guzzi Club Schweden, C. Alge, Lönnvägen 7, S-14141 Huddinge, Schweden

23.06.-25.06.89

18th Annual Kansas State National MGNOC Rally, Abilene, USA
Info: MGNOC, Frank Wedge, RR 1, Box 136, Ellsworth, KA 67439, USA

23.06.-25.06.89

Italienertreffen des MC Freaks in Brovst/DK
Info: MC Freaks, Nesgardsvej 3, DK-9460 Brovst, Dänemark

23.06.-25.06.89

Ducati-Treffen der Ducati Freunde Ottersberg
Info: Jürgen Adam, Birkenweg 5 b, 2802 Ottersberg

24.06.-25.06.89

1. Guzzi-Treffen in Aosta/Italien
Info: OK Moto SNC dei f. 11i Boggia c. so. Ivrea 37, I-11100 Aosta, Tel. 0039/165/32259

24.06.1889

2. Classik-Bike-Treff in Eggenburg/Österreich
Info: Emmerich Grath, Feldgasse 23, A-3730 Eggenburg/A

30.06.-02.07.89

2. Treffen des Ducati-Stammtisch Hessen in Schotten
Info: Dietmar Hochberger, Eckstr. 7, 6338 Hüttenberg, Tel. 06441/73534

VERANSTALTUNGS - KALENDER

30.06.-02.07.89

2. Treffen für die Freunde
liegender Einzylinder an der
ehemaligen Solitude-Rennstrecke
bei Stuttgart

Info: Frank Plonus,
Fuchswaldstr. 74, 7000
Stuttgart 80, Tel. 0711/6872035

30.06.-02.07.89

3. Int. Guzzi-Treffen in
Prato/Italien

Info: Moto Star, Via
Compagnetto da Prato 4/6, I-
50047 Prato, Tel.
0039/574/20369

30.06.-02.07.89

4. Int. Motorradtreffen für
italienische Motorräder des MF
Eyfalia e.V.

Info: H.-P. Kaulen,
Wissersheimer Weg 8, 5042
Erftstadt-Herrig, Tel.
02235/6417

30.06.-02.07.89

2. italienisches Wochenende des
MC Eversdijk in Wemeldinge in
Holland

Info: MC Eversdijk, c/o Rini
Kloosterman, Stekeldijk 2,
NL-4493 PE Kamperland, Holland

Deep Forest Campout des MGNOC
in Randel, USA

13. Int. Guzzi-Treffen in
Massa/Italien

Ducati-Clubrennen in Zeltweg/A

Summer Camping Weekend der
Morini Riders GB in
Glencol, Schottland

Europ. Guzzi-Fest des Moto
Guzzi Club Bavarese e.V. in
Thal

3. Euro-West Rally in
Prineville, Oregon, USA

Italienertreffen 25 km südl.
von Bremerhaven

AUGUST

Internationales Aermacchi
Treffen in Brunnadern/CH

5. Eagle Cave Campout des MGNOC
Wisconsin, USA

5. Int. Guzzi-Treffen in
Gomadingen

Pearrying Lake Campout des
MGNOC in Winthrop, Washington,
USA

Treffen der Laverda-Freunde
Silberstedt

Höstträff des Moto Guzzi Club
Schweden in Strömsnäsbruk

Treffen des Laverda Club
Dänemark bei Odense/DK

Treffen italienischer
Motorräder in Dänemark

Cadwell Park Track Day des
Laverda Owners Club GB

International V-Twin Rally in
Großbritannien

VORSCHAU

JULI

Concours des Italian Owners
Club in Olivers Mount,
Scarborough, Yorks in GB

6. Int. Guzzi Treffen des Moto
Guzzi Club München beim
Bartewirt in Kreuzstraße

Sommernachtsfest des Moto
Italia in Sieghartsstein/A

2. Int. Guzzi-Treffen in S.
Giovanni in Peraiceto/Italien

Ducati-Treffen in Grohnde des
Ducati-Club-Hannover

VERANSTALTUNGS-KALENDER

Int. Moto Guzzi Treffen vom
Moto Guzzi Club Zurigo in
Schwellbrunn in der Schweiz

2. Int. Ostsee Italo Treffen
der Ostsee-Italo-IG in Kiel

Treffen des Ducati Club
Schweden.

SEPTEMBER

österreichring-Veranstaltung
des Moto Guzzi Club Austria

V7-IG Jahrestreffen

Ducati-Clubrennen in Falenberg
in Schweden

Treffen des Laverda Club Berlin

Treffen des Norsk Moto Guzzi
Klubb bei Kongsberg, Norwegen

Ducati-Treffen in Plüdershau-
sen des Ducati-Club Schorndorf

Ducati-Clubrennen in Assen/NL

Teilemarkt mit Italienertag in
Bielefeld

Int. Guzzi-Treffen in Mandello
del Lario/Italien

Northern Ducati Rally GB

Clubausfahrt des Ducati-Club
österreich in die Schweiz Alp

Int. Rally des International
Laverda Owners Club GB in
Braintree

Treffen des Moto Guzzi Club
Deutschland

New England Moto Guzzi Fall
Rally in Plainfield, Mass., USA

2. Int. Guzzi-Treffen in
Bari/Italien

Int. Conc. Motorcyclist "Grape
harvest" in Tokaj in Ungarn

OKTOBER

5. Herbsttreffen der IG für
europäische Motorräder Wöbbel

Treffen der Zweizylinder
Freunde Bayern in Tüßling

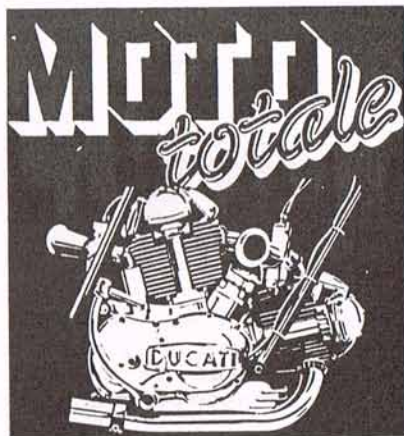
DEZEMBER

Vorlandstreffen der europ.
Ducati-Clubs in Hannover

NACHTRAG

18.06.1989

1. Ducati Tag des Gentlemen's
Motor Club Rom auf der Renn-
strecke von Vallelunga
Info: Gentlemen's Motor Club of
Rome, Via della Caffarel-letta
57, I-0079 Rom, Italien



Moto Guzzi und Ducati
Motorinstandsetzung
Getriebeüberarbeitung
Sonderumbauten mit TÜV
Ersatzteil-Express-Versand

Moto Totale
Inhaber: H. Neudert
Allersbergerstr. 167
8500 Nürnberg
0911/492405

CLUBS - TREFFS - STAMMTISCHE

Ducati-Stammtisch Niederrhein

Der Ducati-Stammtisch Niederrhein trifft sich alle 2 Wochen mittwochs in der Gaststätte "Furthner Hof" in der Furthner Str. in 4040 Neuss. Es werden noch einige Fahrer(innen) italienischer Motorräder (Marke egal) gesucht, die an gemeinsamen Tages- oder Wochenendausfahrten, Freizeitgestaltung etc. interessiert sind.

Ferner sind diverse Ducati-Ersatzteilkataloge und -Werkstatthandbücher über den Stammtisch zu beziehen. Weitere Informationen bei Wilma Spelter, Gillbachstr. 2, 4040 Neuss 1, Telefon: 02101/47925.

Italienertreffen

Ralph Pleuß, Hake-Betcken Str. 7, 2854 Loxstedt-Büttel, Tel. 04740/566 will erstmals ein kleines Treffen für Freunde italienischer Motorräder veranstalten. Das Treffen findet vom 29.07.-30.07.89 ca. 25 km südlich von Bremerhaven statt. Um besser planen zu können, bittet er um frühzeitige Anmeldung an obige Adresse.

Italiener-Treffpunkt

Jeden 1. und 3. Sonntag veranstaltet die Firma S&K Edelstahlteile, Steindeich 87, 2201 Kollmar einen Engländer und Italiener Treffpunkt auf ihrem Firmengelände.

Ducati-Freunde Hessen

Die Ducati-Freunde Hessen treffen sich jeden 2. Freitag im Monat gegen 19.30 Uhr in der Gaststätte "Alt Burgholzhausen", Alt Burgholzhausen 39 in 6382 Friedrichsdorf/Burgholzhausen. Gäste sind gerne willkommen. Wer Fragen hat, kann sich an Elke und Bernd Schmidt, Gutenbergstr. 9, 6367 Karben 6, Telefon 06039/7298 wenden.

10 Jahre Moto Guzzi-Händler

Am ersten Aprilwochenende feierte die Firma Schnitzler in Plön ihr 10-jähriges Jubiläum als Moto Guzzi Händler. Außer der Marke aus Mandello werden hier auch Laverdas und Kawasakis verkauft und gewartet. Seit neuestem kann man hier Besitzer einer Magni-Moto Guzzi werden. Die Classic (unser Titelbild) erregte viel Aufsehen, obwohl den meisten Bewunderern wohl das nötige Kleingeld (22500 DM) fehlen dürfte. Falls die Firma Schnitzler das Fahrzeug anmeldet, hoffen wir es für eine Probefahrt für einen Bericht zu bekommen. Am Jubiläumstag standen eine Moto Guzzi Mille GT und eine NTX 750 für Probefahrten bereit. Da uns das Fahrverhalten der GT zur Genüge bekannt war, interessierte uns die NTX mehr. Auf einer kurzen Probefahrt überraschte uns das unheimlich handliche Fahrwerk und der drehfreudige Motor.

Aprilia AF1-Cup

Viele Motorradfahrer haben sicher schon mal davon geträumt, Rennfahrer zu werden. Doch der Einstieg in die Rennwelt ist mit hohen Kosten verbunden. Eine Möglichkeit recht kostengünstig erste Gehversuche im Motorsport zu machen sind die Markencups.

Alle Fahrer starten mit den gleichen Fahrzeugen. Änderungen an den Maschinen durch die Fahrer sind nicht zulässig und führen zur Disqualifikation. Dadurch wird gewährleistet, daß nur das fahrerische Können über Sieg und Platzierung entscheidet. Da die Fahrzeuge weitgehend der Serie entsprechen, halten sich die Kosten in Grenzen. Der Importeur ist natürlich bei jedem Rennen anwesend und betreut die Fahrer mit Rat und Tat. So bieten sich diese Cups als ideale Möglichkeit an, in den Rennsport hineinzuriechen, und zu sehen, ob der Traum vom Rennfahrer Realität werden kann oder nur eine Illusion ist. Für die Sieger kann dies der Sprung zur Profilaufbahn sein. So ist zum Beispiel Martin Wimmer durch einen Markencup in die Rennwelt eingetreten.

Angefangen hat damals, glaube ich, Renault mit dem R 5-Cup. Auf dem Motorradsektor begann Yamaha vor 12 Jahren mit der XS 360 den Motorradnachwuchs zu fördern. Auch Laverda und Kawasaki haben sich mal auf diesem Gebiet versucht. Aprilias Marken-Cup geht nun in das zweite Jahr. Teilnehmen können Jugendliche ab 16 Jahren. Voraussetzung ist die C- bzw. B-Lizenz, die beim ADAC oder DMV beantragt werden kann. Hierfür ist bloß ein ärztliches Attest notwendig.

Eine aufwendige Upside-down Gabel und ein Vierkolben-Bremssattel sorgen für Vorderradführung und vehemente Verzögerung



Gefahren wird wie auch schon im letzten Jahr auf der AF 1. Die Leistung des 125 ccm Zweitaktmotors wurde noch etwas angehoben: 31,8 PS bei 11000 Kurbelwellenumdrehungen werden für die Cup-Version angegeben. Die normale Straßenversion hat selbstverständlich 27 PS und ist stufenführerscheintauglich. Der, von Rotax entwickelte, Motor ist flüssigkeitsgekühlt und verfügt über eine

Ausgleichswelle. Eine Membrane ist für die Einlaßsteuerung zuständig, auf der Auspuffseite arbeitet das RAVE-System. RAVE steht für Rotax Adjustable Variable Exhaust. Ein membranengesteuerter Flachschieber verschließt bei niedrigen Drehzahlen den mittleren der drei Auslaßkanäle und sorgt so für mehr Drehmoment im unteren Bereich.

Bei dem 89er Modell wird nun die Vorderradführung von einer Upside-down Gabel verrichtet. Um die 140 kg zum Stehen zu bringen, findet ein Vierkolben-Bremsattel Verwendung, der im Zusammenhang mit der schwimmend gelagerten Bremscheibe mit 320 mm Durchmesser seine Arbeit bestens verrichtet. Einarmschwinge und Alurahmen kommen aus dem Rennsport und gehören genauso zur Serienausstattung wie der E-starter, die weißen Zifferblätter der Instrumente und die poppige Lackierung, die Geschmacksache ist.



Die Einarmschwinge mit progressiver Hebelanlenkung hilft Gewicht sparen und erleichtert den Hinterradausbau

Die Maschinen werden im Straßentrümm mit TÜV ausge-

liefert. Für die Rennenläufe müssen einige Teile wie Schweinwerfer, Seitenständer, Rückspiegel, Sozfußrasten und ähnliches aus Sicherheitsgründen entfernt werden. Die Öleinfüll- und Ölablaßschrauben müssen mit Draht gegen Lösen gesichert werden.

Der Cup-Kit, der 9800 DM kostet, beinhaltet das Motorrad in der leistungsgesteigerten Cup-Version, eine Rennkombi mit Protectors, einen Kevalar-Fiberglashelm, ein paar Lederrennhandschuhe, ein Paar Lederrennstiefel, eine Regenkombi, einen Mechaniker-Overall und zwei T-Shirts. Dazu kommt noch eine einmalige Pauschale in Höhe von 600 DM, in der alle Anmeldegebühren für die einzelnen Veranstaltungen enthalten sind.



Diesen 250 ccm Racer erhält der Gesamtsieger im Aprilia-Cup 1989

Bei jedem Lauf und in der Endwertung werden bis zum 15. Platz Preisgelder vergeben. Der Gesamtsieger erhält eine Aprilia 250 ccm Rennmaschine, die einen Wert von ca. 40000 DM hat. Damit sollte es ihm nicht schwer fallen, in der Rennszene Fuß zu fassen.

So ein Marken-Cup verursacht für den Veranstalter natürlich hohe Kosten, die er durch das Finden von Sponsoren zu mindern versucht. In diesen Jahr sind mit dabei: Pirelli, elf-Oel, NGK und Schuh-Motorradzubehör.

Gewertet werden acht Läufe:
21.05. Nürburgring
28.05. Hockenheim
03.06. Hockenheim
23.07. Nürburgring
20.08. St. Wendel
27.08. Straubing
17.09. Hockenheim
23.09. Hockenheim



Laverda-Spezialist

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

Aprilia 600 Wind

Im Zuge der Modellpflege bekommt die 600 Wind eine zweite Bremsscheibe für das Vorderrad und eine neue Lackierung.

Bimota YB 5

Bimota bietet für das Auslaufmodell YB 5 die Möglichkeit des Leasens, bei einer Laufzeit von 36 Monaten, an. Die Mietsonderzahlung beträgt knappe 10000 DM, eine Monatsrate liegt bei 400 DM und der Restwert ist mit 7000 DM kalkuliert. Insgesamt ergibt das 31700 DM. Damit ist das Leasing nicht teurer als der Listenpreis.

Gilera MX-R 125

In der Klasse der 125 ccm Motorräder, die von den italienischen Maschinen beherrscht wird, will Gilera mit der MX-R 125 neue Maßstäbe setzen. Der vollverkleidete Sportler ist mit 30 PS angegeben, die ihn zu einer Endgeschwindigkeit von über 160 km/h beflügeln sollen. Alurahmen, Doppelkolben-Scheibenbremse und ähnliche feine Zutaten lassen den Preis auf ca. 8000 DM hochschnellen.

Gilera XR-2

Die Enduro XR-2 erhielt als Modellpflegemaßnahme eine Upside-down-Gabel. Die Motorleistung wird nun mit 28 PS angegeben.

Ducati 750 Sport

Die Firma DSM (Stuttgarter Str. 46, 7340 Geislingen) hat in Zusammenarbeit mit Diopa Kunststofftechnik eine Halbschalenverkleidung und einen anderen hinteren Kotflügel für die 750 Sport entwickelt. Die Verkleidung paßt an die originale Halterung und kostet unlakziert 485 DM. Für weitere 240 DM wird die Schale in Originalfarben geliefert. Der Kotflügel, der die Seitenflächen des Hinterrades frei läßt, ist für 185 DM erhältlich.

Bimota-Paßeröffnungsfahrt

Der Bimota-Importeur Reinhold Kraft will die Motorradsaison für Fahrer der italienischen Edelmarke mit einer viertägigen Paßeröffnungsfahrt vom 25.05.-28.05. einleiten.

Neuzulassungen 1988

In der letzten Ausgabe haben wir die Jahreszahlen in der Tabelle vertauscht. Richtig wäre folgende Tabelle gewesen:

Marke	1988	1987
Moto Guzzi	1518	1645
Ducati	192	193
Husqvarna	131	-
Bimota	104	-
Laverda	101	90
Fantic	99	-
Cagiva	29	125
Benelli	27	36

Zubehör

Edelstahl für Moto Guzzi

Die Firma S&K Edelstahlteile, Steindeich 87, 2201 Kollmar bietet für die Moto Guzzi California T 3 verschiedene Teile aus Edelstahl an. Sowohl Kleinteile wie Halterungen, Buchsen als auch Trittbretter oder der Seitenständer sind im Lieferprogramm enthalten. Teile, die nicht in der Liste aufgeführt sind können nach Muster oder Zeichnung, auch für andere europäische Motorräder angefertigt werden.

Bitubo-Gabelstoßdämpfer

Die Firma Moto-Spezial hat alle ihre Kunden darauf hingewiesen, daß bei ver-einzelten Bitubo-Gabelstoß-dämpfern (3 von ca. 1000) während der Fahrt die oberen Deckel davongesprungen sind. Hiervon wird weder die Funktionsfähigkeit der Dämpfer beeinträchtigt, noch kann Öl austreten. Moto-Spezial bietet für dort gekaufte Bitubos eine kostenlose Umrüstung an.

Eine Anfrage beim Importeur ergab, daß auch diesem das Problem bekannt ist, und auch hier auf Wunsch kostenlos für Abhilfe gesorgt wird.

Bitubos, die am Kopf mit einem "m" gekennzeichnet sind, sind schon vom Werk her modifiziert und bedürfen keiner Umrüstung. Auch bei den Modellen, deren Deckel verschraubt sind, sind keine Änderung notwendig.

Sport

BOT in Skandinavien

- 07.05. Karlskoga
- 14.05. Karlskoga
- 18.06. Knudstrop
- 16.07. Knudstorp
- 06.08. Kemora
- 20.08. Ring Djursland

SOS-Termine

- 13.05. Hockenheim
- 21.05. Nürburgring
- 25.06. Nürburgring
- 09.07. Arnsberg
- 24.09. Most
- 30.09. Dahlemer Binz
- 08.10. Assen/NL

BOT-Speyer

Beim ersten BOT-Lauf zur Straßen-DM siegte Klaus Caspers auf einer Yamaha. Dahinter kamen Jürg Kämpf aus der Schweiz auf der Kaufmann-Ducati und Jens Hoffmann auf einer IMT-Fischer-Moto Guzzi. Weitere Platzierungen:

- 4. Wolfgang Schnepf-BMW
- 5. Karl Mussoter-Guzzi
- 6. Michael Rudroff-Ducati
- 7. Karl-R. Beck-Ducati
- 8. Karlheinz Kees-BMW
- 9. Jens Polte-Moto Guzzi
- 10. Werner Cöper-BMW
- 11. Hendryk Peuker-Guzzi
- 12. Reinhard Bäcker-Guzzi
- 13. Manfred Schulte-Guzzi
- 14. Harry Grees-BMW
- 15. Hubert Lehrmaier-Ducati

Die schnellste Runde fuhr Wolfgang Schnepf, der sich vom 31. Startplatz auf den vierten Rang vorkämpfte, auf einer unverkleideten BMW!

Guzzi Schrauber Seminar

Vom 07.-09. April veranstaltete der BVDM unter Mithilfe der deutschen Motobecane ein Schrauber Seminar für Moto Guzzi Fahrer/innen. Das Ganze fand in der Jugendbildungsstätte Welper in Hattingen statt.

Am Freitag Abend wurde die Zimmerbelegung vorgenommen und anschließend traf man sich im Aufenthaltsraum. Es gab einen kleinen Imbiss und beim Bier lernte man sich schnell kennen. Als der Biervorrat zur Neige ging, trennte man sich, um noch ein paar Stunden zu schlafen, bevor das Seminar anfang.

Zum Frühstück am Samstag traf auch Herr Valentin von der deutschen Motobecane ein. Zu Beginn der Veranstaltung wurde eine Mille GT in die Eingangshalle gestellt und ein Vorführomotor, -getriebe, -kardan, -vergaser und Spezialwerkzeuge in den Tagungsraum gebracht. Nachdem alle einen Platz gefunden hatten und etwas Ruhe eingetreten war, stellte sich jeder der 30 Teilnehmer (darunter 3 Frauen) vor und schilderte seine Erwartungen an das Wochenende. Die meisten hatten schon gewisse Erfahrungen beim Guzzi-Schrauben und wollten ihre Kenntnisse noch vertiefen. Aber es gab auch welche, die gerade erst angefangen waren, Guzzi zu fahren.

Jetzt ging es dann richtig los. Herr Valentin fing an, den mitgebrachten 1000er Le Mans Motor zu zerlegen. Als erstes wurde der linke Zylinder abgeschraubt. Einige Teile wurden rumgegeben, damit man sie sich näher angucken konnte. Dann wurden die Ölwanne und der Zwischenring abgenommen.



Inspezieren der einzelnen Motorteile

Durch viele Zwischenfragen zu allen Gebieten vom Cockpit bis zu den Reifen wurde das Thema Motor in die Länge gezogen. Es kamen auch einige witzige Kommentare, die die ganze Angelegenheit etwas aufheiterten. Nach der Mittagspause war auch der rechte Zylinder abgebaut, einigen der Guzzisten dauerte die Mittagspause wohl zu lange.



Beim Zusammenbau des Motors wurde dann noch das Einstellen der Ventile und der Zündung erklärt. Anschließend kamen dann die Vergaser dran. Auch diese

wurden zerlegt und wieder zusammengebaut. Als die Vergaser wieder montiert waren, war es mittlerweile 20.00 Uhr und das Seminar wurde für den Samstag beendet.

Wir trafen uns dann zum Grillen hinterm Haus. Da es anfang zu regnen, zog es uns in die Gaststätte, wo man bis in die frühen Morgenstunden zusammen saß.



Auch beim Bier am Abend war Herr Valentin vor Fragen zum Thema Guzzi nicht sicher

Als wir am Sonntag Morgen zum Frühstück gingen, stellten wir fest, das die Mille GT im 1. Stock, wo unsere Zimmer waren, stand. In der letzten Nacht hatten einige wohl noch überschüssige Kräfte in sich

entdeckt. Diese konnten sie noch einmal beweisen, als die Guzzi noch vor dem Frühstück wieder in die Eingangshalle zurück sollte.

Der Sonntag war mit dem Getriebe und dem Kardan ausgefüllt. Nach dem Mittagessen war das Seminar dann beendet, und es ging auf die Heimreise.



Die Mille GT muß wieder runter, bevor es Ärger mit dem Hausherrn gibt

Es war ein gelungenes Wochenende, wir konnten den einen oder anderen Tip mit nach Hause nehmen. Außerdem haben wir einige nette Leute kennengelernt.

Susi

Walter + Jewell
Seitenwagen
Teile u. Zubehör
für Moto-Guzzi.

K. Walter

Waldseestrasse 50

7608 Hesselhurst 07852/7118



zum Beispiel

Gaszug DM 9,00

Kupplungszug " 14,00

Alu-Tanks ab "580,00

Scheibenbrems-

beläge ab " 19,80

Katalog anfordern !!

Preisspiegel

In den letzten beiden Ausgaben hat die Zeitschrift "Motor Klassik" eine Tabelle veröffentlicht, die einen Überblick über die Preise klassischer Motorräder verschaffen soll.

An der Erstellung dieser Übersicht haben Händler, Restaurierer, Markenclubs und Klassik-Kenner mitgewirkt. Ferner wurden unzählige Kleinanzeigen analysiert und die Preise auf Teilmärkten beobachtet. Die Angaben sind natürlich keine Fixwerte und können nach oben und unten variieren.

Zusätzlich zu den Marktwerten gibt "Motor Klassik" eine weitere Information. Mit den Pfeilen in der zweiten Spalte werden die zu erwartenden Preisentwicklungen angezeigt. Diese sind natürlich nur Prognosen, die nicht zutreffen müssen, aber doch recht wahrscheinlich sind.

Wer ein italienisches Motorrad als Wertanlage verwenden will, kann sich an dieser Spalte orientieren. Bei den Trends zeigt sich, daß die Preise für Sportmaschinen vermutlich eher steigen werden, als bei Straßenversionen.

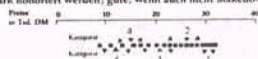
Die höchste Preissteigerung diagnostiziert "Motor Klassik" der Marke Ducati mit der 250/350 Desmo.

Aufgenommen wurden in die Auflistung nur die mehr oder wenig häufig gehandelten Modelle, da bei den ganz seltenen Maschinen oft nicht genug Anhaltspunkte zur Preisfindung vorhanden waren. Auch unterscheiden sich hier die Vorstellungen der Verkäufer ganz gewaltig. Und wer eine MV Agusta 1100 oder eine Laverda SFC 750 haben will, wird schon froh sein, wenn er jemanden gefunden hat, der sein Fahrzeug verkaufen will. Und hier richtet sich der Preis meistens nach dem sogenannten "Höchstgebot".

Typen	Trend	Preise*								
		1	5	10	15	20	25	30	35	
Aermacchi										
250 Ala Verde	→								
Benelli										
Tornado 5 650	↗								
Ducati										
250 SCR	↗								
350/450 SCR	↗								
250/350 Desmo	↑								
750 GT	↗								
750 SS	↗								
900 SS	↗								
Laverda										
750 SF	→								
1000	→								
Moto Guzzi										
GTV 500	↗								
Superale	↗								
Nuovo Falcone	→								
Airone	→								
V 7 Spezial	→								
V 7 Sport	↗								
GT 850 California	→								
MV Agusta										
350	↗								
750 S	→								
800 America	→								

Erklärung der Motor Klassik-Preislisten am Beispiel

Totaleinstaurungsbedürftige, aber würdige (wenn auch nicht völlig komplette) Exemplare kosten 8000 bis 12000 Mark; komplette, aber nicht fahrbereite und restaurierungsbedürftige Exemplare sind für 11000 bis 15000 Mark zu haben; fahrbereite Exemplare mit TÜV, aber optischen und/oder technischen Mängeln müssen mit 14000 bis 24000 Mark honoriert werden; gute, wenn auch nicht makellose Exemplare in originalem, oder originalgetreuem Zustand (Restaurierung vor maximal drei Jahren) kosten 28000 bis 30000 Mark; Top-Exemplare erreichen das Konto um 28000 bis 32000 Mark.



Preisspiegel

Auch die englische Zeitschrift "Classik Bike" hat in ihrer aktuellen Ausgabe eine Preisübersicht für Motorräder ab 1950 veröffentlicht. Die Preise gelten für komplette Motorräder in gutem Gebrauchszustand. Dieses dürfte in etwa der Zustandsklasse 3 nach der Einteilung von "Motor Klassik" entsprechen. Ermittelt wurden die Preise nach den Angeboten auf dem Privatmarkt.

LAVERDA

Montjuic (1978-1982) £1,500-£1,800 Dohc parallel twin 497cc 106mph/42mpg
750S/SF/SF1/SF2/SF3 (1971-1978) £1,500-£1,750 Sohc parallel twins 744cc 118mph
750SFC (1971-1976) £2,500-£4,500 As SF
Jota (1977-1982) £1,900-£3,000 As 3C but 139mph/40mpg
Owners' club. Parts: good.

MOTO GUZZI

V7 Sport (1972-1974) £2,000-£3,000 Ohv V-twin 748cc
850 Le Mans I (1976-1978) £1,500-£2,000 Ohv V-twin 844cc 132mph/40mpg
850 Le Mans II (1978-1980) £1,500-£2,500 As Le Mans I
850 Le Mans III (1981-1984) £2,000-£2,500 As Le Mans II
Owners' club. Parts: good.

MOTO MORINI

3½ Strada (1973-1985) £800-£1,500 Ohv V-twin. 344cc 60mpg
3½ Sport (1973-1983) £600-£1,250 As Strada
500/Maestro (1978-1980) £800-£1,300 Ohv V-twin. 497cc 105mph/59mpg
Owners' club. Parts: good.

Bei Händlern liegt die Preisebene etwas höher. Das englische Pfund wird momentan mit ca. 3,20 DM gehandelt.

DUCATI

250 Mk III (1968-1974) £800-£950 Sohc single. 249cc 90mph/87mpg
350 Mk III (1968-1974) £850-£1,100 Sohc single. 340cc
350 Desmo (1971-1974) £900-£2,250 As Mk III
450 Desmo (1971-1974) £900-£1,500 As Mk III 100mph/74mpg
750GT (1971-1974) £1,000-£2,000 Sohc V-twin 748cc 108mph/50mpg
750 Sport (1972-1974) £3,500-£4,000 As 750GT
900SS (1975-1982) £1,800-£3,000 As GTS 132mph/50mpg
Darmah SS (1979-1980) £1,650-£2,000 As 900SS but 122mph
900SS Mike Hailwood Replica (1979-1984) £3,000-£3,250 132mph/50mpg
Owners' club. Parts: early single cycle parts scarce; 750 twin can be difficult; other models ok.

Morini - Importeurs - karusell

Seit 1987 hat der Importeur für die Marke Moto Morini mehrmals gewechselt. Die Firma AMEX GmbH gab den Import an ER-EM Moto ab. Der Firmensitz der beiden Firmen war identisch. 1988 ging der Import wieder an die Firma AMEX zurück. Im Oktober 1988 trat der nächste Importeur auf die Bühne. Die Firma Gies inserierte als neuer Morini-Importeur mit dem Namenszusatz AMEX-Süd. Anfang dieses Jahres ging der Import wieder an die Firma Amex zurück. Diese Firma ist momentan der offizielle Moto Morini Importeur für Deutschland. Momentan hat der Importeur keine Vertragshändler. über diese verfügt die Firma Schwarz, die in Eigenregie Neumaschinen und Ersatzteile importiert. Reginald Schwarz hat 13 Händler um sich versammelt und versucht die Firma Morini wieder populär zu machen. Er verspricht schnelle Ersatzteilversorgung und kurze Lieferzeiten für Motorräder. Auch hat die Firma Schwarz der Fachpresse Neumotorräder zur Verfügung gestellt und dadurch dafür gesorgt, daß Fahrberichte und Tests über die neuen Modelle erschienen sind.

Ducati-Clubrennen

1988 veranstaltete der Ducati Club München sein Clubtraining erstmals auf dem Hockenheimring in Deutschland. Die Geräuschbestimmungen zwangen zu der Ortsverlegung. Der Termin lag im April gemeinsam mit dem ersten BOT-Lauf in Speyer. Viele befürchteten, daß der Termin zu früh sei, und einige Pessimisten rechneten sogar noch mit Schnee. Aber Petrus hatte ein Einsehen mit den Ducatistis, und strahlender Sonnenschein lockte viele Ducatifahrer und Zuschauer zum Ring.



Am Freitag wird noch fleißig an der Abstimmung gearbeitet.

Dieses Jahr kam es leider anders. Es regnete ohne Unterbrechung! Das schlechte Wetter war wohl auch verantwortlich dafür, daß außer den aktiven Teilnehmern am Clubtraining kaum Besucher kamen. Wer schon am Freitag anreiste, konnte die Teilnehmer des DM-Laufes für Sonntag in Speyer beim freien Training

beobachten. Doch auch hier herrschte schon schlechtes Wetter. Gegen Abend verließen die DM-Teilnehmer das Fahrerlager, und die Duc-Fans waren größtenteils unter sich. War letztes Jahr das Fahrerlager schon gerammelt voll, so sah es diesmal doch recht leer aus. Alles drängte sich in den Boxen und bereitete die Motorräder vor.

Am Samstag morgen regnete es immer noch. über Nacht wurde ein Spruchband des Ducati Club Deutschlands gestohlen.

Auch wurde versucht unser Auto aufzubrechen. Wir sind uns nur noch nicht einig, ob dieses aus Interesse an der MOTALIA geschehen ist, oder ob die Diebe es bloß auf unsere Foto- und Video-Ausrüstung abgesehen hatten. Der Veranstalter zog sein Programm termingerecht durch und ließ sich durch das Wetter nicht beirren.

Ein paar Fahrer waren sich anscheinend sicher gewesen, daß es trocken sein würde. Sie hatten nur Slicks mit. Entweder verzichteten sie aufs Starten oder drehten ihre Runden mit der entsprechenden Vorsicht. In den Boxen fielen irgendwo folgende Sätze: "Denk daran, daß Du Slicks drauf hast. Du weißt ja, wie das ist. Nicht das wir wieder nächtelang im Schuppen stehen und spachteln müssen."

Es gab zwar ein paar Stürze, aber ohne ernste Folgen. Auch motortechnische Ausfälle kamen natürlich wieder vor. So hatte z.B. eins der vier Motorräder aus unserer Renngemeinschaft nach gerade drei Runden Kurbelwellenschaden.



Der Start war wegen des schlechten Wetters immer etwas risikoreich



Vergaser-Abstimmungsprobleme zwangen immer wieder zu Testfahrten

Gestartet wurde in acht Klassen:

A Ducati Einzylinder bis 250 ccm

B Ducati Scrambler bis 500 ccm

C Ducati Einzylinder bis 500 ccm

D Ducati Einzylinder mit Desmo

E offene Einzylinderklasse bis 500 ccm

F Ducati Pantahs bis 750 ccm seriennah

G Ducati Königswellen 2-Zylinder bis 1000 ccm seriennah

H Ducati Produktions- und Werksrennmaschinen 2-Zylinder bis 1000 ccm und alle 851er Strada/Superbikes.

Die Klassen A und B starteten gemeinsam, wurden aber getrennt gewertet. Gleiches gilt auch für die Kategorien C und D.

Da auch wir, wie verschiedene Händler einen kleinen Stand aufgebaut hatten, haben wir von den Läufen und den Platzierungen nicht viel mitbekommen.

Ein Teil der Boxen war zum Lokal umgebaut, hier wurden abends die Pokale und Urkunden vergeben. Obwohl viele nach Ende der Rennen abgefahren waren, herrschte bis zum frühen Morgen reges Treiben.

Am Sonntag nutzten wie auch im Vorjahr viele die Gelegenheit und fuhren ins nur 35 km entfernte Speyer zum ersten BOT-Lauf. Hier war es trocken.



Leserbrief

Lieber Felix!

Dein Brief und die ersten beiden Ausgaben von Motalia sind gerade angekommen. Vielen Dank. (Mein Deutsch ist gerade gut genug um mich mit einem Wörterbuch durchzuarbeiten und ich freue mich sehr über Dein Angebot, MOTALIA zu übersetzen. Es würde für mich lange dauern und schwer fallen, die Artikel zu verstehen.)

Die Guzzi, die ich habe, ist eine 1987 SP II. Ich habe sie letzten Januar gekauft. Sie stand die ganze Zeit bei einem Händler. Die SP II hat sich hier in Kanada nicht gut verkauft.

Ich finde die Gabel nicht gefällig genug, sie gibt die ganzen Bodenunebenheiten weiter und meine Arme und Handgelenke werden müde von dem Geschüttel. Ich bin mit einem Freund gefahren und er meinte, daß es nicht so aussehe, als ob die Gabel auf kleine Stöße reagiere, eher als wenn das ganze Vorderteil springen würde. Was habt ihr für Erfahrungen mit der SP II Gabel? Zu steif oder läßt das mit höherer Kilometerleistung nach? Haben einige der Fahrer eine andere Gabel montiert?

Ich überlege auch, ob ich hinten Fournales montiere. Stichwort: Nockenwelle. In einem Test in "Das Motorrad" (1984) war zu lesen, das es eine Nockenwelle gibt, die im unteren und mittleren Bereich mehr Leistung bringt. Vermutlich ist das die von Schrick, die Du erwähnt hast, oder

eine ähnliche.

Ich gebrauche die Guzzi, wie die meisten Leute Traktor fahren, wenig Drehzahl, Reisegeschwindigkeit irgendwo zwischen 80 km/h und 120 km/h. Die meiste Zeit so bei 110 km/h wegen der Polizei.

Zu der Nockenwelle von Schrick: Muß irgendwas an den Vergasern oder der Auspuffanlage geändert werden? Ich habe die serienmäßigen Vergaser aber mit einzelnen Luftfiltern und die originale Auspuffanlage.

Felix- woran liegt die Beliebtheit der Transkontinental-Kupplung?

Ein Fahrer einer älteren Cali sagt, das die Kupplung die Neigung hat, die Aluminiumschwungscheibe zu zerstören. Der Shop, wo ich die SP II gekauft habe, riet ihm, die Kupplungsplatten wieder einzubauen mit einem bronzenen, nachgemachtem Teil, das anscheinend nicht dazu neigt, die Flansche so schnell zu zerkauen.

Ich habe gesehen, das in MOTALIA Nr. 2 ein Artikel über eine Guzzi Kupplung (HS) ist. Sie sieht etwas leichter aus und hat eine andere Methode die Platten zusammenzuhalten.

Irgendwelche Kommentare?

Der Gedanke ist, wenn meine Kupplung anfängt, kaputt zu gehen, sie durch eine Bessere zu ersetzen.

Felix, hier in Kanada werden weder Ducati noch Guzzi durch die Vertreiber gut versorgt. In Kanada hat ein Händler in Montreal die Verkaufskontrolle für alle

italienischen Motorräder. Er ist sehr wohlhabend, und es scheint ihn nicht zu interessieren, ob er verkauft, und er macht auch keine Werbung. Als Konsequenz wissen viele junge Motorradfahrer nichts von den italienischen Bikes.

Die USA ist etwas besser dran. Die Guzzi Leute haben das Bike aufgepuscht und ein paar verkauft. Das große Problem ist, sie haben sehr wenig Geld und haben einen hohen Preis. (Als Beispiel: Eine neue Le Mans kostet 7990 Dollar, eine Yamaha FJ 1200 ist schon für 6300 Dollar zu bekommen.)

Zum Zubehör: Die Situation ist sehr schlecht für Motorräder wie Guzzi. Wir können zum Beispiel keine Stahlbremsschläuche bekommen. Die Zubehörhändler führen fast nur Teile für japanische Motorräder. Da sind ein paar Shops in den Staaten, die sich auf Guzzi spezialisiert haben und der Zahnarzt John Wittner war fleißig auf dem Gebiet.

Aber insgesamt, weil es so wenig Guzzis gibt, gibt es nicht viel an Tuning, Information, Teile und Zubehör. Die sonnige Seite der Medaille ist, das die Bikes in anderen Ländern wie Eurem und England beliebt sind und dort nette Menschen wie Du sind, die gewillt sind, Informationen weiterzugeben.

Wenn ich die Sachen beim Namen nennen soll, die mich an meinem Motorrad stören, so ist es die harte Gabel, und der Lenker könnte etwas höher und weiter zurück sein. Sobald ich herausgefunden habe, wie ich das schwarze Plastik-Instrumentengehäuse abbekomme, werde ich Ausschau halten nach einem Lenker, der mir besser paßt.

Nebenbei, wenn alles gutgeht, werde ich im Juni zur Guzzi Rally in Kansas fahren. Das wird ein Trip von ca. 8000 km.

Bob Marston
60 Cilaire Drive
Nanaimo, B.C. V9S 3E1
Kanada

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo	Sophienblatt 64	2300 Kiel
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven.
J. Hökensnieder	F.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
K. Walter	Waldseestr. 50	7608 Hesselhurst
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700 Wiener Neust

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.

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Aermacchi

Verk. Aermacchi (Harley-Davidson) SS 350, Bj. 74, TÜV neu, 15 PS und 96 db im Brief, orig. 5300 msl! S. guter Zustand, Preis VH, Tel. 04243/1615

Aprilia

Aprilia AF 125 i. T., Tel. 04326/1808

Benelli

Verk. Benelli 500 Quattro, Bj. 74, Nur 9000 km. Wegen weiterer Details einfach mal anrufen. Für 1500 DM abzugeben. Tel. 06151/314910

Benelli 125, teilerlegt, 450 DM, Tel. 09869/658

Benelli 250 2C in Teilen, Tel. 0511/24147

Benelli Tornado, EZ 77, Motor überholt, Extras, Neuteile, Liebhaberstück, VHB 4000 DM, Tel. 04103/87846

Bimota

HB3, BJ. 85, 14000 km, neu. Originalzust., VB 16000, Tel. 05221/53677

Cagiva

Cagiva SST 350 m. Velorex-Boot, 27 PS, 15000 km, TÜV neu, tech. 1a, VB 4800 DM, Tel. 0221/512961

650 Elefant, 8/87, 8000 km, Zubeh., VB 8500 DM, Tel. 0511/704002

Ducati

Suche kompletten Satz DESMO-Zylinderk. für Königswellenmotor, auch defekt. Jens Doose, Tel. 0431/641921

Verkaufe 900er SD-Ducati, 100 % Original! Motor 8500 km mit Beleg! Schönwetterfahrzeug BJ. '83, TÜV auf Wunsch!, Tel. 04101/26155

Suche 750 SS oder 900 SS, Unfall oder Defekt, Zustand egal, Tel. 09321/36704

Suche Zündfunken für 450er Scrambler, möglichst 20 Grad vor OT, evtl. Tausch gegen Verdichtung von 69er Desmo, Tel. 007/4711

Ducati GTL 500, EZ 76, VB 2200 DM, 0821/666212 ab 18 h

Ducati Mach 1, Bj. 64, VB 3500 DM, Tel. 02161/590326

Ducati F1, 4000 km, Bj. 87, VB 13200 DM, Tel. 0951/26343, ab 20 h

Suche Ducati 900 SS Teile, Tel. 0431/698345

Ducati 900 SS, original, Bj. 81, 1. Hand, neue 40er, Contis, Boranis, VB 12500 DM, Tel. 040/4904459

Fantic

Garelli

Gilera

TG2, Bj. 83, 3000 km, VB 2600 DM, Tel. 09122/13504

Laverda

Laverda 1000 3 CL zu verk., 90 % komp., BJ. 78, Tel. 04458/351

Wo sind die Laverda-Freaks im norddt. Raum zum Treffen und Klönen? Bereich SH/HH/HB, Tel. 040/7124203 Heiner. Bene Laverda Italia!

Laverda 750 SF, Bj. 74, Scheibenbremse, Speiche, Stummel, TÜV neu, 4800 DM VB, Tel. 04293/1232

Laverda SFC Classic, schwarz, EZ 7/88, 17000 km, Zustand 1a, 13000 DM, Tel. 0208/404077 abends

Laverda 750 SF2, Bj. 75, kpl. rest. VB 6500 DM, Tel. 0521/883805

Magni

Kostenloser Kleinanzeigenmarkt

Magni-Moto Guzzi
1100 zu verk., EZ
4.88, Tel.
08272/4557

Malanca

Guzzi

Verk. Neut. für
Moto Guzzi 250 TS
usw.. Suche alles
über Moto Guzzi,
Prospekte usw.,
Tel. 07251/14850

Mille GT, Bj. 88,
5000 km, Extras, VB
10500, Tel.
0541/122950

Transkonti-Kupp-
lung, alle Ver-
schleißteile neu,
Tel. 05232/61103
oder 78306

850 GT, BJ. 74, TÜV
2 Jahre, s. g.
Zust. VB 4500 DM,
Tel. 0221/737642

Verk. Le Mans I,
BJ. 77, 50 tkm,
Extras, VB 6500 DM,
Tel. 089/8414593

Verk. Cali II, Bj.
4/87, 50/67 PS, 13
tkm, TÜV neu,
Extr., VB 10200,-,
0431/727923

Verk. Moto Guzzi LM
III, Vollschale,
Borani-Felgen,
Koni, Rastenanlage
u.v.m., Einzel-
stück, VB 9999,-
DM, Tel.
04101/73879

Moto Guzzi 750 S,
EZ 75, 23 tkm, und
V 35, EZ 81, 28
tkm, Tel.
0431/568280 ab 18
Uhr

Moto Guzzi Le Mans
I, konvent. Brems-
system, Halbschale,
Vario-Sitzbank,
Neuaufbau, VB 8800
DM, Tel.
040/4904459

Moto Guzzi 850 T5,
Bj 86, 30000 km,
TÜV neu, VB 7200
DM, evtl. mit SW
Carell, Tel.
040/503907 o.
504320

Moto Guzzi V 7
Spezial, Bj. 69,
viel Chrom, 10
Jahre in einem
Besitz, div.
Neuteile, VB 6000
DM, 04308/708

Moto Guzzi V 35
Imola, 27/32 PS,
TÜV 5.90, VB 2800
DM, viele Le Mans
Teile, Tel.
0431/84755

Seitenwagen für
Guzzi V7-700 mit
Anschlüssen zu
verkaufen, 1a
Zustand,
0431/712606

Verk. 2 Cali II
Gußräder ca. 5 tkm,
Sind im Werk Man-
dello in Italien
für VHB 600 DM.
Suche Alu-Lima-
deckel, Tel.
040/595818

Morini

Moto Morini 125
Corsaro, Jg. 68,
guter Zustand,
fahrbar, DM 1600,
Tel. Schweiz
031/538362

3 1/2 Sport
Classic, EZ 8/85,
16600 km, Borrani,
Doppel-Simplex,
Chromschutzb.,
Chromlafrass, 2
Sitzb., VB 5500 DM,
Tel. 04163/4460

Morini 3 1/2 S in
Teilen, ohne
Rahmen, Getrie-
beschaden, sonst
komplett, Tel.
040/720772

Motobi

MV Agusta

Verk. 125 S, 77,
3000 km, 3700 DM,
Tel. 02195/30347
abends

Zubehör

Sonstiges

Suche Lederkombi,
schwarz, Gr. 54-56,
Tel. 0431/641686

Suche ital. Renn-
maschine bis 500
ccm, Angebote mit
Bild bitte an: A.
Wecker, Nr. 39,
7801 Frickenhausen

Kauf nix, tausch
nix, und hergeben
tu ich schon gar-
nix! Fred Gier-
geier, Torfstr. 9,
6500 Meins

Neues Motorrad! Sofort NECKURA anrufen



Gehen Sie auf Sparkurs mit der NECKURA Allgemeine Vers.-AG (Tarif für Haftpflicht 2 Mio, Zahlungsweise 1/4jährlich, Beitragssatz 100% inkl. Vers.-Steuer, Stand 1/89)

PS	N/Normaltarif	B/Öffentl. Dienst
bis 10	49,10 DM	40,40 DM
bis 17	64,80 DM	53,40 DM
bis 27	138,80 DM	112,40 DM
bis 50	200,00 DM	161,20 DM
über 50	282,60 DM	227,80 DM

NECKURA

Die faire Versicherung

Mopedversicherung ab 1. März 1989 · 2 Mio. pauschal DM 95,20



Schwarz

Johannesstr. 1 D-6720 SPEYER Tel. 06232-75847

Verzeichnis der Vertragshändler für die durch uns importierten
M O I O M O R I N I Motorräder und Ersatzteile

1000 Berlin 21	Fa. K&S Motorradhandel Alt Moabit 36 Tel. 030/3936617
2802 Otterstedt	Fa. Kämna Brügger Str.27 Tel. 04205/8707 Fax 2360
3055 Hagenburg	Fa. ER-EM Moto Inh.: Ralf Müller An der Windmühle 13 Tel. 05033/6752
5561 Osann-Monzel	Fa. Rainer Blaschke Trierer Str.15 Tel. 06535/210
5650 Solingen 11	Fa. Willi Henkel Hildenerstr.90 Tel. 0212/76300
6339 Bischoffen-Niederw.	Fa. Volker Heim Roßbacher Str.3 Tel. 06444/1852
6500 Mainz-Bretzenheim	Fa. Uwe Trier Dalheimer Str.3 Tel. 06131/366814
7104 Obersulm-Weiler	Fa. PS-Motorradladen Teichstr.30 Tel. 07130/7782
7470 Albstadt 2 Tailfingen	Fa. IESTA Ludwigstr.18 Tel. 07432/13322
7800 Freiburg	Fa. Wolfgang Tritsch Blumenstr.38 Tel. 0761/43836
8011 Brunnthal	Fa. Reinhold Gies Münchner Str.18b Tel. 08102/4713 od.3892
8359 Nammering	Fa. MOTO-PART Alter Fuhrweg 7 Tel. 08544/7237
8961 Buchenberg/Kempton	Fa. Dieter Buchner Birkenweg 3 Tel. 08378/1016

- Stand vom 14.03.89 -

EG-Import von

MOTO MORINI

Fabbrica Italiana Motocicli S.p.A.