

Eine neue Motorradzeitung

MOTALIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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



Nr. 18

08/90

2,50 DM

Stein-Dinse



Der Guzzi + Ducati Spezialist

Ersatzteil-Probleme?

Schon mal mit uns versucht?

direkt aus Italien:

Ersatzteile, Zubehör, Tuning

sofort lieferbar!

Guzzi + Ducati Neufahrzeuge

- **Ducati 750 Sport · 851 · 900SS**
- **Guzzi 1000S, Mille GT, Cali III, LM 1000** Probefahren bei uns nach Absprache möglich!
(Guzzi-Eigenimport – 1 Jahr Werkstattgarantie)
- **laufend Gebrauchtmotoren**
- **Guzzi-Bleifrei-Umbau**
- **Speichenräder**, bei uns sofort ab Lager lieferbar!

33 Braunschweig · Im Alten Dorfe 3

0531-31 49 49

Impressum

MOTALIA
Verlag F.Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel
0431/671108

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

Redaktion:
Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:
Hajo Barth und alle
Inserenten und Leser

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

Gültige
Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionsschluß:
jeweils der 1. des
Monats

Bankverbindung:
Kieler Spar- und
Leihkasse
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
Redaktion wieder.
Für unverlangt einge-
sandte Texte, Bilder
und Vorlagen überneh-
men wir keine Haf-
tung, sie sind aber
herzlich willkommen.
Nachdruck nur mit
ausdrücklicher Geneh-
migung des Herausge-
bers. Copyright beim
Verlag Hasselbrink.
Termine, technische
Tips etc. ohne
Gewähr.

Hallo Italienerfreunde

Zum 1. Oktober treten endgültig neue Lärmvorschriften in Kraft. Eigentlich gilt schon seit dem 1. Oktober 1988 ein Limit von 82 dB(A) für alle Neumotorräder. Doch eine Übergangsregelung räumte den Herstellern eine Schonfrist bis zum 30. September 1990 ein.

Ab dem 31. Oktober 1993 dürfen Motorräder gar nur noch 80 dB(A) laut sein.

Was bedeutet das für uns? Italienische Motorräder haben noch nie zu den leisesten gezählt. Zwar sind die Zeiten der Contis schon lange vorbei, aber auch heute liegen die großen Zweizylinder am oberen Limit der momentan noch erlaubten 86 dB(A).

Eine Anpassung an neue Lärm- und Abgasnormen hat meistens einen Verlust an Motorleistung und Laufkultur zur Folge, wenn man versucht, schon existierende Modelle mit möglichst geringem Aufwand abzuändern. Einfaches Zuspitzen der Auspuffanlage, Einsetzen von viel zu kleinen Vergaserdüsen und Montieren zu langer Übersetzungen, ermöglichen es zwar, die behördlichen Hürden zu nehmen, machen aber die Motorräder unfahrbar.

Wer nun beigeht und aus dem störrischen Bock wieder die gut laufende Fahrmaschine macht, die sie eigentlich ist, riskiert Geldstrafen und den Verlust des Versicherungsschutzes. Schon das Austauschen der Leerlaufdüse, die Bestandteil des Abgasgutachten ist, führt genau genommen zum Erlöschen der Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE). Erst wenn die Hersteller in Italien ihre Motorräder von vornherein nach den ECE-Abgas- und Lärmnormen entwickeln, wie es z.B. Cagiva mit der Elefant 900 gemacht hat, und die Importeure dadurch nicht mehr gezwungen sind, die Motorräder nachträglich - möglichst billig - den geltenden Vorschriften anzupassen, können diese Motorräder wirklich begeistern.

Auf dem Titelbild seht ihr die Cagiva Elefant 900. Im November 1989 wurde sie in Mailand vorgestellt, im Januar kamen die drei Werkscagivas bei der Rallye Paris-Dakar unter den ersten sieben ins Ziel. Nun gibt es diese Super-Enduro für stolze 18000 DM zu kaufen. Aber lest selbst.

Euer MOTALIA-Team

Cagiva 900 ie Elefant

Der Elefant ist das Markenzeichen von Cagiva Commerciale, dem Konzern, der unter sich die vier Motorradmarken Ducati, Husqvarna, Morini und Cagiva vereinigt hat. Elefant heißt auch die Typenbezeichnung für die Zweizylinder-Enduros der Marke Cagiva.

Das Elefantenbaby ist die 350er mit 27/38 PS. Die große Schwester ist die Elefant 750. Als krönendes Oberhaupt der Familie steht seit kurzem die Elefant 900 i.e. mit elektronischer Einspritzung bei den Händlern. Die Firma Ducati Kämma in Otterstedt bei Bremen stellte uns die neue Cagiva für Probefahrten zur Verfügung.

Ein Elefant ist groß, stark und mächtig, treffen diese Attribute auch auf die neue Enduro zu?

Groß ist sie schon mal. Beim ersten Probesitzen komme ich (176 cm) gerade mit beiden Fußballen auf den Boden. 10 cm mehr an Körpergröße wären jetzt nicht schlecht. Aber es reicht, um sich nicht zu unsicher zu fühlen.

Am linken Lenkerende sitzt der Choke, der aber nur kurz benötigt wird, um den V-2 zum Leben zu erwecken. Willig nimmt der Motor Gas an und man kann sofort losfahren. Der Seitenständer darf nicht vergessen werden, da er weder von selbst einklappt, noch über eine Zündunterbrechung verfügt. Einen Hauptständer gibt es leider nicht. Das Getriebe läßt sich etwas hakelig schalten, aber auf dem Tacho stehen erst 700 Kilometer und man weiß ja, daß sich bei den italienischen Motorrädern erst mal alles einarbeiten muß.

Auf kleinen Landstraßen wird das Motorrad gemütlich warm gefahren. Schnell merkt man, daß nicht viel Schaltarbeit nötig ist. Am Ortsausgangsschild wird der höchste Gang eingelegt und dann hat der linke Fuß Ruhe bis zum nächsten Dorf. Auch aus niedrigen Drehzahlen beschleunigt das Motorrad lochfrei und ohne Ruckeln.

Nach ca. 40 Kilometern, die Cagiva ist mittlerweile warm, kommen wir an einer Autobahnauffahrt vorbei. Mal sehen, wie sich der Elefant bei hohen Geschwindigkeiten verhält. Bei Tempo 140 sitzt man bequem aufrecht und wird vom Fahrwind verschont. Tempo 160, langsam wächst das Erstaunen über die Leistung der kleinen Scheibe, die den Winddruck vom Fahrer ablenkt. Lange Etappen mit dieser Geschwindigkeit dürften kein Pro-



Im Vorderrad verzögert nur eine Bremsscheibe. Die kleine Cockpitscheibe hält den Fahrwind erfolgreich vom Fahrer ab.

blem sein. Auch bei 180 km/h fühlt man sich entgegen den Erwartungen nicht wie ein Segel im Wind. Das Motorrad verhält sich auch bei diesem Tempo spurstabil. Eigentlich ist sie ja noch nicht richtig eingefahren, aber man will ja doch wissen, zu welchen Geschwindigkeiten die leistungsstärkste Enduro fähig ist. Also wird das Gas bis zum Anschlag aufgedreht und der Elefant setzt sich gar nicht träge in Bewegung.

Man merkt richtig, wie er an Tempi zulegt. Die Vorderhand wird etwas leicht und bei 200 km/h nach Tacho mache ich das Gas wieder zu. Es ist wirklich beeindruckend, welche Fahrleistungen diese Zweizylinder-Enduro aufweist.



Das Cockpit mit Tacho, Drehzahlmesser, Öltemperaturanzeige und Digitaluhr. Die Kontrollleuchten sind kaum zu erkennen.

Aber wieder runter vom Highway, auf Bundes- oder Landstraßen macht diese Enduro erst richtig Spaß. Bewegungen der Gashand werden von der digitalen Benzinzerstäubung spontan in vehementen Vorwärtsdrang umgewandelt.

Als Leistungsvernichter sind sowohl im Vorder- als auch im Hinterrad jeweils eine Bremsscheibe installiert. Die Doppelkolben-Bremssättel liefert der japanische Bremsenhersteller Nissin. Die Wirkung der Stopper ist ausreichend, aber man wünscht sich doch eine zweite Scheibe fürs Vorderrad, um die deutlich spürbare Verwindung der Telegabel zu vermeiden. Eine stahlummantelte Bremsleitung, so wie bei der hydraulisch betätigten Trockenkupplung würde den Druckpunkt der etwas weichen Vorderradbremse verbessern.

Der Kunststofftank fast 24 Liter, genug um Reisetappen von über 300 Kilometern zu fahren. Aber schon vorher wird eine Pause nötig, damit sich der Achtersteven von der Sitzbank erholen kann.

Eine kleine Kuhle im Sitz will, daß der Fahrer ganz am vorderen Ende der Bank sitzt. Etwas weiter hinten ist die Sitzposition aber besser. Obwohl die Cagiva schon die neuen Geräuschnormen erfüllt, kann man nicht von einem Flüstermotorrad reden.

Seit über zehn Jahren kritisiert die Fachpresse immer die gleichen Punkte an italienischen Motorrädern. Zu dunkle Kontrolleuchten, schlechte Schalter, schlampige Elektrik und mit dem gestiegenen Umweltbewusstsein ist die Forderung nach dem Gebrauch von unverbleiten Benzin dazu gekommen. Bis auf die kleinen Funzeln im Cockpit sind die ewigen Kritikpunkte beseitigt. Die Schaltereinheiten entsprechen der aktuellen Technik und die Handhebel lassen sich mit Einstell-

schrauben der Fingergröße anpassen. Die Verlegung der Elektrik kann man schon vorbildlich nennen. Überhaupt ist das ganze Motorrad sauber verarbeitet. Die Auspuffanlage ist komplett aus Edelstahl und auch die Schrauben des abschließbaren Tankdeckels sind VA. Zur Serienausstattung gehört ein kleiner Gepäckträger, der mit max. 9 kg beladen werden darf. Mit Tacho, Drehzahlmesser, Öltemperaturmesser und digitaler Uhr ist das Cockpit reichhaltig ausgestattet.

Der geschmeidige und agile Motor, der seine Arbeit vibrationsarm verrichtet, begeistert in allen Lebenslagen. Man kann sogar problemlos im dritten Gang anfahren. Um eine perfekte Reiseenduro zu sein, mit der weite Entfernungen mit hoher Geschwindigkeit absolviert werden können, fehlen der Cagiva nur eine andere Sitzbank und ein Kofferset für das Urlaubsgepäck. Auch ein Hauptständer wäre nicht schlecht. Aber diese Teile wird der Zubehörmarkt sicher bald anbieten.

Technische Daten:

Motor

Zweizylinder-Viertakt-V-Motor mit je einer obenliegenden Zahnriemengetriebenen Nockenwelle, zwei Ventile pro Zylinder mit desmodromischer Steuerung, elektronische Saugrohreinspritzung, kontaktlose Zündanlage, Fünfganggetriebe mit Mehrscheiben-Trockenkupplung.

Bohrung x Hub: 92 x 68 mm

Hubraum: 904 ccm

Leistung 72 PS bei 8000 U/min

Fahrwerk

Doppelschleifenrahmen aus Vierkantstahlrohr, 42 Ø Marzocchi-Telegabel, Öhlins-Zentralfederbein.

Reifengröße vorn 100/90 H 19

Reifengröße hinten 140/80 H 17

Gewicht fahrb. 227 kg

Preis 18190 DM

Das Fahrzeug wurde uns freundlicherweise von der Firma Kämma, Brügger Str. 27, 2802 Otterstedt, Tel. 04205/8707 zur Verfügung gestellt.

Benelli



DUCATI

MAGGI-GUZZA



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

8880 Dillingen-Schretzheim

Telefon 09071/2837

Telefax 09071/8428



Der große Motorschutz bewahrt vor Beschädigungen im Gelände. Der Fußbremshebel zeigt von vorne nach hinten. Dadurch soll ein Umbiegen im Falle eines Sturzes verhindert werden.

Alte Ausgaben der Motalia

noch sind alle lieferbar

Bei der Bestellung bitte pro Ausgabe 2,50 DM in Briefmarken beifügen oder auf unser Konto überweisen. Dazu kommt eine Gebühr von 1,50 DM für Porto und Verpackung.

Bestelladresse: Verlag Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel
Bankverbindung: Kieler Spar- und Leihkasse, BLZ 21050170, Konto Nr. 741 171

Gilera RC 600

Auf etwas mehr als einer halben Seite befindet sich in "motorrad, reisen & sport" 08/90 ein Kurztest der Eintopf-Enduro. Drei farbige Bilder sind auch dabei.

Ducati Eigenbau

Eine Eigenbau-Ducati wird in der Augustausgabe von "mo" auf vier Seiten vorgestellt. Drei großformatige Bilder nehmen mehr als die Hälfte des dreiseitigen Berichtes ein.

Moto Guzzi California III C

Eine Vorstellung der Cali III C mit einem Farbfoto und einer drittel Seite Text ist in Nr. 8 des "Motorradfahrers" zu finden.

Cagiva Elefant 350

Der "Motorradfahrer" testet das Elefantenbaby auf vier Seiten seiner Augustausgabe. Gezeigt wird die kleine Schwester der 750er auf fünf farbigen Bildern.

Cagiva Elefant 900

Ein Fahrbericht des Elefanten mit Einspritzung ist in Folge Nr. 49 der österreichischen Motorradzeitung "Der Reitwagen" zu finden. Der Artikel zieht sich über vier Seiten mit sechs Bildern hin. Vier Fotos gehören zu einem Fahrbericht in dem regionalen Motorrad-Magazin "bremer motorrad anzeiger" Ausgabe 8/1990, der sich über drei Seiten erstreckt. Getestet wird der Elefant in der Zeitschrift "PS". Neun Seiten der August-Nummer sind der italienischen Großenduro gewidmet. Mit 17 Fotos ist der Artikel reich bebildert.

Moto Guzzi 750 SP

Der erste Test, der im letzten Jahr auf der Messe in Mailand vorgestellten 750 SP, ist in "mo" Nr. 8 zu lesen. Vier Fotos auf vier Seiten zeigen den Mittelklassetourer.

MOTORRAD ITALO HANDEL

ESCHER & WENGE GbR
Unterstr. 70 · 4717 Nordkirchen 2
Telefon 0 25 96/ 600 + 1571
Telefax 0 25 96/ 38 00

Moto Guzzi Importe Neuteile - Gratiskatalog '90

| | |
|--------------------------------|---------|
| Guzzi V7/700 ab 6000 KM | Bj. '71 |
| Guzzi T3 ab 10000 KM | Bj. '82 |
| Guzzi V1000 Convert 22000 KM | Bj. '74 |
| Guzzi V7/750 Ambassador 27000 | Bj. '79 |
| Guzzi V7/850 Calif. 16000 KM | Bj. '71 |
| Guzzi Nuovo Falcone ab 2000 KM | Bj. '71 |



VERANSTALTUNGS-KALENDER

Die Aufnahme von Veranstaltungen in diesen Veranstaltun-
gs-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!

August

15.08.-19.08.90

3. Forza Italia-Rassemblement
Mondial de Motos Italiennes in
Saint-Avold in Frankreich (bei
Saarbrücken)

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

17.08.-19.08.90

4. Ducati-Treffen in Hannover-
Ahlem

Info: Wolfgang Rieß, Weidemannweg
8, 3000 Hannover 91

17.08.-19.08.90

2. annual Washington State Guzzi
Owners Pearrygin Lake Campout in
Amerika

Info: Ron Peppan, 206/481/0912

18.08.1990

Internationales Aermacchi Treffen
in Brunnadern in der Schweiz

Info: Johann Hartmann, Tel. 0041/
73/332440, Schweiz

18.08.-19.08.90

Arstreff des schwedischen Ducati
Club bei Norrköping

18.08.-19.08.90

Moto Guzzi-Treffen beim Motel
Vallaisia im Mittelwallis in der
Schweiz

Info: 027631201, Schweiz

19.08.1990

First Classic-Day in Essen-Bor-
beck

Info: Uwe Wybiralla, Eisenbahn-
str. 21, 4300 Essen, 0201/470834

19.08.1990

1. Colorado Rendevous, Centennial
Park, Cannon City, USA

Info: Luke & Frank Luckenbill,
212 East 5 th Street, Florence,
Colorado 81226, Tel. 719/784/4373

24.08.-26.08.90

Morini-Meeting mit Race-Day in
Cadwell in England

24.08.-26.08.90

Treffen der Gruppo Moto Guzzi
Finlandia in Lomanauvo, SF-21670
Pärnäs auf der Insel Nauvo

Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu
18, SF-33400 Tampere, Tel. 931/
465659, Finnland

24.08.-26.08.90

Virginia Moto Guzzi Owners Club
8. annual Rally, USA

Info: Frances Burke, 832 Sunny-
side Drive, Virginia Beach, Vir-
ginia 23464, USA

24.08.-26.08.90

Treffen des Moto Guzzi Club

Schweden in Eskilstuna
Info: MGCOS, Majvagen 2, S-63222
Eskilstuna, 016/140232, Schweden

24.08.-26.08.90

International Vee Twin Rally des
Moto Guzzi Club GB in Shaftsbury,
Dorset, Großbritannien

Info: Serena Powis, 26 The Cres-
sent, The Wells, Epsom KT 18 LL,
Tel. 0044/37/2724681, England

26.08.1990

Britisch-Italienisches Klassiker-
treffen für Autos und Motorräder
bis Bj. 1975 in Bad König

Info: Alexander Hahn, Kloster-
waldstr. 7, 6123 Bad König

31.08.-02.09.90

Italo-Treffen Emsland in Mels-
trup-Lathen

Info: 05933/1353

31.08.-02.09.90

5. internationales Laverda-
Treffen des Laverda-Stammtisch-
Idstein/Heftrich in Heftrich (bei
Idstein/Wiesbaden)

Info: Uwe Hansen, Franz-Kirrmei-
er-Str. 12, 6720 Speyer

VERANSTALTUNGS-KALENDER**31.08.-02.09.90**

1. Laverda-Eifel-Treffen in Daun-Pützborn
Info: A. Joest, Am Bergeracker
18a, 5210 Troisdorf, Tel. 02241/
82228

31.08.-02.09.90

Italia '90, Track Weekend Three Sisters Circuit in England
Info: Dave Davies, 47 Windmill Drive, Wadworth, Doncaster, S/Yorks, DN11 9BU, Tel. 0302/
858806, England

31.08.-02.09.90

3. int. Benelli-Treffen in Linden/Mittelfranken
Info: Inge und Christian Schmid, Linden 32, 8531 Gerhardshofen

31.08.-02.09.90

Treffen des norwegischen Guzzi Clubs in Jeloya bei Moss, ca. 60 km süd-ost von Oslo
Info: Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesoya, Tel. 02/
980145, Norwegen

September**07.09.-09.09.90**

9. Int. Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Belgium in Langdrop bei Aarschot
Info: Moto Guzzi Club Belgium, Kapellestraat 59 W 2, B-9140 Zele, Tel. 052/450614, Belgien

07.09.-09.09.90

Hoosier Moto Guzzi Rendevous bei Jamestown, Indiana, USA
Info: A. Thompson, 224 North Vine, Thorntown, Indiana 46071, USA

08.09.1990

1. V-Treffen im Hunsrück
Info: Otmar Scherer, Schulstr. 12, 6581 Stipshausen, Tel. 06544/
8548

08.09.-09.09.90

Clubrennen des Ducati-Club Holland in Assen/Holland
Info: Clemens Löwenstyn, Bloemstede 50, NL-3608 T 3 Maarssen, Tel. 02152/66964

08.09.-09.09.90

2. Int. Guzzi Treffen in Senigallia, Italien
Info: Tel. 0039/71/64274

14.09.1990

Raduno Ducati des Moto Club Ducati in Bologna
Info: Moto Club Ducati, Via Bentini, 38, I-40128, Italien

14.09.1990

Cadwell Park Track Day des International Laverda Owners Club GB
Info: Andrew Vale, 12 Loftin Way, Gt Baddow, Chelmsford, Essex, CM2 9 TN, England

14.09.-16.09.90

Treffen ital. Motorräder, Jahn-Hütte, 6635 Schwalbach
Info: D. Weiler, Telefon: 06838/
81138

14.09.-16.09.90

2. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Olpe/Biggensee e.V. in Elben
Info: Ralf Böhm, Fichtenstr. 12, 5963 Wenden-Gerlingen, Tel. 02762/2743

14.09.-16.09.90

3. Int. Ostsee-Italo-Treffen bei Kiel
Info: Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel, Tel. 0431/671108

21.09.-23.09.90

54. Bol d'or mit Italiener-Treffen des Forza Italia in Paul Ricard in Frankreich
Info: Robert Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avold, Frankreich

21.09.-23.09.90

10-Jahresfeier des Twin Club Vienna in Wolfsegg bei Heidenreichstein in Österreich
Info: Twin Club Vienna, Toßgasse 2a/1-3, A-1150 Wien, Österreich

21.09.-23.09.90

1. Laverda SFC Treffen in Paderno del Grappa in Italien
Info: Ristorante Da Maurizio, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno Del Grappa (TV), Tel. 0423/53250, Italien

VERANSTALTUNGS-KALENDER

21.09.-24.09.90

1. Rally des Moto Guzzi Club
Frankreich im Elsas
Info: Schiessle Serge, Moto Guzzi
Club de lest de France, 3 C
Residence du Chateau, F-60260
Kingersheim, Frankreich

22.09.-23.09.90

Moto Morini Technik Meeting am
Moto Camp Schotten
Info: D. Edel, 06438/1047

28.09.-30.09.90

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

29.09.-30.09.90

Northern Rally des Ducati Owners
Club England in Knaresborough
Info: Paul Weston, 12 Sefton Park
Road, St. Andrews, Bristol, Tel.
0272/421780, England

13.10.-14.10.90

Ragged Fringe Rally des New South
Wales Guzzi Club Australien in
Junction Reefs

19.10.-21.10.90

6. Herbsttreffen der "Interessen-
gemeinschaft Europäischer Motor-
räder Wöbbel"
Info: Ulrich Meier, Friedens-
talstr. 25, 4938 Schieder-Schwa-
lenberg

19.10.-21.10.90

4. Treffen der Zweizylinder
Freunde Bayern
Info: Koni Neubauer, Kleeberger-
str. 40, 8399 Ruhstorf

27.10.-28.10.90

10. Spaghetti Rally des Moto Guzzi
Club of Victoria in Mt Buffalo
in Australien
Info: Moto Guzzi Club of Vic-
toria, PO Box 379, Boronia. VIC.
3155, Australien

Oktober

05.10.-07.10.90

Rally des Laverda Owners Club
England in Horley bei Banbury.
Info: B. Bennett, Laurel Cottage,
Shutford, Nr. Banbury, Oxon,
OX15 6PC, England

Dezember

08.12.-09.12.90

Ducati-Euro-Kongress in Strass-
bourg in Frankreich

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

Clubs - Treffs - Stammtische

Treffen-Termin-Koordination

Hallo Felix, ich möchte einen Vorschlag zur Organisation der Italo-Treffen in Deutschland einbringen. Wäre es nicht möglich, eine zentrale Koordinationsstelle für die Terminfestlegung zu bilden, damit nicht, wie so oft passiert, zwei deutsche Treffen am gleichen Wochenende stattfinden und somit immer ein Veranstalter in die Röhre guckt? Es wäre doch kein Problem, wenn sich die Veranstalter jährlich zwecks Terminfestlegung treffen, was bei Organisationen wie z.B. der FIM in Italien durchgeführt wird. Vielleicht gibst Du diese Sache mal in Deiner Zeitung weiter und hast Lust das Ganze ein wenig zu koordinieren, damit man für die Treffen im nächsten Jahr schon ein Zusammentreffen zur Aushandlung der Termine festlegen kann.

Bei uns ist es z.B. so, daß wir bis Oktober für die Bereitstellung des Veranstaltungsgeländes einen Termin nennen müssen. Ich bin zwar im Prinzip auch gegen zu straffe Organisation von solchen Dingen, aber bei der Arbeit, die jede Gruppe im Vorfeld zu diesen Treffen hat, ist man auch froh, wenn zahlreiche Besucher kommen und man sich nicht die Besucherzahl teilen muß.

Ciao Peter

Besteht bei den deutschen Italo-Treffen-Veranstaltern ein Interesse an einer Versammlung zur Terminabsprache?

Wir sind gerne bereit, die Organisation zu übernehmen, aber eine Veranstaltung in Kiel wäre recht dezentral. Wer kann, möglichst in Mitteldeutschland, Räumlichkeiten hierfür organisieren?

Die Red.

Regelmäßige Italotreffs

Jeden Freitagabend (ab ca. 18.00 Uhr) treffen sich Italienerfahrer und andere Klassikerfreunde am Fuße der Schauinslandstrecke bei Freiburg. Treffpunkt ist der alte Fahrerlagerparkplatz beim Gasthaus "Zum Start". Info: Tel. 0761/64611, Walter.

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

Jeden 1. u. 3. Freitag im Monat ab ca. 19.30 Uhr findet der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord im Gasthaus "Zum Friesenhof" in 5160 Düren-Kufferath statt. Angesprochen sind besonders die Klassikerfreunde und Gespannfahrer. Info: Peter 02235/6417 wochentags ab 18.00 Uhr

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

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

Jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat trifft sich der Italienerstammtisch Niederrhein in der Gaststätte Further Hof, Further Str. (Nähe Bahnhof) in 4040 Neuss. Info: Wilma Spelter, Tel. 02101/47925.

Der Ducati-Stammtisch Bielefeld trifft sich jeden 1. Dienstag im Monat um 20 Uhr in Dreilinden bei Werther. Info: Brigitte Willhausen, Tel. 0521/886598.

"Le Mans" Treffen in Osnabrück, "Bulls-Eye", Mindenerstr. 194 jeden 2. + 4. Dienstag im Monat um 20.00. Info: 0541/ 388336.

Der zwanglose Stammtisch des Bremer Italo Club trifft sich jeden ersten Mittwoch um 20 Uhr im Monat in der Kämmerei, Fabrikhof in Delmenhorst. Kontaktadresse: Stefan Aumann, Tel.: 04431/71862

Klein-Guzzi und die Bastler

Ich beginne damit, daß mein Vater sich 1982 eine Guzzi V 35 Imola zulegte. Damals war ich 13 Jahre alt und dank arg schmutziger Erfahrungen mit meinen zahlreichen ramponierten Fahrrädern in Wald und Wiese eigentlich "Endurofan". Dieses Gefühl wurde damals bestärkt durch die Tatsache, daß zu dieser Zeit in den umliegenden Wäldern noch reichlich Motorsportveranstaltungen stattfanden (In dem Alter macht man sich darum noch keine Gedanken ...). Die neue Errungenschaft meines Vaters begeisterte mich aufgrund obiger Tatsachen denn auch nicht sonderlich. (Auch die Tatsache, daß er vorher Japanbikes gefahren hatte, berührte mich wenig!) Mangels Zeit fuhr mein Vater die Imola nur 2 Sommer lang, die restlichen Jahre über stand sie top gepflegt im Keller seines Elternhauses. Als ich dann 1986 im Dezember (!), den "1a" machte und mein Vater mir die erst 13 000 km

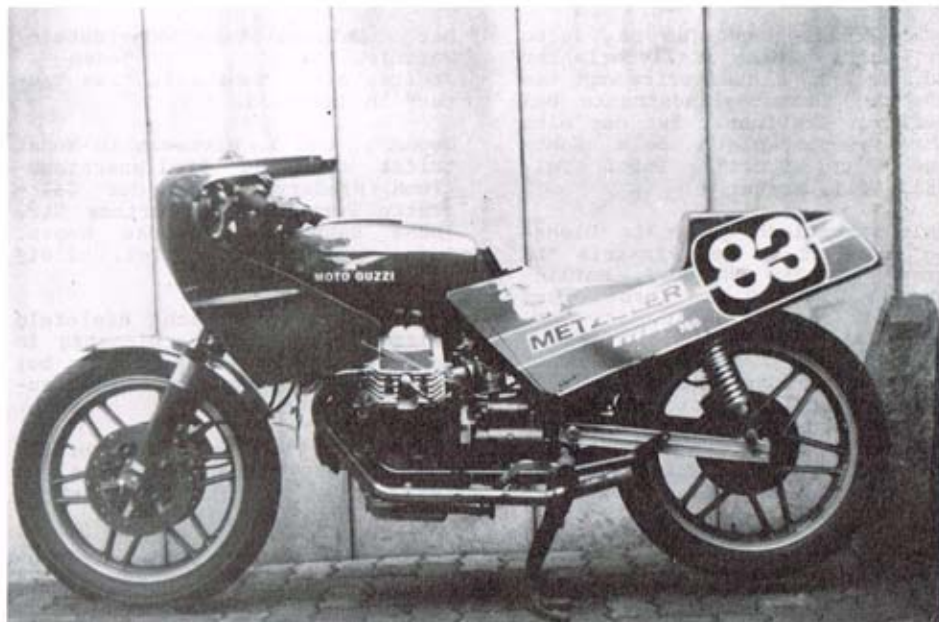
alte Imola vor die Nase stellte, war ich jedoch bald der Meinung, daß sein Kauf gar nicht schlecht gewesen sei und fuhr so manchen Kilometer damit.

Was mir nie gefallen hatte, war die Ago-Vollverkleidung, die keinen Blick auf den schönen Motor zuließ und zudem die Ölstandskontrollen, Zündkerzenwechsel u.ä. zu einer langwierigen Arbeit machte.

Auch die durch meinen Vater weiß lackierten Felgen ließen bei mir keine rechte Freude aufkommen, dazu aber später.

Zunächst wurde also die Vollverkleidung demontiert und war ruckzuck verkauft.

Meine Eltern (ja, auch die Mutter!) waren von meinen Plänen mit der kleinen Italienerin gar nicht so begeistert: die Felgen erhielten wieder ihre Originalfarbe, eine Halbschale sollte montiert werden, und nach einem Höcker suchte ich auch.



Umbaubeginn - 1. Versuch mit 'ner LM-Stucchi!

"Laß die Guzzi doch, wie sie ist," mahnte meine Mutter.

Ich ließ mich jedoch nicht beirren und meine Ideen wurden immer vielfältiger. Mangels der nötigen "Kröten" als Schüler ließen sie sich aber nur schwer verwirklichen. Im Winter '88 begann ich mit den weiteren Maßnahmen. Zunächst wurde eine Michel-Höckersitzbank montiert, die von Klaus, einem BMW- und Duc-Fan, passend gemacht wurde: nein, nicht schmaler sondern breiter mußte er werden, um fast zwei Zentimeter!

Nachdem dieses soweit o.k. war, beschwerte sich meine Freundin über den fehlenden Sozusplatz, und so wurde Klaus damit beauftragt, aus dem Rennhöcker eine Wechselsitzbank zu machen, was ihm auch gelang.

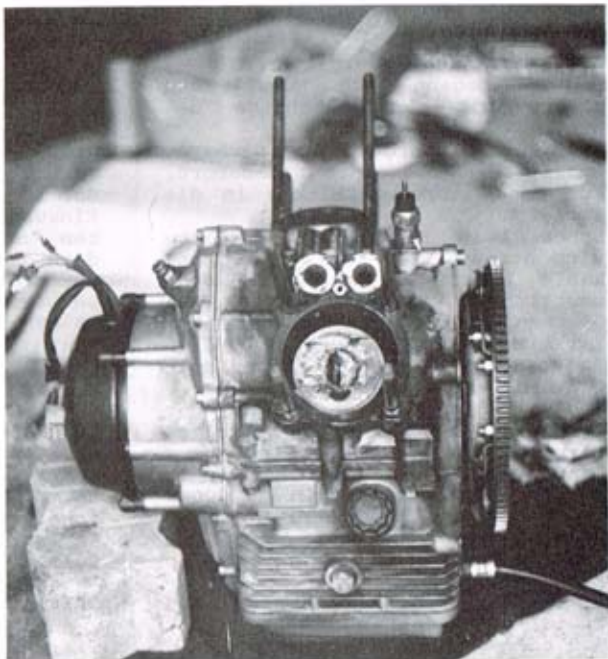
Nach vollendeten Probefahrten im Frühjahr gab sich Petra dann auch recht zufrieden, obwohl das bißchen Moosgummi nicht gerade ein Sofagefühl hervorrief; aber man kann ja nicht alles haben.

Inzwischen war mir der Gedanke gekommen, den auf Dauer doch etwas schlappen 27 PS mit einer Umrüstung auf 500 ccm aus dem Wege zu gehen. Durch das Baukastensystem der 350-er, 500-er und 650-er Guzzis schien mir das, obwohl Anfänger, recht problemlos durchführbar.

Das erste Problem war dann schon die Beschaffung eines gebrauchten, aber voll funktionsfähigen, Aggregates! Die wenigen, die ich in den fast 6 Monaten des Suchens fand, waren entweder defekt oder unheimlich teuer.

In einer Annonce bot dann jemand eine Unfall-V 50 C an, praktisch eine Softchoppervariante dieser Modellreihe.

Bei der telefonischen Anfrage stellte sich heraus, daß die Ma-



Der überdrehte 350-er Motor

schine -angeblich- vor dem Unfall schon verkauft gewesen sei, der Käufer jetzt aber Abstand genommen habe.

Die Gabel und etliche Sturzteile waren erneuerungsbedürftig, der Tank hatte eine Beule.

Eine Probefahrt blieb denn auch aus, mangels Plan von der Materie führte ich auch keine Kompressionsprüfung durch, sondern hörte mir das Teil nur an. Das er kein schlechtes Gewissen hatte, glaube ich dem Verkäufer, als er vor dem Aufladen auf unseren Anhänger nochmal die Straße rauf- und runterdonnerte. Der Motor und darum ging es mir ja hauptsächlich, schien in Ordnung zu sein.

Mein Gedanke war nun, die 350-er Maschine in den Chopper einzubauen, irgendwo 'ne Gabel aufzutreiben, ein wenig Kosmetik, TÜV und sie dann als 27-PS-Bike wieder zu verkaufen.

Ich zahlte 1700,- DM, die mir angesichts der Tatsache, daß die vorher angebotenen Motoren zwi-

schen 1200,- und 1400,- DM lagen, für ein fast komplettes Ersatzteillager nicht zuviel waren. Daheim begann ich dann auch gleich mit der Demontage des guten Stücks.

Den Motor übergab ich Gerhard, Guzzi-Freak aus einem Nachbarort, zum Check vor dem Einbau in die Imola.

Schon beim "Abdrücken" stellte sich heraus, daß ich Schrott gekauft hatte: 6 bar waren doch deutlich zu wenig! Wieso das Teil überhaupt noch gelaufen hatte, ist mir ein Rätsel (km: 28000 !). Es brauchte zwei neue Köpfe, Kolben und jede Menge Kleinkram.

Auch die Tatsache, daß mir der Verkäufer damals nach einigen Verhandlungen noch zwei fast neue Konis dazugegeben hatte, konnte mich nicht aufrecht halten. Zudem paßten diese Stoßdämpfer nicht einmal wie erwartet auf die Imola, sondern waren für die Le Mans-Modelle gedacht.

Glücklicherweise bekam ich sie kurze Zeit später gut verkauft und besorgte mir nun passende.

Nach diesem ersten Schock fuhr ich wenige Tage später den Imola-Motor zu Klump. Er hatte zu diesem Zeitpunkt gerade mal 25000 km gelaufen. Ich verschaltete mich vor einer Kurve, wie's passierte, weiß ich bis heute noch nicht, vom 4. Gang direkt in den 2., und der rechte Kolben sah aus wie der Einwurfschlitz eines Münzautomaten, nur daß kein Geldstück sondern das Ventil darin steckte. Der Wiederaufbau war unrentabel, so war der Traum der geplanten "V 35 C" auch vergessen.

Ich verkaufte das 500-er Fahrgestell mit dem 350-er Motor, nachdem ich es ausgeschlachtet hatte, für 250,- DM. Der Rahmen wurde inzwischen von einem DDR-Fahrer als Basis für eine Rennmaschine gratis abgeholt.

Es half also alles nichts, und ich freundete mich mit dem Gedanken an, weitere 500,- DM für Neuteile zur Überholung des 500-er Aggregates zu opfern.

Oliver Schneider

Die Fortsetzung folgt im nächsten Heft.

**Garantiert autofrei
& nur im Abo**



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h, 2800 Bremen 1

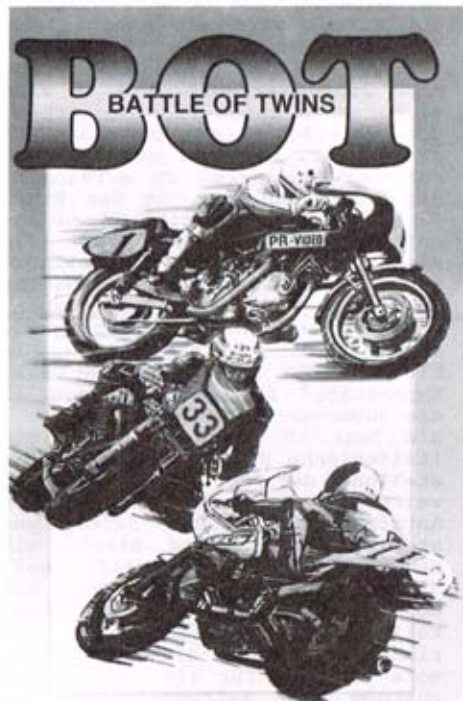
BOT - Battle of Twins

DM-Saison 1989

Der Video "BOT" ist eine Berichterstattung über die Deutsche Meisterschaft der Battle of Twins in der Saison 89.

Der Film dauert 60 Minuten und zeigt 4 von 9 Läufen.

Zu Beginn wird die BOT-Klasse beschrieben, es wird erklärt, wie es dazu kam und welche Maschinen darin starten.



DM - Saison 1989

Der Saisonauftakt ist das Flugplatzrennen in Speyer. Bei strahlendem Sonnenschein ist die Sensation perfekt, als Klaus Caspers mit seinem BOT-Exoten Yamaha TR1 den Lauf gewinnt.

Als nächstes wird ein Rennen auf dem Nürburgring gezeigt. Es ist der 3. Lauf der Saison und der 2. auf dem Nürburgring. Caspers gewinnt sein 3. Rennen, Hayri Winter hat sich mit seiner Ducati eingefahren und kommt auf dem 2.

Platz ins Ziel. Es waren wieder die besten Wetterbedingungen, so auch beim nächsten Lauf in Colmar. Caspers rutscht aus, kann aber weiterfahren. Nach dem 2. Sturz muß er aber aufgeben. Als Erster kommt diesmal Herbert Enzinger, BMW, ins Ziel. Beim Saisonabschluß in Assen regnet es während der Trainingsläufe, aber beim Rennen ist es dann wieder trocken. Diesen Lauf gewinnt Winter, gefolgt von Caspers.

Die Trainings- und Rennläufe sind gut kommentiert, es werden unter anderem die Vorzüge aber auch die Nachteile der jeweiligen Strecke erwähnt. Zu den Fahrern und ihren Maschinen werden auch einige Anhaltspunkte erzählt, sobald sie durchs Bild fahren. Nach den Rennen wird kurz die Siegerehrung gezeigt und die jeweiligen Zwischenstände durchgegeben.

Zwischen den Läufen wird ins Fahrerlager geblendet und einige fachkundige Interviews mit Fahrern und Mechanikern werden gemacht. Dabei wird etwas auf die Fahrwerks- und Motortechnischen Änderungen eingegangen.

Da nicht alle Läufe gezeigt werden, hätte ich es gut gefunden, wenn am Schluß die Punktestände der einzelnen Rennen und dann das endgültige Ergebnis eingeblendet worden wäre.

Aber trotzdem ist der Film sehr empfehlenswert.

Susi

Der Video ist zu erhalten bei:

PR-Video
Kronenstraße 49
4630 Bochum
Tel.: 0234/37647
Preis: 79,- DM

Katalysatoren für Guzzi und Ducati

Die Firma Proterra Umwelttechnik OHG, Zum Eichenhain 43, 5227 Winddeck-Stromberg bietet ab sofort Katalysatoren für die Ducati 851 ab Baujahr 1989 und alle Guzzis ab 850 ccm an. Guzzis, die vor 10/89 zugelassen wurden, müssen für den Betrieb mit bleifreiem Kraftstoff umgebaut werden. Motorräder, die durch den neuen Importeur A&G vertrieben wurden, können angeblich mit unverbleitem Kraftstoff betrieben werden. Der Preis für die Kats beträgt 899 DM. Vertrieben werden die Kits über Polo und Hein Gericke.

IFMA ante portas

Nur noch ein Monat, dann öffnet die Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung in Köln die Tore. Auf den jährlich wechselnden Herbstmessen in Köln und Mailand pflegen die Hersteller ihre neuen Modelle vorzustellen. Die Gerüchteküche kocht langsam über. **Aprilia** wird mindestens eine Enduro mit dem neuen Fünfventil-Einzyylinder vorstellen. Vermutlich wird das neue Herz als erstes in die Pegaso eingepflanzt werden. In dem Fahrwerk der AF 1 würde dieser Motor eine ideale Antriebsquelle für ein SOS-Bike darstellen. Die 125er Europa, die dem aktuellen Trend der "naked bikes" folgt, wird das erste Mal in Deutschland zu sehen sein. Vielleicht wird die langerwartete Straßenreplica der 250-GP-Maschine vorgestellt werden. Sicher gibt es den ersten Aprilia-Roller, der auf den Namen Amico 50 hört, zu sehen.

So wie Honda die Patente der Firma ELF, die seit langem mit Achsschenkellenkung experimentiert, aufgekauft hat, so hat Aprilia die Patente von Claude Fior, einem französischen Konstrukteur aufgekauft. Damit hat auch Aprilia zugriff zu der Achsschenkellenkungstechnik gewonnen. Eine Präsentation des ersten Modells mit der zukunftsweisenden

Technik ist aber erst für die Messe in Mailand im Herbst 1991 geplant. Bis dahin wird es wahrscheinlich auch dauern, bis der V2-Motor mit 750 ccm der Öffentlichkeit gezeigt wird.

Bimota wird das erste Serienbike mit Achsschenkellenkung auf dem Stand stehen haben. Die Tesi 1D, befeuert von dem bewährten Ducati 851 Motor, wird sich nicht über Absatzschwierigkeiten beklagen können. 115 Exemplare sind schon nach Japan verkauft. Und es wird sicher auch keine Probleme geben, die restlichen 85 Exemplare an den Mann zu bringen, um die magische Zahl von 200 zu erreichen, die man bauen muß, um das Fahrzeug für die Superbike-WM zu homologieren. Das Werk wird 1991 nicht selbst an der WM teilnehmen. Aber es wird ein von Davide Tardozi geleitetes Team geben, welches besondere Unterstützung aus Rimini erhalten wird. Die kleine Firma Bimota braucht alle Kapazitäten für den Einstieg in die 500er-GP-Klasse.

Die Tesi 1D ist die erste rein italienische Bimota seit der Einstellung der db1. Ihr soll ein weiteres Modell mit appeninischer Antriebseinheit zur Seite gestellt werden. Eine Bimota mit dem neuen Guzzi-Vierventiler soll die Bezeichnung 1G tragen. Wie bei der 1D soll eine Achsschenkellenkung das Vorderrad in die richtige Richtung dirigieren. Bimota verlangt für die 1G eine Umrüstung auf Kettenantrieb, das könnte auch Einzug in die Guzzi-Serienproduktion halten.

Die **Cagiva** Mito 125 wird sich dem deutschen Publikum zeigen. Auch neu in der Achtelliterklasse ist die Enduro K7. Eine Cagiva Freccia mit dem Motor der Husqvarna 510 wäre ein heißes Eisen in dem Einzylinderangebot.

Was wird **Ducati** zeigen? Man redet von einer 750 Sport mit Upside-down-Gabel. Auch eine Verkleidung, die eine Mischung zwischen Paso und Gilera SP 02 darstellt, wurde schon gesehen. Ein neues Styling für die Paso war ja schon für letztes Jahr geplant.

Nachdem die Einspritzung in der 900 Elefant auch bei den Zweiventilern in Serie gegangen ist, liegt es nahe, die 906 Paso mit der elektronischen Benzineinspritzung zu bestücken. Nach letzten Informationen soll die 900 SS zwei einzelne japanische Vergaser und eine Upside-down-Gabel bekommen. Die Ducati/Cagiva mit dem von Ferrari entwickelten Vierzylinder wird noch auf sich warten lassen. Im Werk steht ein Prototyp mit Einarmschwinge. Der 750er soll Drehzahlen von 15000 U/min in der Rennversion erreichen. In der Straßenmaschine reichen 13000 U/min. Für 1992 ist der Einsatz in der Superbike WM geplant. Also erfreut euch an dem Zweizylinderklang von Roches Ducati, solange ihr noch könnt.

Moto Guzzi muß sich ordentlich anstrengen, um die immer schlechteren Verkaufszahlen zu verbessern. In Köln werden wir wieder die Daytona sehen, die angeblich im nächsten Februar in Produktion gehen soll. Mittlerweile wird die 750 Targa gebaut, auch die 750 SP, ein Mittelklassetourer, soll vom Fließband rollen. Es ist bloß fraglich, ob wir diese Modelle auch käuflich werden erwerben können, da der deutsche Importeur ja alle kleinen Guzzis aus dem Programm gestrichen hat. In Mailand wurde eine Großenduro vorgestellt, deren Styling doch recht eckig war. Eine rundere Version, diesmal mit Einspritzanlage, wird für Köln erwartet. Aber der deutsche Importeur hält ja auch nicht viel von Einspritzung, so importiert er nicht die California mit Injection und auch die Daytona soll nur mit Vergasern auf den bundesdeutschen Straßen rollen. Mindestens ein Modell mit Kat - vermutlich ungeregelt - soll dem interessierten Publikum gezeigt werden. Mit der Einspritzanlage wäre ein geregelter Katalysator möglich. Von einer neuen Version der Le Mans wird geredet. Mal sehen, was Guzzi präsentieren wird und was davon wann in Serie geht.

Laverda wird vermutlich die gleichen Motorräder zeigen, die schon letztes Jahr in Mailand zu sehen waren. Die Liefertermine sind mehr als ungewiß.

Mit der Piuma hat Gilera den ersten käuflichen Werksrenner für die Sound of Singles-Klasse gebaut. Das Motorrad hat allgemein Gefallen gefunden und die logische Schlußfolgerung kann nur ein Serienmotorrad im Stil der Piuma sein. Um mehr Leistung zu erzielen arbeiten die Techniker in Italien an einem Fünfventilzylinderkopf.

Moto Morini wird nichts neues vorzuweisen haben. Die Entwicklung von 550er Vierventilmotoren liegt genauso auf Eis wie die Weiterentwicklung des 750er Motors. Um mehr Leistung zu erzielen werden soll, an dem aber nur sporadisch gearbeitet wird.

Da aber der Chefindgenieur Franco Lambertini zu Gilera gewechselt hat, und auch das Interesse der Gebrüder Castiglioni an der Marke Morini anscheinend nicht besonders groß ist, wird der traditionsreiche Name vermutlich in der Versenkung verschwinden.

Die Firma Magni hat schon immer einen guten Draht zu dem Guzzi-Werk in Mandello gehabt. Es gibt Leute, die vermuten, daß die ersten Vierventil-Magnis auf den Straßen rollen, bevor Guzzi die Daytona verkauft.

Ducati in der DDR

Das Simson-Werk in der DDR hat den Import der Marke Ducati nach Ostdeutschland übernommen. Der Vertrieb soll über das schon bestehende Simson-Händlernetz erfolgen.

Neuer Zubehör-Katalog

Kostenlos kann der neue Katalog der Firma Escher (Unterstr. 70, D-4717 Nordkirchen 2, Tel. 02596/600), die mit Zubehör und Ersatzteilen für Guzzi handelt, angefordert werden.

Ducati Race-Practice

Ein Muß für die Ducatisti sind die drei Ducati-Clubrennen in Hockenheim, Zeltweg und Assen. Der Ducati Club Austria veranstaltete zum vierten Mal sein Race-Practice auf dem Österreichring bei Zeltweg ca. 80 Kilometer nordwestlich von Graz.

Wie schon in den letzten Jahren herrschte strahlender Sonnenschein, es war fast schon zu heiß.

Der Freitag war dem freien Training vorbehalten. Am Samstag wurde das Zeittraining gefahren, in dem die Fahrer um die Startplätze kämpften. Sonntags standen dann die Rennen auf dem Programm. Drei Tage fahren ohne Geräuschbegrenzung, da schlägt das Herz höher.

Sieben Klassen kämpften um die Pokale:

- A Historische Rennmotorräder
- B Ducati Einzylinder
- C Ducati Zweizylinder
- D Ducati Zweizylinder über 750
- E Sound of Singles plus Battle of Twins 600
- F Classic Battle of Twins and Triplets
- G offene Klasse "Superbike".

Besonders interessierte mich die Klasse F, in der außer den klassischen Zweizylindern auch Dreizylinder starteten. Triumph, BSA und Laverda gingen als Triplets an den Start. Drei Laverdas mit selbstgebauten Fahrwerken hatten im Training gute Zeiten vorgelegt.

Schon nach den ersten Runden sicherten sich die drei Laverdas einen deutlichen Abstand zum Rest des Feldes. Nur eine Guzzi konnte mithalten und übernahm sogar die Führung. Nachdem Manfred Schopper mit der Guzzi die Spitze übernommen hatte, änderte sich nichts mehr an den Positionen. Auf dem fünften Rang kam Cornelius Braun in's Ziel. Er hatte von einem anderen Fahrer den Startplatz übernommen. Dieser hatte beim Erneuern eines Simmerrings Getriebe-teile im Motorgehäuse gefunden



Diese in Deutschland zugelassene Ducati stand im Fahrerlager. Das Fahrwerk stammt aus England. Der Sitzbankhocker und die Verkleidung dienen als Ansaugeräuschkämpfer.

und auf den Start lieber verzichtet. Conny, der aus der vierten Reihe gestartet war, hatte sich bis auf wenige Meter an die Laverda auf dem vierten Platz herangekämpft und wenn das Rennen eine Runde länger gedauert hätte, wäre er wohl noch vorbeigezogen.



Eine fixe Königswelle, die Duc von Conny Braun

Es gab natürlich nicht nur vordere Plätze. Ein paar Fahrer stürzten und einige schieden mit technischen Defekten aus. Ein paar Einzelschicksale:

Bernd hatte die beste Trainingszeit in seiner Klasse. Der Zweitschnellste im Training lag vier Sekunden hinter ihm. Ein super Start ließ für einen kurzen Moment schon den Gedanken an das Siegerpodest aufkommen, doch als beim Einlegen des vierten Ganges der Schalthebel abbrach, zerplatzte dieser Traum wie eine Seifenblase. Robert riß in der zweiten Runde das Gassel. Wolfgang's Ducati 350 lief bei Volllast nicht richtig. Sie setzte kurz aus und lief danach wieder. Bei der Suche nach dem Fehler war die Überraschung groß: In dem Vergaser war gar keine Hauptdüse! Ein Fahrer verlor auf der Zielgeraden seine Sitzbank. Er fuhr weiter und stürzte. Es fehlte wohl doch der Kontakt zur Maschine. Die Laverda, die im Rennen F den dritten Platz belegte, stürzte in der Auslaufrunde.

Pechvogel des Wochenendes war Alan Cathcart. Mit vier Motorrädern war er in vier Rennen genannt, sah aber nicht einmal die Zielflagge. Für die Klasse A Historische Rennmotorräder hatte er eine BMW RS 500 mit Königswellen mitgebracht. Die Hardyscheibe des

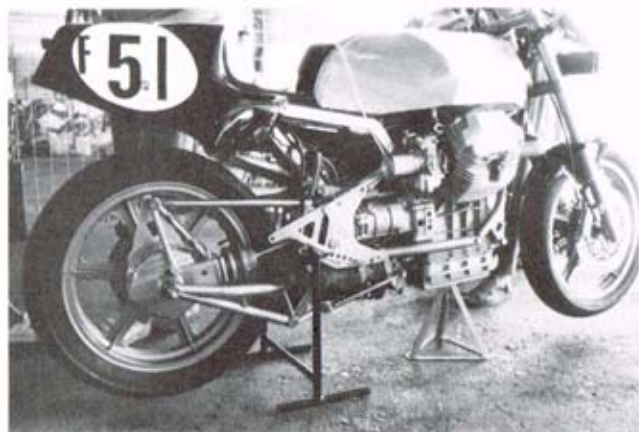
Kardans zeigte sich nicht den Belastungen gewachsen und Cathcart mußte auf den Start verzichten. Im Rennen C lag Cathcart auf dem vierten Platz, als die Bob Brown Ducati aus Australien anfang, Öl zu verlieren. Auch an der Spondon Ducati, mit der er im Training stürzte, zwangen ihn technische Probleme zur Aufgabe. Als letztes Motorrad hatte Alan eine Gilera Piuma nach Zeltweg mitgebracht. Statt dieser setzte er aber die KTM von Felber ein, der die

Punktliste beim SOS-Cup anführt. Doch nach ein paar Runden, in denen er einen großen Vorsprung rausgefahren hatte, stellte er auch dieses Motorrad vor Ende des Rennens an den Boxen ab.

Zeltweg ist eine schnelle, schön gelegene Rennstrecke. Von einigen Punkten kann man als Zuschauer fast die halbe Rennstrecke überblicken. Direkt neben dem Fahrerlager gibt es genug Grünflächen, die zum Zelten zur Verfügung stehen. Im Fahrerlager befindet sich ein Restaurant, in dem es zu akzeptablen Preisen Essen (nicht nur Grillwurst) und Getränke gab. Bei der Hitze war den Betreibern ein stattlicher Umsatz an gekühlten Getränken, unter anderem auch alkoholfreiem Bier, gesichert. Dem abendlichen Feiern standen etwas die in Österreich üblichen Sperrstunden im Weg. Aber das tat der Stimmung keinen Abbruch und irgendwann muß man ja sowieso in den Schlafsack kriechen, um am nächsten Morgen wieder fit zu sein.

Auf der Pressekonferenz kündigte der Veranstalter für das nächste Jahr zusätzlich zwei Rennen der International Race Bikes Organisation an. Bei diesen Rennen gehen u.a. ehemalige Weltmeister mit historischen Rennmotorrädern an den Start. Im Zusammenhang mit 1991 fiel der Begriff "Ducati-Speedweek". Mal sehen, was uns nächstes Jahr in Zeltweg erwartet.

Felix



Oben und links: Die Guzzi von Manfred Schopper. Das Fahrwerk stammt von der Firma NOKI aus Deutschland.

Rechts: Eine der drei Eigenbau-Laverdas. Der Tank befindet sich im Rahmendreieck



Sport-Termine

| | |
|----------------------|---------------|
| 26.08. Straubing | SOS |
| 26.08. Sugo/J | SB-WM |
| 26.08. Bengelo | BOT |
| 26.08. Brunn/CSFR | GP-WM |
| 02.09. Hungaroring/H | GP-WM |
| 02.09. Mosbach | SOS |
| 02.09. Mosbach | BOT-DR, SB-DR |
| 09.09. Nürburgring | BOT-DR, SB-DR |
| 09.09. Le Mans/F | SB-WM |
| 16.09. Berlin | BOT-DM |
| 22.09. Paul Ricard/F | Bol d'Or |
| 23.09. Augsburg | BOT-DM, SB-DM |

BOT = Battle of Twins

SB = Superbike

SOS = Sound of Singles

WM = Weltmeisterschaft

DM = Deutsche Meisterschaft

DR = Deutscher Rundstreckenpokal

EM = Europameisterschaft

Superbike-WM Zeltweg

Im ersten Training legte Giancarlo Falappa, der nach seinem Sturz in Kanada das erste Mal wieder am Start war, die beste Zeit vor. Im Abschlußtraining am Samstag stürzte er in dem schnellen Linksknick vor der Boschkurve. Brüche an beiden Oberschenkeln, dem rechten Schulterblatt und dem linken Arm werden ihn für den Rest der Saison zum Zuschauer degradieren. Der erste Lauf auf dem Österreichring bei Zeltweg wurde nach sintflutartigen Schauern mit einiger Verspätung auf regennasser Strecke gestartet. Schon in der ersten Runde setzten sich Fabrizio Pirovano, Yamaha, Stephane Mertens, Honda, Alex Vieira, Honda und Rob Phillis auf Kawasaki vom Feld ab und zeigten den Zuschauern spannende Positionskämpfe. Vieira stürzte in der vorletzten Runde und im Ziel lautete die Reihenfolge: Pirovano, Mertens und als dritter Phillis. Raymond Roche kam als achter aus der Zielkurve und auf dem 12. Platz beendete Stefano Caracchi auf einer Ducati das Rennen. Auf trockener Strecke wurde der zweite Lauf ausgetragen. Mit einem Vorsprung von nur 2/10 Sekunden gewann Mertens vor Roche, der mal wieder einen schlechten Start

hatte, aber zeitweise führte. Dahinter folgten Pirovano und Merkel.

1. Lauf: Fabrizio Pirovano, Yamaha; 2. Stephane Mertens, Honda; 3. Rob Phillis, Kawasaki; 4. Anders Andersson, Yamaha; 5. Ernst Gschwender, Suzuki; 6. Rob McElna, Yamaha; 7. Fred Merkel, Honda; 8. Raymond Roche, Ducati.

2. Lauf: 1. Stephane Mertens, Honda; 2. Raymond Roche, Ducati; 3. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 4. Fred Merkel, Honda; 5. Baldassare Monti, Honda; 6. Rob McElna, Yamaha; 7. Alex Vieira, Honda; 8. Jean-Yves Mounier, Yamaha.

Zur Halbzeit (14 von 28 Läufen wurden bisher ausgetragen) liegt der Ducati-Fahrer Raymond Roche vorne. Der zweite Ducati-Fahrer Giancarlo Falappa ist zum zweiten Male schwer gestürzt und wird in das Geschehen nicht mehr eingreifen können. Stark im Kommen ist Stephane Mertens, der Vizemeister vom Vorjahr, der in der Punktewertung auf dem zweiten Rang liegt. Der Superbikemeister von 1989, Fred Merkel hat seit dem Rennen in Übersee ein Tief und liegt in der Endwertung knapp 40 Punkte hinter dem Leader Roche. Aber 40 Punkte sind bei 14 Rennen kein großer Vorsprung.

WM-Stand: 1. Raymond Roche, Ducati, 223 Punkte; 2. Stephane Mertens, Honda, 195; 3. Fred Merkel, Honda, 186; 4. Fabrizio Pirovano, Yamaha, 161; 5. Rob McElna, Kawasaki, 126; 6. Terry Rymer, Yamaha, 96; 7. Giancarlo Falappa, Ducati, 94.

Ersatz für Falappa

Giancarlo Falappa wird nach seinem schweren Sturz in Zeltweg für den Rest der Rennsaison ausfallen. Als Ersatz hat Ducati den Amerikaner Jamie James engagiert. James gewann auf seiner Ducati das Pro-Twins-GP-1 Rennen in Daytona. Bei dem Superbike-WM Lauf in Motorsport Kanada ging James an den Start und erzielte zwei zweite Plätze hinter Raymond Roche.

Bimota GP 500

Das Debüt der GP-Maschine verzögert sich. Bimota hofft am 11. August beim Großen Preis von England oder aber am 26. August in Brunn an den Start gehen zu können. Die ersten Probefahrten hätten am 11. Juli auf der Rennstrecke von Misano stattfinden sollen. Aber dort wurden nur Tests mit der Tesi 1D gefahren. Als Fahrer ist der Australier Grant Hodson engagiert worden.

Motorrad-WM in Assen

Der Grand Prix in Holland wurde in der 500er Klasse von Kevin Schwantz auf Suzuki vor den beiden Yamaha-Piloten Wayne Rainey und Eddie Lawson gewonnen. Die beiden Cagiva-Fahrer Ron Haslam und Alessandro Barros überquerten als 9. und 10. die Ziellinie. Randy Mamola verbrannte beim Start die Kupplung. Nach der Reparatur ging er mit vier Runden Rückstand ins Rennen und unterhielt das Publikum mit eindrucksvollen Wheelies und anderen Kunststücken.

1. Kevin Schwantz, Suzuki; 2. Wayne Rainey, Yamaha; 3. Eddie Lawson, Yamaha; 4. Michael Doohan, Honda; 5. Niall Mackenzie, Suzuki; 6. Juan Garriga, Yamaha; 7. Christian Sarron, Yamaha; 8. Pierfrancesco Chili, Honda; 9. Ron Haslam, Cagiva; 10. Alexandre Barros, Cagiva.

Großer Preis von Belgien

Alle Rennen des Großen Preises von Spa-Francorchamps wurden im permanenten Regen gefahren.

Randy Mamola, Werks-Pilot bei Cagiva, fuhr von dem achten Startplatz auf den dritten Rang vor. Ein dritter Platz wäre für eine Cagiva das beste Ergebnis seit zwei Jahren gewesen. (1988 stand Mamola auch in Belgien nach einem Regenrennen als dritter auf dem Siebertreppchen). Doch in der 11. Runde stürzte er beim Kampf mit Eddie Lawson um den zweiten Platz. Der zweite Cagiva-Fahrer, der 19jährige Alexandre Barros, der

vor drei Jahren noch eine 80er pilotierte, beendete das Rennen als fünfter und lag damit vor den Werksmotorrädern von Honda und Suzuki. Auch kein schlechtes Ergebnis! Ron Haslam überquerte mit der dritten Cagiva als achter die Ziellinie.

1. Wayne Rainey, Yamaha; 2. Jean Phillippe Ruggia, Yamaha; 3. Eddie Lawson, Yamaha; 4. Christian Sarron, Yamaha; 5. Alessandro Barros, Cagiva; 6. Michael Doohan, Honda; 7. Kevin Schwantz, Suzuki; 8. Ron Haslam, Cagiva; 9. Juan Garriga, Yamaha; 10. Wayne Gardner, Honda.

Großer Preis von Le Mans

Kevin Schwantz legte im Training die beste Zeit vor und beendete auch das Rennen als erster, dicht gefolgt von Wayne Gardner und Wayne Rainey. Das Cagiva-Werksteam ging mit den drei Fahrern Randy Mamola, Ron Haslam und Alexandre Barros an den Start. Barros stürzte als Zehnter, Haslams Cagiva lief stellenweise nur auf zwei oder drei Zylindern, er belegte mit einer Runde Rückstand den 10. Platz. Randy Mamola, viermaliger Vizemeister, überquerte die Ziellinie als siebenter.

1. Kevin Schwantz, Suzuki; 2. Wayne Gardner, Honda; 3. Wayne Rainey, Yamaha; 4. Michael Doohan, Honda; 5. Eddie Lawson, Yamaha; 6. Niall Mackenzie, Suzuki; 7. Randy Mamola, Cagiva; 8. Juan Garriga, Yamaha; 9. Marco Papa, Honda; 10. Ron Haslam, Cagiva.

WM-Stand: 1. Wayne Rainey, Yamaha, 183 Punkte; 2. Kevin Schwantz, Suzuki, 153; 3. Michael Doohan, Honda, 109; 4. Niall Mackenzie, Suzuki, 85; 5. Jean-Philippe Ruggia, Yamaha, 76; 6. Wayne Gardner, Honda, 73; 7. Juan Garriga, Yamaha, 72; 8. Christian Sarron, Yamaha, 66; 9. Pierfrancesco Chili, Honda, 56; 10. Sito Pons, 52; 11. Eddie Lawson, Yamaha, 41; 12. Randy Mamola, Cagiva, 40; 13. Alexandre Barros, Cagiva, 38; 14. Marco Papa, Honda, 34; 15. Kees Doorakkers, Honda, 30; 16. Ron Haslam, Cagiva, 25.

Cagiva 1991

1991 wird ein neues Gewichtslimit für die Königsklasse in Kraft treten. Das Mindestgewicht für Vierzylinder-500er-Maschinen wird dann 130 Kilogramm betragen. Damit werden die Cagivas, die bisher gut 10 Kilo schwerer waren als ihre Konkurrenten, bessere Chancen haben. Cagiva hat erste Testfahrten mit einem von Ferrari gebauten Kohlenstoff-Chassis absolviert. Auch befindet sich eine neue Einspritzanlage in der Erprobung.

Fahrer-Transfers

Die GP-Saison ist noch nicht zu Ende und schon wird über Verträge für das nächste Jahr verhandelt und spekuliert.

Ein Gerücht ist, das 1991 Eddie Lawson für Cagiva starten soll.

Ein anderes Gerücht behauptet, daß Mamola 1991 auf einer Yamaha starten wird. Er soll vorhaben, mit seinem Manager Jim Doyle ein neues amerikanisches Yamaha-500-Team zu gründen. Als zweiter Fahrer wird Ruggia gehandelt. Von Sonauto-Gauloises soll ein Angebot für Mamola vorliegen. Dort wird Ersatz für Christian Sarron gesucht.

Aber auch im Rallysport wechseln die Piloten die Teams. Cyril Neveu, der fünfmal die Rally Paris-Dakar gewann, wechselt von Yamaha zu Cagiva. Alessandro de Petri, der die gefürchtete Wüstenrally letztes Jahr als dritter auf einer Cagiva beendete, wird dafür in diesem Jahr auf einer Yamaha des italienischen Importeurs an den Start gehen.

Siege von Aprilia und Ducati beim DM-Lauf auf dem Nürburgring

Anstatt bei Sonne und Temperaturen um die 35 ° C wie am Tag zuvor, fanden die DM-Läufe bei teilweise Nieselregen und kühlen Temperaturen statt. Dieses schien den italienischen Motorrädern wenig auszumachen.

In der Klasse bis 250 ccm arbeitete sich Harald Eckl auf seiner Aprilia Stück für Stück nach vorne und übernahm bei ca. der Hälfte

der Renndistanz die Führung. Als einziger konnte noch Marco Fabio Rigattieri auf einer Honda folgen. Eckl auf seiner Aprilia geriet jedoch nie ernsthaft in Gefahr und gewann mit 1,22 sec. Vorsprung vor Rigattieri. Einen guten 6. Platz belegte in diesem Rennen Michael Mertens aus Mönchengladbach ebenfalls auf einer Aprilia.

Klaus Caspers war einer der meistgeforderten Fahrer. Zuerst startete er in den beiden Superbike-Läufen auf einer Thome-Ducati. Hier belegte er jeweils Plätze im vorderen Mittelfeld. Im anschließenden BOT-Rennen schien Caspers dann jedoch gerade richtig eingefahren und gewann hier auf seiner Ducati souverän mit einem Start-Ziel-Sieg. Für ihn wurde es erst zum Schluß spannend, als Michael Rudroff, ebenfalls Ducati, kräftig aufdrehte und bedenklich nah an Caspers heranfuhr.

Wie überlegen Ducati in dieser Klasse ist, läßt sich daran erkennen, daß außer Herbert Enzinger auf seiner BMW sich nur Ducati-Fahrer unter den ersten 10 platzierten.

geschrieben von Frank Siepmann

Ergebnisse:

250 ccm: 1. Harald Eckl, Aprilia; 2. Marco Fabio Rigattieri, Honda; 3. Bernd Kassner, Yamaha; 4. Everten Bischoff, Yamaha; 5. Michael Schulten, Rotax; 6. Michael Mertens, Aprilia.

BOT: 1. Klaus Caspers, Thome-Ducati; 2. Michael Rudroff, Ducati; 3. Herbert Enzinger, BMW; 4. Oliver Schmidt, Thome-Ducati; 5. Karl Richard Beck, Klumpp-Ducati; 6. Dieter Rechtenbach, JF-Ducati; 7. Hayri Winter, Thome-Ducati; 8. Jens Hofmann, Ducati; 9. Bernd König, Ducati; 10. Bernhard Blutau, Ducati; 11. Friedrich Schäfer, Ducati; 12. Jens Polte; 13. Roger Perrottet, Ducati; 14. Hartmut Müller, Norton; 15. Andreas Moll, BMW.

Punktstand: 1. Hayri Winter, Ducati, 102 Punkte; 2. Oliver Schmidt, Ducati, 80; 3. Michael Rudroff, Ducati, 78; 4. Klaus Caspers, Ducati, 65; 5. Herbert Enzinger, BMW, 54.

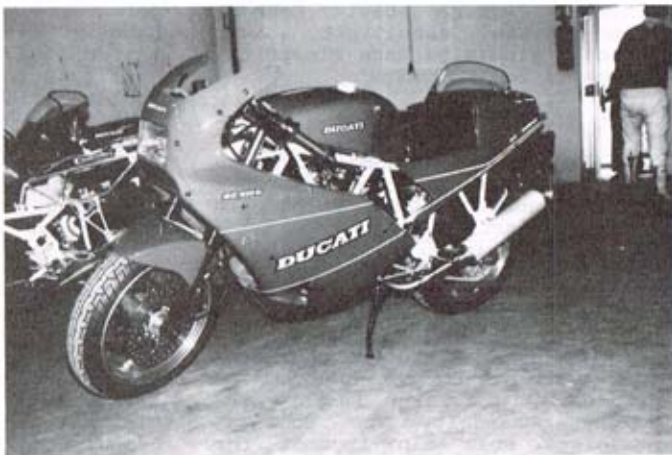
Werksbesuch bei Ducati

Im Mai hatte Maurizio Bavaresco sein Ducati-Treffen am Fuße des Monte Grappa veranstaltet. Mit zum Programm gehörte der Besuch des Ducati-Werkes in Bologna. Am Montag früh starteten wir mit ca. 50 Motorrädern zur 200 Kilometer langen Tour nach Bologna.

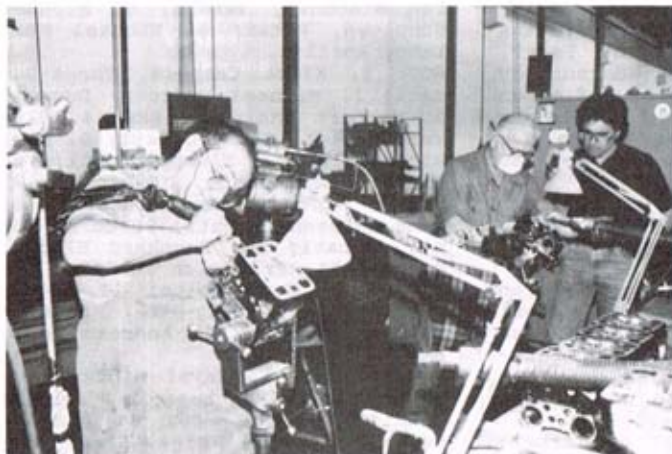
Beim Werk angekommen, wurden wir im Präsentationsraum begrüßt. Sofort waren die zwei dort ausgestellten Schnittmotoren umlagert.

Von da ging es in die Werkshallen. Hinter der ersten Tür standen für die Auslieferung fertige 851 SP2. Das ist die Sonderserie mit 888 ccm und der Öhlins Upside-down-Gabel, von der nur 200 gefertigt werden sollten, um die Ducati für die Superbike-WM zu homologieren. In den Hallen und auf einem Band der Endmontage stand die zweite 200er Serie des Superbikes. Aufmerksamkeit zog eine rote Ducati mit zwei Zierstreifen und dem Schriftzug SS Junior auf sich. Hierbei handelte es

sich um eine vierhunderter für den japanischen Markt. Die Gemischaufbereitung übernehmen zwei Kehin Vergaser.



Ducati SS Junior, eine 400er für Japan.



Die Bearbeitung der Einlaß- und Auslaßkanäle im Zylinderkopf erfolgt von Hand.

Die Halle, in der sich die zwei Endmontagebänder befinden, war voll mit Ducatis, ein unüberschaubares Meer von Zweirädern, das auf die Verschickung wartete. Bei Ducati werden immer nur zwei verschiedene Motorradtypen zur selben Zeit gebaut. Auf dem linken Förderband wurde die 750 Sport zusammengeschräut. Die 851 SP2 entstand auf dem anderen Produktionsband.

Auf Turbo-Dieselmotoren für Autos stießen wir in der nächsten Halle. Die Motoren finden Einsatz bei Alfa Romeo

und in dem englischen Range Rover. Unterschiedlich sind die Ventildeckel, Schwungscheiben und Getriebeaufnahmen.

In der Produktionshalle bearbeiteten moderne Maschinen die zukünftigen Motorenteile. Die Arbeiter zeigten sich gesprächig und stellten sich bereitwillig für's Fotografieren in Pose.

In einer Nebenhalle entdeckten wir Upside-down-Gabeln mit der Aufschrift "Ducati". Auf der Innenseite war "Showa Japan" aufgeprägt. Auf der IFMA werden vermutlich die 900 SS und die 906 Paso mit dieser Gabel vorgestellt werden.

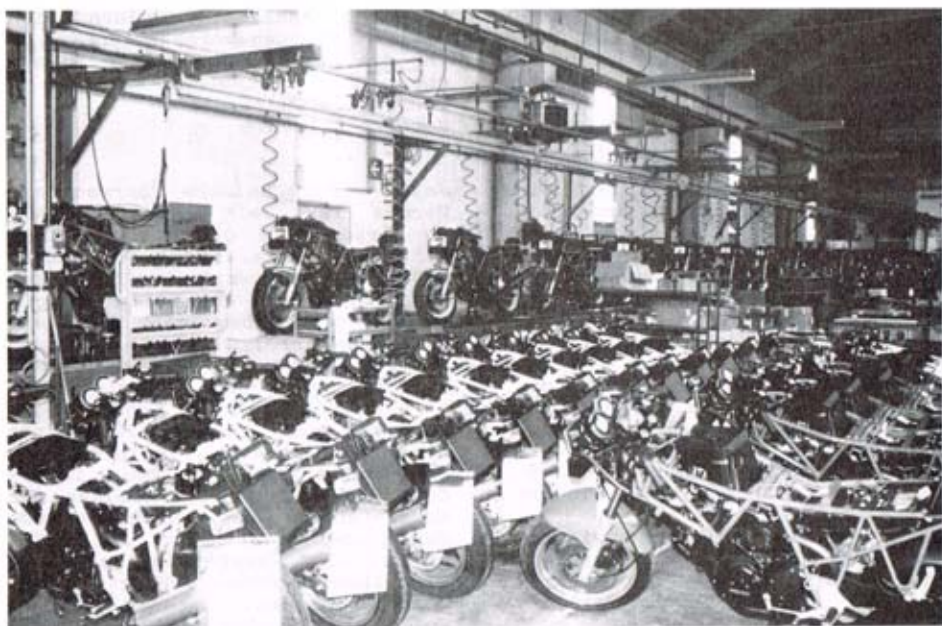
Der Cagiva-Konzern verwendet mehr und mehr ausländische Anbauteile (die Zylinder der 851 stammen z.B. aus Deutschland, Nisin-Bremsen an der 900 Elefant). Wenn die Motorräder dadurch besser und billiger werden, sollte uns das nicht stören.

Nach der Werksbesichtigung ging es in die Kantine, dort bekamen wir kostenlos ein gutes Mittagessen.

Nach dem Essen kam Fabio Tagliani, der erst mal Autogramme auf die Poster, Prospekte und T-Shirts geben mußte, die wir als Werbegeschenke bekommen hatten. Viele ließen sich mit dem mittlerweile im Ruhestand befindlichen Ingenieur fotografieren. Einige Ducatisti ließen sich noch ein Autogramm auf ihr Motorrad geben.



Durch eine Tür konnte ich diese Designstudie an einer 900 SS fotografieren.



Im Vordergrund sind fast fertige Ducati zu sehen. Im Hintergrund ist das Montageband, auf dem die 750 Sport zusammgebaut wird.

Leserbriefe

Leserbrief zu "Wolles Kessel" -
Ausgabe Nr.17 7/90

Ist ja nett geschrieben, der Artikel von Wolle und so lang und so ausführlich, und ist ja sicher auch ganz schön geworden, der "Kessel". Ich habe aus motorischer Leidenschaft, und daraus ist ein berufliches Interesse geworden, mit Umbauten an sportlichen Moto Guzzis, wie auch an den Tourern, doch recht viel zu tun und kenne daher in etwa die technischen Probleme, aber auch die behördlichen bezüglich der TÜV-Abnahme.

Wolle schreibt nun in seinem Aufsatz seinen mißglückten TÜV-Abnahmeversuch in Lengerich bei einem mir persönlich gut bekannten TÜV-Ingenieur und zweifelt dabei dessen Ehrlichkeit und gleich auch die Ehrlichkeit der "TÜV-Menschen" allgemein an.

Dieser Mann, den Wolle als "pro-italo eingestellten Prüfer, der fährt nämlich selbst einen" darstellt, ist jemand, den ich, bevor ich technische Umbauten an einem Motorrad vornehme, zu Rate ziehe, und der bereitwillig und auch nach Feierabend, noch sachverständige Auskünfte erteilt. Und wenn ich warten muß, dann ist es, weil er diese Ratschläge einem jeden ratsuchenden Motorradfahrer erteilt, und das sind nicht wenige, die dort kommen.

Welcher TÜV-Prüfer ist denn überhaupt schon bereit, für fehlende technische Unterlagen wie Gutachten spontan den jeweiligen Importeur anzurufen und um Auskunft zu fragen? Wo sonst ist denn der TÜV-Prüfer, der in Lederkombi, Helm und Stiefeln (nicht Kittel und Sandalen) lächelnd fragt: "Ist denn vollgetankt?" und die nächste halbe Stunde nicht wiederkommt?

Als er einmal gar nicht wiederkam, weil den zu hoch verdichteten Motor unterwegs mit krummen Ventilen die Leistung verließ, war ihm das sehr unangenehm und noch Wochen später fragte er sorgenvoll nach dem Zustand des maladen Patienten.

Ich bin sehr froh, mit einem TÜV-Prüfer zusammenarbeiten zu können, der mit Kennerblick die wichtigen, auch versteckten, Details erkennt und der diese Liebe hat zu unseren Lieblingsspielzeugen, von denen bereits einige in seiner Garage gepflegt werden.

Abschließend möchte ich sagen, daß Wolle diesem Mann, der soviel Einsatz zeigt für uns alle, persönlich auf die Stiefel getreten hat und daß diese Einstellung zu den "Inschenören" allgemein nicht zur Verbesserung des Verhältnisses führt.

Wolle möchte ich raten, die Augen etwas mehr auf und den Mund etwas mehr zu zumachen. Mit seinem "Kessel" wünsche ich ihm viele gute Sommer, und um solche ölspuckenden Motoren zu vermeiden, empfehle ich ihm, mit seiner edlen Le Mans 950 und den 140/70 VB 18 Metzeler ME1 MBS Comp K hinten nicht mehr stumpf Vollgas die Autobahn von Nord nach Süd und zurück zu knallen, sondern sich besser sonntagmorgens um 6.00 Uhr die kurvige Landstraße zu suchen.

Forza Moto Guzzi
Norbert Dalmühle

Jaja, der Technische Überwachungsverein (TÜV), ein leidiges Thema. In diesem Fall geht es um einen einzelnen Vorfall: Der TÜV-Beamte sagte, er habe mit dem Importeur telefoniert und der hätte gesagt, für diesen Umbau gäbe es kein Gutachten. Der später befragte Händler sagte, daß es dafür ein Gutachten gäbe und besorgte es in kurzer Zeit. Wolles Schlußfolgerung war nun, daß der TÜV-Beamte nicht ehrlich war. Vielleicht lag die Ursache ja auch beim Importeur A&G, der in den Kreisen der Guzzi-Fahrer auch nicht gerade den kompetentesten Ruf hat. Oder es hat bloß Verständigungsschwierigkeiten zwischen TÜVler und Importeur gegeben.

Wolle glaubt, daß der Fehler beim TÜV-Beamten lag. Ist diese Vermutung ein Wunder? Hat nicht fast jeder von uns schon Schwierigkeiten mit inkompetenten Herren im

Leserbriefe

grauen Kittel gehabt? Wer kennt nicht das Problem, daß ohne Gutachten nichts eingetragen wird? Die meisten Prüfer wollen doch nichts mit ihrem eigenen Fachwissen begutachten und eintragen. Können sie nicht, haben sie Angst vor rechtlichen Folgen, falls etwas schiefeht oder wollen sie nicht? Wer schon ein paar mal schlechte Erfahrungen mit Prüfern gemacht hat, denkt natürlich schnell, daß mal wieder der Mann vom TÜV schuld ist.

Es gibt natürlich auch andere Prüfer, die Ahnung von Motorrädern haben und die bereit sind, Sachen, die ihrer Meinung nach technisch vertretbar sind, ohne Gutachten einzutragen. Vielleicht ist der betreffende Herr einer, ich weiß es nicht, denn ich kenne ihn nicht. Es spricht auf alle Fälle für ihn, daß er beim Importeur angerufen hat (was ich mal annehme). Das ist wirklich alles andere als selbstverständlich! Meistens hört man in solchen Situationen: "Fahr' wieder nach Hause und besorge Unterlagen, dann kannst Du wiederkommen". Und man kann froh sein, wenn man sein Geld wiederbekommt.

Aber ich weiß nicht, ob es für den Sachverständigen spricht, wenn er mit dem Motorrad eine halbe Stunde unterwegs ist. Die Probefahrt bei einer Hauptuntersuchung dient ausschließlich der Überprüfung der Bremsanlage. Bei TÜV-Stellen, die einen Bremsenprüfstand für Motorräder haben, entfällt die Probefahrt. Für die Beurteilung der Bremsanlage ist mit Sicherheit keine halbstündige Probefahrt nötig. Und die meisten von uns sind ja froh, wenn sie keinen Fremden mit ihrem Liebling fahren lassen müssen.

Daß der TÜV-Prüfer sauer ist, kann ich verstehen, ich wäre auch sauer, wenn man sagt, ich würde lügen. Ich bin auch sauer, wenn man mir sagt, ich sei ein Rocker und ein gehirnloser Raser, aber ihr wißt ja, schwarze Schafe prägen das Allgemeinbild.

Alles in allem muß man sagen, daß TÜV-Prüfer auch nur Menschen sind. Genauso wie wir haben sie mal ihren guten oder schlechten Tag. Es gibt gute und schlechte Prüfer und Verallgemeinerungen sollte man sowieso vermeiden.
Die Red.

DUCATI KÄMNA



851
quattro Valvola
900 SS nuovo
750 SPORT

2802
Otterstedt
Telefon 0 42 05 / 87 07

Oder braucht man
mehr als 2 Zylinder?

High Italo-Freaks!

Alleine durch MOTALIA-lesen kann man schon guten Geschmack unter Beweis stellen. Obwohl es auch gute Japan-Mühlen gibt (z.B.: GÜllepumpe, CB 750 F ohne Anspruch auf Vollständigkeit) sind die Motorradzeitschriften in deren Umfeld echt.. (meine Erziehung erspart hier einen bösen Ausdruck).

Besonders gut gefiel mir in MOTALIA vor einiger Zeit der Bericht über Vergaser. Aber der für mich wichtigste Punkt blieb leider ungeklärt: die Einstellung der Beschleunigerpumpe. Meine LM II verschluckt sich beim Gasgeben im unteren Drehzahlbereich und ich kann nicht ausschließen, daß einer der 8 Vorbesitzer an der Beschleunigerpumpe herumgeschraubt hat. Über die Erfahrung anderer mit einem solchen Problem wäre ich sehr dankbar.

Lutz, LM II, Wuppertal

dann gestartet werden konnte, vergingen gute zwei Stunden. So kam es, daß der zweite Lauf erst gegen 18:20 Uhr gestartet werden sollte. Mir fiel auf, daß wir nicht die Einzigen waren, die so lange nicht ausharren konnten, da sie sonst vielleicht erst um 2 Uhr früh nach Hause gekommen wären. So ist halt ein Großteil bereits nach dem ersten Lauf abgefahren. Teures und kurzes Vergnügen für ca. 70.- DM Eintritt.

Entschädigt hat uns dafür das heuer endlich wieder stattfindende Guzzi-Treffen in Massa. Mit Rundfahrten, Besichtigungen, Musik und vielem mehr war der Veranstalter erfolgreich bemüht, ein tolles Treffen zu organisieren. Für die Anmeldegebühr von 20000.- Lira und einem guten Essen für 7000.- Lira (38.- DM) hat noch jeder Teilnehmer eine als Uhr umfunktionierte Marmorplatte erhalten. Nur die in Italien übliche Preisverteilung am Sonntagmittag konnten wir wie fast immer nicht miterleben, denn die weiten Strecken zu den Treffen müssen ja irgendwann mal wieder zurückgefahren werden. Deshalb werden solche Höhepunkte der Treffen halt nur den Langzeiturlaubern und Ortsansässigen vorbehalten bleiben.

Doch viel wichtiger als solche Kleinigkeiten ist wohl, daß das Motorrad hält und man unfallfrei über die Saison kommt.

Toni

Leserbrief zum Artikel "11. Guzzi-Treffen der Moto Guzzi Freunde Friesland in Jever"

Guzzi Treffen der Moto Guzzi Freunde in Clevern (nicht Jever). Als aller erstes möchte ich mich bei den Veranstaltern bedanken für die wirklich gute Organisation, günstigen Preisen, guten Toilettenanlagen und geiler Band (noch 5 Minuten länger und wir hätten einen nakkerden Axel gehabt). Ein durch und durch gelungenes Fest. Dankeschön.

Ein paar Anmerkungen

Seit Jahren besuchen wir das Moto Guzzi Treffen in San Benedetto del Tronto. Wir hatten immer unseren Spaß daran und freuten uns über die Verspieltheit der Italiener auf ihren Festen.

Am 9./10. Juni diesen Jahres erlebte ich leider eine Riesen-Enttäuschung. Statt auf einer Freilichtdisco ihr Fest mit Wein, Gesang und Spielen zu feiern, standen diesmal auf der Tanzfläche zwei Fernsehgeräte, um stundenlang von der Fußball-WM zu zeigen. Und alle standen begeistert herum und jubelten Italien beim 1:0 gegen Österreich zu. Und das bei einer Anmeldegebühr von 30000.- Lira (sind ca. 42,- DM). Fußball in Ehren, aber ich empfand es als Unverschämtheit, zumal auch sonst nichts geboten wurde.

Bei der Superbike-WM in Zeltweg (Österreich) hatten die Veranstalter auch ganz schön Pech. Denn direkt vor dem ersten Lauf hatte ein Wolkenbruch den Start verhindert, und bis das Rennen

Aber nun zu Dir Artur F., Italiener Stammtisch/Neus: Ich persönlich finde es überhaupt nicht schlimm, wenn auf einem Treffen richtig Stimmung gemacht wird. Das hat meistens auch zur Folge, daß einige über die Stränge schlagen und sich total betrinken. OK, solange diese Leute keine Schlägereien provozieren. Das war nicht das erste und ganz bestimmt nicht das letzte Guzzi Treffen in Clevern, also waren auch die Nachbarn auf einen höheren Lärmpegel eingestellt. Mir kam es nicht zu laut vor. Wer sich natürlich direkt neben einer Box hinstellt, kann natürlich keine gepflegte Konversation betreiben. Es gab genügend ruhige Ecken und unterhaltungswillige Fahrer, die keine Schwellenangst hatten und mit denen man gut einen schnacken konnte. Anonym kam ich mir jedenfalls nicht vor und bei Deinem Ausdruck "gepflegt getrunken und nicht gesoffen" muß ich immer an schlagende Verbindungen denken, wo exzessiv gebechert wird. Den Leuten, die am Sonntag morgen die Veranstalter anmuffelten, gehört ins Gewissen geredet: ein Italo Treffen ist (oder sollte es jedenfalls sein) ein Treffen von Freunden für Freunde und keine bezahlbare Leistung, die man so einfach in Anspruch nehmen kann. Ich möchte Dir Artur dafür danken, daß Du mich noch für unvernünftig hältst, da ich ja am letzten Abend nicht mehr dabei sein konnte. Oh, Ihr glücklichen Vernünftigen.

Eins noch zum Schluß, wenn ich zu einem Guzzi Treffen fahre, will ich Guzzis sehen, wenn ich meinen Chauvi raushängen lassen will, fahre ich zu einer Miß Wahl oder zu einer Tittenschow auf einem Rocker Treffen.

Fazit: Munter bleiben und nicht alles so verkrampt sehen.
Stefan Aumann

Zu Eurer Zeitung:
Sehr gut, nur die unendliche Geschichte nervt mich eigentlich nach dem 4. Mal (?) schon ein

bißchen. Ist zwar ein-zweimal ganz nett, sollte aber nicht wirklich "unendlich" werden. Gerne würde ich Berichte über Pfusch bzw. Qualität bei Händlern lesen. Und zwar neutrale. Ich habe schon einiges erlebt, daß es der Sau graust, und würde es gern anderen ersparen. Solche Deppen Händler-Pfuscher sollte man mit dem selbst reparierten Motorrad in die Wüste schicken.
Viele Grüße Gerhard Rottach

Händlerkritik ist immer ein zweischneidiges Schwert (siehe auch TÜV-Kritik). Ein Händler bzw. der Schrauber hat gute oder schlechte Tage. Jeder von uns hat schon mal eine Schraube vergessen. Jeder Händler hat Kunden, die ihn am liebsten in die Wüste schicken würden. Es haben aber auch alle Kunden, die auf ihn schwören. Bei einigen Händlern hält sich das Verhältnis zufriedener und unzufriedener Kunden die Waage, bei anderen überwiegen die positiven oder negativen Erfahrungen. An Lagerfeuern und Stammtischen sind immer nur die schlechten Erfahrungen zu hören. Motzen ist beliebter als Loben. Außerdem wird gute Arbeit als selbstverständlich vorausgesetzt und da ja dafür bezahlt wurde, muß man ja nicht noch erzählen, daß die Inspektion oder der Umbau ok waren. Wenn wir nun eine schlechte Kritik über einen Händler veröffentlichten, kann es sein, daß es sich dabei um einen Einzelfall handelt. Dann prangert man einen an, der meistens gute Arbeit leistet. Wenn man etwas veröffentlicht, muß man schon mehrere schlechte Erfahrungen zu dem gleichen Händler haben oder der Bockmist, den er gebaut hat, muß so schlimm sein, daß es dafür keine Entschuldigung geben kann. Also schickt uns ruhig mal Eure Erfahrungen mit den Händlern, nicht nur die schlechten, sondern auch die durchschnittlichen und die guten.
Die Red.

Preissturz bei Ducati

Der offizielle Ducati Importeur, Ducati Deutschland GmbH, hat die Preise für einige Ducatis und Cagivas drastisch gesenkt. Für alle, die sich in nächster Zeit eine Ducati kaufen wollen, sicher eine gute Nachricht. Doch wenn man länger darüber nachdenkt, stellt sich ein bitterer Beigeschmack ein.

Der hohe Wiederverkaufswert europäischer und amerikanischer Motorräder war immer ein wichtiges Kaufargument gegenüber japanischen Zweirädern.

Der Wiederverkaufswert war speziell bei Ducati hoch und für eine gut erhaltene Königswelle erhält man heute problemlos den damaligen Neupreis. Aber nicht nur die großen, klassischen Ducatis sind wertstabil, auch für eine acht Jahre alte Pantah im guten Zustand muß man noch 60-70% des damaligen Neupreises zahlen.

Es ist noch gar nicht so lange her, da haben die Japaner ein Motorrad, das am Anfang der Saison 12000 DM gekostet hat, zum Winter hin als Auslaufmodell für 8000 DM verschleudert. Wer sich das Modell im Frühling gekauft hatte, bekam nun im Herbst für seine Gebrauchte gerade mal 6000 DM beim Verkauf. Das ist ein Wertverlust von 50 % in einem halben Jahr.

Vor solchem immensen Preisverfall war man bei italienischen Motorrädern, speziell Ducati, eigentlich immer bewahrt. Aber mit einem Schlag sehen sich die Besitzer der Modelle 750 Sport, 750 Paso und 906 Paso mit dieser Situation konfrontiert. In einer ganzseitigen Anzeige in der Zeitschrift "MOTORRAD" bietet die Ducati Motorrad GmbH diese Motorräder als Sondermodell Mondial für Spottpreise an. Ab Importeurlager soll die 750 Sport 11990,- kosten (vorher 15220,-), für die 750 Paso wird eine unverbindliche Preisempfehlung von 10990,- (vorher 14220,-) angegeben und die 906 Paso ist mit 13990,- (vorher 16220,-) ausgewiesen. Das bedeutet eine Preissenkung von 20-23%. Nun stehen die Ducatisti, die ihr Motorrad wieder verkaufen wollen, plötzlich vor dem gleichen Problem, das früher die Japanerfahrer hatten. Entweder mit großem Wertverlust verkaufen oder weiterfahren, obwohl man das eigentlich ja gar nicht mehr will.

Wesentlich zorniger werden die sein, die sich gerade erst eine Ducati für den alten Preis gekauft haben und nun erfahren, daß sie mit etwas Geduld über 3000 DM hätten sparen können. Die schimpfen nun über Ducati und lassen ihre Wut an dem Händler aus, der durch diese Preissenkung selbst genauso überrascht wurde wie der Kunde.

Welche Gründe mag der Importeur für diese Aktion gehabt haben? Will er vor dem Herauskommen der neuen Modelle auf der IFMA sein Lager räumen? Will er vor dem Inkrafttreten der neuen Lärmschutzrichtlinien im Oktober noch möglichst viele Motorräder verkaufen? Will er eine bessere Verkaufsstatistik vorweisen können, wenn es demnächst darum geht, ob sein Vertrag als offizieller Importeur verlängert wird? Oder will er seinem Mitbewerber, der Firma März, die eine eigene Vertriebsorganisation für EG-Ducati-Importe aufgebaut hat, das Leben schwer machen?

Die aktuelle Preisliste der Ducati Motorrad GmbH ab Importeurlager:

Cagiva

| | |
|------------------|---------|
| 125 Freccia | 7490,- |
| 125 Cruiser | 6990,- |
| 500 T4E | 7990,- |
| 350 Elefant | 6990,- |
| 900 i.e. Elefant | 17990,- |

Ducati

| | |
|------------|---------|
| 750 Paso | 10990,- |
| 750 Sport | 11990,- |
| 906 Paso | 13990,- |
| 900 SS | 17490,- |
| 851 Strada | 24990,- |
| 851 SP | 34490,- |

Rechts oben: Ducati 750 Sport jetzt für 10990,- DM.
Darunter die Ducati Paso 906, die für 13990,- DM zu haben ist.



Kostenlose Kleinanzeigen

Aprilia

Wind 600
Vorführrmotorrad
500KM, 7.600 DM,
MOTURS--APRILIA-
VERTRAGSHÄNDLER =
IMMER AKTUELLE
ANGEBOTE Telef.
02251-59905

Ducati

Suche Conti 2-1,
verchromt für Kö-
nigswelle, Tel.
0431/673258

Schwarze Velgia-In-
strumente, flache SD-
Sitzbank und Laf-
ranconi Schalldämp-
fer für 900er Ducati
Tel.: 02504/2090
(Lothar)

Verkaufe Ducati Sport
750 EZ: 3-89 km 9000
Farbe: Grün-Weiß-Rot
mit Extras Preis:
10.000.-DM Tel.
07195-73399

Verk. für 900 SS
Halbschale mit Dop-
pelscheinw. und eine
Aluschwinge mit Un-
terzügen sowie eine
Auspuffanl. 2-2 Imo-
la, Tel. 04458/351

Suche für Ducati Kö-
nigswelle Imola Aus-
puffanlage sowie
Glockenabzieher für
Boschzündanlage Teil-
le Nr. 887130133,
Tel: 07623/50590 ab
16h

Su. einwand. Krümmer
o. Auspuff, Motor
auch Teile, def. für
Pantah; Alazzura;
350-650 ccm. Tel.
02404/82193

Verk. Verkl. Sitz-
bank, Tank von 500er
Pantah, Bj. 80. Suche
Vorderrad,+ Gabel von
600er Pan-tah +
weißen Veglia
Drehzahlmesser. A.
Fennen, Warnsweg 22,
29 Oldenburg, 0441/
204228

Biete Borrani Hoch-
schulterfelge 2.15 x
40, G. Brandt, Osna-
brücker Str. 18, 4514
Venne-Vorwalde

Verk. Ducati 900SS,
Zustand 1-2, neuer-
tig, silber-blau,
Verschl.-teile neu,
Speichenr., 04307/
5428, 20TDM

Suche Contis für
Pantah, Telefon:
07240/5895

Guzzi

Wer hilft 2 Le Mans
Fahrer im Selbst-
schrauben, Raum Os-
nabrück, Tel: 0541/
388336

Verk. 850 T Teile
Schwungs. 3,7 kg,
Lima 180 W, Zylinder
mit 4 Ring-Kolben
83mm. Tel. 04761/
1746

CALIFORNIA 3, Mod.
90, OKM, SEHR PREIS-
WERT ABZUGEBEN. MO-
TURS--MOTO GUZZI-
VERTRAGSHÄNDLER =
IMMER AKTUELLE ANGE-
GOTE. Telef.: 02251-
59905

Hinterrad für Guzzi
(große Modelle) kpl.
mit Lagern abzuge-
ben. Guter Zust., VHB
200 DM. Tel.
0761/64611

Magnetschalter f.
Lucas-Anlasser,
nigelnagelneu, orig-
verpackt, zum halben
Neupreis zu verk. T.
0761/64611

Fußrastenanlage Le
Mans III (original)
mit Brems-/Schalt-
hebeln etc. abzuge-
ben. Preis VHS.
T. 0761/64611

GUZZI - ELEKTRONIK

LIMA - REGLER 12V 30A mit Micro-Chip
ZÜNDANLAGEN digital & analog mit Moofet's
SICHERUNG-AUTOMATEN 3# BA mit Blinkgeber

DUCATI- ELEKTRONIK

LIMA - REGLER 12V 27A ab 1Ah Akku's
TROCKEN-AKKU's 1Ah- 25Ah mit StartPower
SICHERUNG-AUTOMATEN 3# BA mit Blinkgeber

SILENT HEKTIK Ausstatter des Bot-Meisters '88
A.Kurpas Info -> Tel. 023 03 - 140 36
Fr-Ebert-Str. 56 4750 Unna

Kostenlose Kleinanzeigen

Teile für Mille GT:
Tank, Sitzbank, Sei-
tendeckel, Fußbras-
ten, Schutzblech,
Kleinteile, wie neu,
VHS, Tel. 06392/1671

Cali 2, EZ 82, 39000
km, weiß, Ledersat-
tel, Lafranconi, po-
lierte Lima u. VD,
Zwischenring, 8500
FP, 040564160

Suche Speichenräder +
Stucchi-Auspuffanl.
für LM3! Tel.
092338204

Biete Hinterrad-Nabe
f. Speichenrad 40
Loch; LM II-Vorderrad
mit 2 Scheiben; 2
Ventildeckel V7 Sport
(rund, poliert);
Achsantrieb-Gehäuse
mit großer Ölwanne;
V7 Sport, poliert; T3
Tank; T3-
Zylinderköpfe mit
Doppelzündung, de-
fekt; G. Brandt, Os-
nabrücker Str. 18,
4514 Venne-Vorwalde

Suche erfahrene Leu-
te wegen Umbau Le
Mans V auf offene
Lafranconis +
130/80V18 bezüglich
TÜV, Verhalten usw.,
0541/388336

1000 S, 3 x zu TOP
KONDITIONEN abzu-
geben. MOTURS--MOTO
GUZZI-VERTRAGS-HÄND-
LER = IMMER AKTUELLE
ANGEGOTE. Telef.:
02251-59905

Verk. Lafranconi
T3/G5 gut. Zust. VB
150,-, Wachsjacke u.
Alutherm, neuw. Gr.
52-54 VB 150,-; BMW-
Systemhelm 170,-,
09233/8204

LM III: DMB-Voll-
verkl., orig. Aus-
pufftöpfe, orig.
Verkleidung, orig.
Sitzbankpolster,
Preis VB, 09732/1881

Verk. Lafranconi LM 3
310,-, Fußr. Moto
Ital. Typ VE 120,-,
Borani-Speichenräder
2.15-18 Satz 700,-
Tel: 030/7742455

Seit neuestem offizieller
Vertragshändler für

Moto Guzzi
und
Aprilia

Sehr schneller und guter Versand von
Neu- und Gebrauchtteilen

Die HS-Kupplung hat sich seit
einem Jahr gut bewährt

Hökenschnieder GbR
Friedrich-Wilhelms-Bleiche 8a
4800 Bielefeld 14
Tel.: 0521/452445

Suche TÜVGutachten
für LMI 1000ccm LMIII
Motor, Franz Boecker,
Bluooenstr. 15, 4422
Ahaus-Wessum

Su. TÜV Gutachten,
Stucchi Fußrasten,
Lafranconi, Marzocchi
Stoßdämpfer für LM I
Bj. 78, A.
Broichgans, Boghei-
merweg 19, 5166
Kreuzau

Moto Guzzi T3, Bj.
77, Keine Cali. Neu-
teile für 4000 DM mit
Getr. Schaden zu
verk. Tel: 0211/
433493 ab 20 Uhr

Verk. Lackteile LM V
(rot). Verkl., Heck-
teil, Hinterrad usw.
+ sämtl. Lackteile
Mille GT (rot) u.
Sitzb. + Rücklicht.
0231/802191

Verk. Auspufftöpfe f.
Cal. III VB 350,-
040/2500706

Ersatzteile zu güns-
tigen Konditionen
abzugeben. Clubs
Preisliste anfor-
dern! MOTURS--MOTO
GUZZI-VERTRAGS-HÄND-
LER = IMMER AKTUELLE
ANGEGOTE. Telef.:
02251-59905

Verk. f. LM 1-3, T3,
SP, G5 Koni-Federb.
150,-, DMB Vollver-
kleidung Typ VF 150,-
, Gußbrd. 200,- Tel:
030/ 7742455

Su. günstig Spei-
chenräder f. Cal. II
geg. im T. geg.
Gußrd. 040/2500706

LM II, Lafranconis
eing. + weitere Ex-
tras VB 8000 Tel.
02871/30071

Kostenlose Kleinanzeigen

Suche für V65 Lario Motor o. M-Teile (für rechte Seite) Kolben, Zylinder u. -Kopf. A. Lauer, 0471/301238

Gebrauchte aus Italien

| | |
|------------------------|-----------|
| Laverda 750 | 2700,- |
| Laverda 1000 n. Kospl. | 2000,- |
| Moto Guzzi | |
| Le Mans I an Bastler | 3200,- |
| 850 T | 4500,- |
| Airone Bj. 47 | 2600,- |
| Airone Sport Bj. 53 | 3200,- |
| 500 Falcone Bj. 54 | 9500,- |
| Nuovo Falcone | ab 2700,- |
| Moto Morini 350 Sport | 2800,- |

Weitere Motorräder auf Anfrage

Telefon: 07522/4411 oder 07522/21111

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Matzenried 112

Le Mans I, Fahrwerk u. Motor kpl. u. neu umgebaut, 700 km, zahlreiche Spezialteile, Rennoptik, VB 14000,-, 02205/6596

Laverda

Laverda SFC 1000, neue Bereifung, Speichenräder, Ledersitzbank, 3in1, Bremsleitung stahlmantelt, km 31000, schwarz, Tel: 05822/5178 öfter versuchen

Suche für Jota 120° (1000 ccm) sportliches Zubehör, Ersatzteile, Tel. 02742/8369 ab 15.45

Suche Zylinderkopf o. kpl. Motor f. 1000 o. 1200/180°. Verkäufe 1 Paar Gußräder Tel. 05821/ 43752 ab 17 Uhr

Suche Werkstatthandbuch oder Kopie für Laverda 1200 180°, Tel. 04541/4204

Für 750er Motor auch in Teilen, 2 in 1, zurückgelegte Fußrasten Anlage gesucht. Tel 06103/82272 ab 17 Uhr

Morini

MM 3½ Bj. 76 zu verk. Speichenr. Trommelbr., Stummell., TÜV 91, Preis VB, Tel. 0561/104238

Gebrauchtmotorräder

| Typ | km | Bj. | DM |
|--------------------|-------|-----|------|
| DUCCATI | | | |
| 900 SD | 28000 | 80 | 8500 |
| 150 Desmo-Twin | 10000 | 77 | 4000 |
| 250 Scrambler | 20000 | 75 | 2800 |
| 250 Scrambler | 20600 | 73 | 1900 |
| CAGIVA | | | |
| 350 E SXT | 11800 | 87 | 6200 |
| 350 SST | 9800 | 85 | 2100 |
| 350 ALAZURRA | 22000 | 85 | 3400 |
| MOTO GUZZI | | | |
| 1000 SP | 33000 | 82 | 7200 |
| V65 SP | 14400 | 84 | 4700 |
| V65 | 14500 | 83 | 4500 |
| V65 | 16200 | 83 | 3900 |
| 350 Vierzyl. | 25000 | 78 | 3200 |
| V35 II | 11000 | 83 | 3900 |
| V35 I | 34100 | 77 | 2950 |
| 250 Airone Sp. | | 49 | 5800 |
| 250 Airone Sp. | | 52 | 3900 |
| 160 Stornello | 2300 | 76 | 1100 |
| MOTO MORINI | | | |
| 500 SEL | 32600 | 83 | 2900 |
| 3½ Sport | 35700 | 82 | 2100 |

mobil-tech oHG

Zweiräder und Zubehör, Service
7208 Spaichingen, Marktplatz 18
☎ 07424/6140

3½ Teile zu verkaufen z. B. Tank, Rahmen m. Brief, Sitzbank, Motor in Teilen, Gußräder, wochentags 02235/6417 ab 18 Uhr

Motobi

Motobi, 125 cc, 10 PS, neu lackiert, neuer Vergaser, toller Zustand, VB 3.100,-, Tel: 040/343757 (tags.) Norbert Rahe verlangen

Zubehör

Pantah-Sitzbank DM 100,- 09141/72422

Sonstiges

Grüße und vielen Dank für den Reifen an Holger, Mille-Eigenbau, Heide von Lutz, LM II, Wuppertal

Zwei Moto Guzzi-Fahrer aus Bayern fahren in die Ost-Türkei vom 8.-30. September. Wer Lust hat mitzukommen, sollte sich an Sepp Frech wenden: 089/2304346 tagsüber

2 Colortune-Zündkerzen mit Zubehör 180 DM, 1 Tankrucksack Harro Elefant., 23l, Regenh., 90 DM, Tel. 040/7124203 ab 19.08.90

Die nächste MOTALIA erscheint am 17. September. Redaktionsschluß ist der 4. September.

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 verschenken an:

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Ort: _____

Ort: _____

Land: _____

Land: _____

Unterschrift: _____

Den Betrag von 35,-DM habe ich auf das Konto Nr. 742 171 der Kieler Spar- und Leihkasse (BLZ 210 501 70) überwiesen.
 als Scheck beigelegt.

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, Postfach 2322, 2300 Kiel schicken.

Hier gibt es Motalia

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

| | | |
|---------------------|----------------------|------------------------|
| Fa. Polo | Spaldingstr. 160 | 2000 Hamburg |
| Fa. Polo | Sophienblatt 64 | 2300 Kiel |
| Hein Gericke | Flämische Str. 18 | 2300 Kiel |
| H. Bergel | Weserstr. 193a | 2850 Bremerhaven |
| Motorrad Bürger | Klosterstr. 112 | 4000 Düsseldorf |
| Italo-Shop Neuss | Rosmarinstr. 43 | 4040 Neuss |
| J. Hökensnieder | Fr.-Wilh.-Bleiche 8a | 4800 Bielefeld 14 |
| mobil-tech oHG | Marktplatz 18 | 7208 Spaichingen |
| Moto Mahle | Küchel 2 | 7981 Vogt |
| Fa. Landtag | Oberfeldstr. 25 | 8395 Hauzenberg/Haag |
| 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.