

Eine neue Motorradzeitung

# MOTALLIA

für Freunde italienischer  
Motorräder

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



Nr. 20

10/90

2,50 DM

# Stein-Dinst



**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 Gebrauchtmaschinen**
- **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 Re-  
daktion wieder.

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

# Hallo Italienerfreunde

Schwerpunkt dieser Ausgabe ist natürlich die Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA) in Köln. Alle zwei Jahre präsentieren die Hersteller ihre neuen Modelle auf dieser Messe in Deutschland.

Motorradfahrer aus aller Welt kommen im Herbst an den Rhein, um aus erster Hand zu erfahren, was ihnen das nächste Modelljahr bescheren wird. Auch möchten sie sich über Zubehör und Bekleidung informieren. Viele waren - wie in den Jahren zuvor - enttäuscht. Großes Gedränge, schlechte Hallenaufteilung und Verzehrpriese, die einem Nobelrestaurant gut zu Gesicht gestanden hätten, verärgerten so manchen Biker.

Seit 26 Jahren findet die IFMA in Köln statt. Bis heute haben es die Organisatoren nicht geschafft, Fahrräder und Motorräder voneinander zu trennen. Zwar wird immer versprochen, es beim nächsten Mal besser zu machen, aber es tut sich wenig. Es gab fast reine Fahrradhallen, gemischte Hallen, aber keine Hallen, die den Motorrädern vorbehalten waren. Das Abschreiten von fast unendlich langen Fahrradfronten hat so manchen Motorradfan verärgert. Kleine Motorradzubehörstände fielen zwischen den ganzen Mountainbikes kaum auf. Gefordert ist eine klare Aufteilung der Hallen oder eine reine Motorradausstellung, in Köln oder anderswo.

Schon vor einem Jahr hatte Moto Guzzi die Daytona vorgestellt, die bald lieferbar sein soll und dann das stärkste Motorrad in der Modellpalette aus Mandello sein wird. Woher der Name Daytona kommt, braucht wohl kaum erklärt werden. Die Rennstrecke in Florida, die zur Speedweek im März zigtausende Motorradfreunde aus aller Welt anzieht, ist vermutlich jedem bekannt.

Der Name Daytona bot sich an, da das neue Modell eine Replica des Motorrades ist, mit dem der Amerikaner Dr. John recht erfolgreich an der amerikanischen BOT-Meisterschaft teilnimmt.

Die englische Firma Triumph ist wie ein Phoenix aus der Asche wieder auferstanden. Auf der IFMA standen drei Modelle: Trident, Trophy und Daytona. Etwas mehr Einfallsreichtum hätten die Engländer schon zeigen können.

Euer MOTALIA-Team

# IFMA in Köln

Alle zwei Jahre findet die Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung in Köln statt. Die diesjährige Messe war keine Messe der großen Sensationen. Weiterentwicklungen und Modellpflegemaßnahmen standen bei den großen Motorradherstellern im Vordergrund.

## Bimota

Zu den interessantesten Neuererscheinungen der ganzen Ausstellung gehörte die Bimota Tesi 1D, die als erstes Serienmotorrad über eine Achsschenkelenkung verfügt. Der kleinen Firma aus Rimini ist es gelungen, eine neue Technologie vor den mächtigen japanischen Werken bis zur Serienreife zu entwickeln.

Es wird die Tesi in zwei Versionen geben. 52800 DM wird die Ausführung mit dem Motor der 851 kosten. Die 906 Racing, gedacht als Basisversion für Rennsätze, ist mit 58800 DM noch 6000 DM teurer. Bei der 906 handelt es sich um ein von Bimota überarbeitetes 888 Aggregat mit aufgebohrten Zylindern, größeren Kolben, anderen Nockenwellen, Pleueln, Auspuffanlage, und geänderter Elektronik.

Insgesamt ist erstmal eine Stückzahl von 300 Tesis geplant. Bei der Auslieferung der ersten Motorräder werden bisherige Bimotabesitzer bevorzugt behandelt. Die zweite Neuheit auf dem Bimota-stand war die Dieci. Es ist die zehnte Bimota mit einem Yamahamotor. Die Dieci stammt von der YB 8 ab, von der sie das Fahrwerk und den Motor hat. Eine neue Verkleidung mit größeren Be- und Entlüftungsöffnungen und eine schöne Tanksitzbankkombination verleihen ihr ein sportlicheres Aussehen. Die Vorderradführung übernimmt nun eine Upside-down Gabel von Marzocchi. Es kann sein, das dieses die letzte Bimota mit Telegabel ist.

## Moto Guzzi

Moto Guzzi zeigte erstmals in Deutschland die lang erwarteten Modelle Daytona und Quota. Seit ihrer Präsentation im Herbst letzten Jahres auf dem Motorradalon in Mailand mußten sich diese beiden Motorräder einige Änderungen in Design und Technik gefallen lassen.



**Bimota Dieci, vielleicht das letzte Motorrad aus Rimini mit Telegabel**

Die Quota erhielt ein runderes Design und eine Einspritzanlage. Laut Presseinformationen soll in der Serie eine Doppelscheibenbremsanlage für die Verzögerung des Vorderrades sorgen und der Kardan eine Momentabstützung erhalten. Beides konnte das ausgestellte Fahrzeug nicht vorweisen. An der Daytona fallen auf den ersten Blick die neue Sitzbank und die geänderte Auspuffanlage auf. Bei 7500 U/min soll der Viertakter 94 PS entwickeln. Das Leergewicht ist mit 205 kg angegeben. Besonders gut gefiel mir die neue 1000 S mit grünen Zierstreifen und grünem Rahmen. Das geänderte Cockpit mit Aluplatte stammt von der Daytona.

Der deutsche Importeur plant, alle Vergaser-Modelle außer LM gegen einen Aufpreis von 599 DM mit ungeregeltem Katalysator anzubieten. Die Modelle California III und Cali C können wahlweise mit Einspritzanlage geordert werden, das schlägt mit einem Mehrpreis von knappen 2000 DM zu Buche. Die Daytona und Quota verfügen serienmäßig über elektronische Einspritzung. Bis auf Le Mans, SP III und Daytona können alle Modelle gegen einen Aufpreis von 490 DM mit Speichenrädern geliefert werden.

Laut technischem Datenblatt haben die Mille GT, Californias und 1000 S Ø 36mm Dell'orto Vergaser erhalten. Die Motorleistung beträgt nun 71 PS (52 kW) bei 6800 U/min. Das höchste Drehmoment wird mit 78 Nm bei 5800 U/min angegeben. Guzzi zeigte neben den großen Modellen die beiden 750er Nevada und V 75 SP, die aber sowohl in der Pressemappe als auch in der Preisliste nicht aufgeführt sind.



**Moto Guzzi Quota mit neuem Design. Die Großenduro soll noch in diesem Jahr kommen.**

#### Guzzi Preise

Mille GT	13640 DM
1000 S	15130 DM
California C	15390 DM
California III	16190 DM
Le Mans	15890 DM
1000 SP III	17990 DM
Quota	16230 DM
Daytona	27140 DM



**Die Daytona erhielt neben anderen Änderungen ein neues Heck. Die Lufteinlaßöffnung ist nicht mehr oben auf dem Bürzel, sondern zwei Schlitze weisen nach hinten.**

## Magni

Der neue Guzzi-Motor ging auch an der Firma Magni nicht spurlos vorbei. Das Modell heißt Sfida ottovalvole i.e.

Hier wird ein Leergewicht von 190 kg trocken angegeben. Der Preis soll ca. 26500 DM betragen. Damit wäre sie ungefähr genauso teuer wie die Daytona. Weiter im Programm befinden sich die Typen Classic, Arturo und Sfida. Die unverkleidete Classic kann für 19800 DM mit Speichenrädern oder Gußfelgen geordert werden.

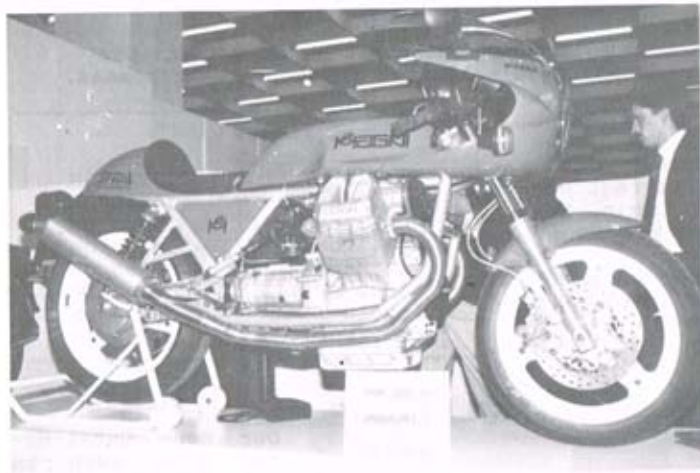
Die Arturo mit Halbverkleidung kostet 20950 DM. Auch hier kann der Kunde zwischen Guß- oder Speichenrädern wählen. Das gleiche gilt für die 21800 DM teure Sfida. Zur Serienausstattung gehören Alu-Tank, Halbschale und runde Einmannhöckersitzbank.

Gegen Aufpreis können folgende Ausstattungen gewählt werden: 1100 ccm (1980 DM), schwimmend gelagerte Bremscheiben vorne (390 DM), 4-Kolbenbremszangen Serie Oro vorne (950 DM).

Gezeigt wurde auch die Sfida 400, die für den japanischen Markt gebaut wird. Über einen Import nach Deutschland ist noch nicht entschieden.

## Benelli

Benelli ist wieder da. Die Biesse-Gruppe, die für die Herstellung von Holzbearbeitungsmaschinen bekannt ist, hat Benelli gekauft und verspricht intensive Tätigkeiten für die Zukunft. Vorgestellt wurden drei 50 ccm Modelle. Stark überarbeitet wurde das City Bike 90, neu sind die Mokicks Ghibli und Devil. Die Ghibli schlägt in die Richtung Fun-Bike mit Doppelscheinwerfer und Upside-down Gabel. Ein einsitziger Sportflitzer ist die vollverkleidete Devil, die auch über eine Upside-down-Gabel verfügt.



Mit der Sfida ottovalvole i.e. hat die Firma Magni wieder ein sehr schönes Motorrad vorgestellt. Bloß die modernen Auspufftüten mögen nicht so recht zu dem klassischen Styling passen.

Der Benelli Devil 50 sieht man nicht an, daß es sich hierbei nur um ein Mokick handelt.





Links die 851 mit der neuen Gabel. Rechts die 400 SS Junior, die nicht nach Deutschland kommen wird.

## Cagiva

Cagiva präsentierte seine neuen Modelle auf einem großen Stand. Von der Elefant 900 i.e. gibt es nun eine zweite Version in schwarz. Im Gegensatz zum bisherigen Modell, welches weiter im Programm bleibt, wurden ein paar Details verändert: Die Kupplung bekam eine Scheibe mehr, das Getriebe verfügt nun über sechs Gänge und die Sekundärübersetzung wurde geändert. Der Gabeldurchmesser wuchs von 42 auf 45 mm. Gleichzeitig wurde der vordere Federweg um 40 mm auf 210 mm verkürzt. Der hintere Federweg wurde um den gleichen Betrag verringert und ist nun 190 mm lang. Beide Versionen werden zum gleichen Preis angeboten.

Neu ist die Mito, die es mit Vollverkleidung und als "naked bike" gibt (nach Deutschland wird vorerst nur die verkleidete Version importiert). Die Front der unverkleideten Version erinnert mit dem eigentümlichen Doppelscheinwerfer an ein Insekt.

Die K7, eine Zweitaktenduro mit 125 ccm wird vermutlich nicht nach Deutschland importiert.

Auf einem Podest stand die letzte Version der 500 GP Rennmaschine mit dem von Ferrari entwickelten Kohlefaser-Fahrwerk.

## Ducati

Bei Ducati standen nur neue oder stark überarbeitete Motorräder. Die Junior SS mit 400 ccm und 45 PS haben wir schon in einer der letzten MOTALIAS vorgestellt. Die 907 i.e. löst die in Deutschland nicht sonderlich beliebte Paso 906 ab. Von außen erkennt man als Änderungen das neue Verkleidungsoberteil, die 17 Zoll-Räder und Bremsanlage der 900 SS und die neue Schwinge, die von der 851 übernommen wurde. Unter dem Plastikkleid verbirgt sich der Motor, der nun mit der gleichen Einspritzanlage wie in der Elefant befeuert wird.

Die 907 i.e. soll 90 PS bei 8500 U/min leisten. Für ca. 18500 DM wird sie noch in diesem Jahr bei den Händlern stehen.

Als Prototyp war eine neue 900 SS zu sehen, die mehr von Motor und Rahmen zeigt als ihre Vorgängerin. Wer auf den ersten Blick dachte, daß nur Verkleidung, Tank und Sitzbank geändert seien, mußte bei genauerem Hinsehen eines Besseren belehrt werden. Das komplette Fahrwerk samt Gabel und Schwinge ist neu. Auch wenn auf der Upside-down Gabel groß Ducati steht, ändert das nichts daran, daß sie aus Japan von der Firma Showa stammt. Während die hintere Bremsscheibe unverändert blieb, wuchs der Durchmesser der vorderen Geschwindigkeitsvernichter auf 320 mm. Der Lenkwinkel stieg um 3° auf 25°. Damit dürfte das Rangieren etwas einfacher werden. Der neue Tank, der mit einem Schnellverschluß befestigt ist, faßt mit 17,5 Litern einen "Halben" weniger als sein Vorgänger. Der oft verfluchte Weber-Doppelvergaser wurde von zwei japanischen Mikuni-Vergasern (Ø 38 mm) ersetzt. Damit soll der Benzinverbrauch um einen ganzen Liter gesenkt worden sein. Die gleichgeliebene Höchstleistung wird nun schon bei ca. 1000 Umdrehungen weniger versprochen. Eine Variante mit Halbverkleidung (siehe Titelbild) soll parallel zu dem Typ mit Vollverkleidung angeboten werden.



Die neue Upside-down-Gabel. Bisher kommt sie in der 851 Strada und der neuen 900 SS zum Einsatz.



Die Ducati 900 SS, bis auf den Motor ein neues Motorrad, das viel Aufmerksamkeit erregte. Die neu gezeichnete Sitzbank und die knappere Verkleidung lassen mehr von Rahmen und Motor sehen.

In drei Versionen war das Flaggschiff 851 zu sehen: Strada, SP und Corsa. Bei der Strada fallen optisch die Showa-Gabel, das kleinere Vorderrad Schutzblech und die neuen, roten Spiegel auf. Weitere Veränderungen sind ein größerer Hauptbremszylinder (Ø 16 mm), der geringere Lenkwinkel (fröhliches Rangieren) und ein kleinerer Tank (17 statt 20 Liter).

Die 851 SP verfügt weiterhin über die Öhlins-Gabel - natürlich Upside-down - aber, um die ungefederten Massen zu verringern, ist



das vordere Schutzblech genauso wie das hintere aus Kohlefaser. Auch hier kommt nun der Brembo-Hauptbremszylinder PS 16 zum Einsatz. Auffällig sind die schwarzen Felgen und das weiße Feld für die Startnummer auf dem Höcker.

Nur für den Renneinsatz gedacht ist die 888 Corsa. Während Gabel, und Schutzblech baugleich mit den Teilen der SP sind, wurde die Bremsanlage aufgewertet. Ein Hauptbremszylinder mit  $\varnothing$  19 mm, stahlummantelte Bremsleitungen und Vierkolbenbremsattel mit unterschiedlichen Kolbendurchmessern sorgen im Zusammenhang mit leichteren Bremsscheiben für vehemente Verzögerung. Die hintere Bremscheibe hat einen Durchmesser von 210 mm. Der Bremssattel sitzt drehbar unter der Schwinge und stützt sich über eine Stange gegen den Rahmen ab. Auf den Felgen (vorne: 3,75 x 17", hinten: 6.00 x 17") sind Michelin Slicks montiert. Der Durchmesser der Ventile wuchs gegenüber der SP um einen Millimeter (Einlaß:  $\varnothing$  34 mm, Auslaß:  $\varnothing$  30 mm). Um das Trockengewicht von 155 kg zu erreichen, wurden auch die Auspufftöpfe aus Kohlefaser hergestellt.

Zwischen der 400 SS Junior und der 900 SS klappt nun eine große Lücke, da bei Ducati keine 750er mehr im Programm ist. Vermutlich wird auf der Ausstellung in Bologna ein neues Modell, das in diese Lücke paßt, vorgestellt.

## Husqvarna

Manche wissen es immer noch nicht, auch die ehemals schwedische Firma Husqvarna gehört zu Cagiva. Der Einzylindermotor des 4-Takters TE 510/CR 510 wurde aufgebohrt und hat nun 577 ccm. Mit italienischer Genauigkeit heißt die neue Typenbezeichnung 610.

## Gilera

Bei Gilera wurde die schon in Mailand vorgestellte Einarmvorderradschwinge der Zukunftstudie CX 125 gezeigt.

Eine überarbeitete RC 600 in weiß mit geänderter Verkleidung und voluminöserem Vorderradschutzblech war die einzige Neuheit. Leider ist keine Straßenversion der Piuma in Sicht.



Wüstenszene auf dem Gilerastand

## Morini

Einsam stand eine Morini 501 New York auf dem Gemeinschaftsstand von Cagiva Commerciale.

## Laverda

An der Stelle, an der sich der Laverdastand befinden sollte, herrschte gähnende Leere. Laverda Italien hatte zwar Standfläche angemietet, ist aber nicht zur Messe erschienen.



Oben: Die verkleidete Cagiva Mito wird ca. 8000 DM kosten.

Links: Ducati 888 Corsa. Kohlefaser-auspuffanlage und eine 6 Zoll Hinteradfelge, wo soll das noch enden?

### Laverda-Spezialist

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

## VERANSTALTUNGS-KALENDER

### Oktober

13.10.-14.10.90

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

19.10.-21.10.90

4. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern

Info: Koni Neubauer, Kleebergerstr. 40, 8399 Ruhstorf

19.10.-21.10.90

6. Herbsttreffen der "Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel"

Info: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg

27.10.-28.10.90

10. Spaghetti Rally des Moto Guzzi Club of Victoria in Mt Buffalo in Australien

Info: Moto Guzzi Club of Victoria, PO Box 379, Boronia. VIC. 3155, Australien

### Dezember

07.12.-16.12.90

Motorradausstellung in Bologna

08.12.-09.12.90

Ducati-Euro-Kongress in Strassbourg in Frankreich

Info: Lionel Regnat, 9 rue de la Croix Boissée, F-77720 Grandpuits, Frankreich

### Regelmäßige Italotreffs

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

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.

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

Jeden 1. u. 3. Freitag im Monat ab ca. 19.30 Uhr findet der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord im Gasthaus "Zum Priesenhof" in 5160 Düren-Kufferath statt. Angesprochen sind besonders die Klassikerfreunde und Gespannfahrer.

Info: Peter 02235/6417 wochentags ab 18.00 Uhr.

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

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.

Italo-Stammtisch jeden 1. Dienstag im Monat in der Pizzeria "La Barca" in 8260 Mühldorf, Muflinger Str., ab 19.30.

Info: Josef Stark, Tel. 08631/2763.

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

Der Laverda Stammtisch Linker Niederrhein trifft sich jeden ersten Montag im Monat in der Gaststätte Berg u. Tal in 4150 Krefeld-Hüls an der B9.

Sport-Termine

20.10. Hockenheim	SB-DM
04.11. Shah Alam/Malaysia	SB-WM
11.11. Philip Island /AUS	SB-WM
18.11. Manfeild/NZ	SB-WM
09.12. Mexico City	SB

BOT = Battle of Twins  
 SB = Superbike  
 SOS = Sound of Singles  
 WM = Weltmeisterschaft  
 DM = Deutsche Meisterschaft  
 DR = Deutscher Rundstreckenpokal  
 EM = Europameisterschaft

Superbike-WM in Le Mans/Frankreich

Fred Merkel hat seine Verletzung noch nicht auskuriert und konnte deshalb nicht an den Start gehen. Er hofft, am 7.10. in Monza wieder mit dabei zu sein.

Das hofft auch Giancarlo Falappa. Aber Teamchef Luccinelli ist skeptisch.

Raymond Roche erzielte bei seinem Heim-Rennen einen Doppelsieg. Roche hatte wie fast immer einen schlechten Start und machte sich auf, einen Konkurrenten nach dem anderen zu überholen. Lange versuchte er, an den auf dem 2. und 3. Platz liegenden Baldassare Monti und Stephane Mertens vorbeizugehen. Fünf Runden vor Schluß kam er endlich vorbei und schloß zu seinem führenden Teamkollegen Jamie James auf. Der leistete keinen nennenswerten Widerstand und Ducati erzielte den vierten Doppelsieg der Saison. Dritter wurde Mertens gefolgt von Monti und Phillis.

Im zweiten Lauf hatten beide Ducatis einen schlechten Start. Aber schon nach dem ersten Drittel des Rennens attackierte Roche den führenden Pirovano. Jamie James ramte seine Duc nachhaltig in den Kies hinterm Fahrerlager. Den Kampf um den zweiten Platz konnte Fabrizio Pirovano für sich entscheiden. Er verwies Stephane Mertens auf den dritten Platz.

Bei der FIM kommen Gedanken auf, den Gewichtsvorteil für Zweizylindermotorräder, die 25 Kilogramm leichter sein dürfen als die vierzylindrige Konkurrenz, zu streichen.

1. Lauf: 1. Raymond Roche, Ducati; 2. Jamie James, Ducati; 3. Stephane Mertens, Honda; 4. Baldassare Monti, Honda; 5. Rob Phillis, Kawasaki; 6. Rob McElnea, Yamaha; 7. Christian Lavieille, Yamaha; 8. Jean-Michel Mattioli, Yamaha; 9. Stefano Caracchi, Ducati; 10. Jari Suhonen, Yamaha.

2. Lauf: 1. Raymond Roche, Ducati; 2. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 3. Stephane Mertens, Honda; 4. Baldassare Monti, Honda; 5. Rob McElnea, Yamaha; 6. Rob Phillis, Kawasaki; 7. Jean-Yves Mounier, Yamaha; 8. Carl Fogarty, Honda; 9. Edwin Weibel, Honda; 10. Stefano Caracchi, Ducati;

WM-Stand: 1. Raymond Roche, Ducati, 293 Punkte; 2. Stephane Mertens, Honda, 238; 3. Fabrizio Pirovano, Yamaha, 204; 4. Fred Merkel, Honda, 186; 5. Rob McElnea, Yamaha, 151; 6. Baldassare Monti, Honda, 132; 7. Rob Phillis, Kawasaki, 127; 8. Terry Rymer, Yamaha, 96; 9. Giancarlo Falappa, Ducati, 94; 10. Anders Anderson, Yamaha, 80; 11. Doug Chandler, Kawasaki, 70; 12. Jamie James, Ducati, 69.

Superbike-Lauf in Italien

Beim vorletzten Lauf zur italienischen Superbike Meisterschaft konnte Fabrizio Pirovano einen Doppelsieg auf seiner Heimstrecke Monza erzielen. Sein härtester Konkurrent, der Ducati-Fahrer Davide Tardozi, belegte im ersten Lauf den zweiten Platz. Im zweiten Rennen stürzte er vor dem Ziel. Vittorio Scatola, der mit der Bimota Tesi startete, belegte einen fünften und dritten Platz.

1. Lauf: 1. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 2. Davide Tardozi, Ducati; 3. Baldassare Monti, Honda; 4. Massimo Broccoli, Ducati; 5. Vittorio Scatola, Bimota.

2. Lauf: 1. Fabrizio Pirovano, Yamaha; 2. Baldassare Monti, Honda; 3. Vittorio Scatola, Bimota 4. Richard Arnaiz, Honda; 5. Massimo Broccoli, Ducati.

Punktstand: (Nach 10 von 12 Rennen) 1. Fabrizio Pirovano, Yamaha, 171 Punkte; 2. Baldassare Monti, Honda, 126; 3. Davide Tardozi, Ducati, 119.

Internationale Superbike-Rennen

Am 21.10.90 findet ein internationales Superbike-Rennen in Brands Hatch in England statt.

Vom 7.-9. Dezember wird in Mexico City ein internationales Superbike-Rennen veranstaltet, zu dem fast alle internationalen Größen erwartet werden. Moto Motion bietet für 2500 DM eine achttägige Pauschalreise mit Hin- und Rückflug, sieben Übernachtungen, VIP-Eintrittskarten und einem touristischen Rahmenprogramm an.

Informationen zu beiden Rennen bei Moto Motion, Benzstr. 4, 6708 Neuhofen, Tel. 06236/51096.

Motorrad-WM in Ungarn

Bei seinem letzten Start auf Cagiva stürzte Randy Mamola schon am Anfang des Rennens. Alexandre Barros belegte den 9. Platz und der dritte Cagiva-Fahrer Ron Haslam ging als 11. über die Ziellinie.

Der Honda-Werksfahrer Michael Doohan gewann sein erstes GP-Rennen. Zweiter wurde Eddie Lawson auf Yamaha vor Kevin Schwantz auf Suzuki. Wayne Rainey, der schon jetzt als Weltmeister feststeht, schied mit defekter Vorderradbremse aus. WM-Stand: 1. Wayne Rainey, Yamaha, 240 Punkte; 2. Kevin Schwantz, Suzuki, 188; 3. Michael Doohan, Honda, 162; 4. Niall Mackenzie, Suzuki, 129; 5. Wayne Gardner, Honda, 118.

BOT-DM in Augsburg

Hayri Winter, Vize-Meister des Vorjahres, ist BOT-Meister von 1990. Nachdem er die ersten vier Rennen gewonnen hatte, gab er die Führung in der Punktwertung nicht mehr ab. Beim DM-Lauf in Augsburg reichte ihm ein vierter Platz um Meister zu werden.

Ergebnis: 1. Klaus Caspers, Ducati; 2. Michael Rudroff, Ducati; 3. Oliver Schmidt, Ducati; 4. Hayri Winter, Ducati; 5. Bernd König, Ducati.

DM-Stand: 1. Hayri Winter, Ducati, 117 Punkte; 2. Oliver Schmidt und Michael Rudroff, beide Ducati mit je 95 Punkten.

Sound of Singles

Schon vor dem letzten Rennen steht der Gesamtsieger des Sound of Singles Cup fest. Rüdiger Kaufmann konnte den SOS-Cup in diesem Jahr mit seiner Suzuki EC/DR Big für sich entscheiden. Mit 123 Punkten ist er uneinholbar. Der zweite und dritte Platz werden an KTM gehen. Wolfgang Felber (94 P.) und Josef Frauenschuh (80 P.) können höchstens noch die Plätze tauschen. Auf den Rängen dahinter ist noch fast alles offen: 4. Hans-Peter Meyer, Yamaha, 62; 5. Detlef Stelter, Yamaha, 58; 6. Peter Mücke und Rudi Rott, beide Yamaha, je 56; 8. Heinz-Otto Fischer, KTM, 51; 9. Manfred Kehrmann, Yamaha, 42; 10. Mini Koch, Gilera, 32; 11. Christian Aurnhammer, Rotax u. Thomas Hasselwander, Rotax u. Michael Meyer, Gilera, je 26 Punkte; 14. Michael Tholl, Yamaha, 23; 15. Walter Hörner, Gilera, 21.

BOT-B-Lizenz

Nach 9 von 10 Rennen liegen zwei BMW's in der Gesamtwertung vorne, wer hätte das gedacht.

Beim Flugplatzrennen von Mosbach-Lohrbach gewann Thomas Körner auf der Wasp, nachdem der auf der Stein-Dinse-Guzzi führende Frank Schüller mit Batterieschaden ausgefallen war. Zweiter wurde Thomas Marra auf Ducati vor dem BMW-Fahrer Andreas Geiger, der die Punktwertung anführt. Hinter ihm überquerten Dieter Weigel, Bimota, Rolf Wienberg, Ducati und der zweite in den Punkten, Bruno Baumann auf BMW die Ziellinie. Beim vorletzten Rennen auf dem Nürburgring siegte Baumann, der zum ersten Mal eine VV-BMW an den Start rollte. Michael Hofer, Ducati beendete das Rennen als zweiter vor Schüller, Geiger und Wienberg.

Punktstand: 1. Andreas Geiger, BMW, 139 Punkte; 2. Bruno Baumann, BMW, 127; 3. Rolf Wienberg, Ducati, 105; 4. Thomas Körner, Wasp, 94; 5. Rolf von der Weiden, BMW, 75; 6. Thomas Marra, Ducati, 70; 7. Karl Stelling, Guzzi, 62; 8. Frank Schüller, Guzzi, 61.

# Wie macht man eine Le Mans III Sahara-tauglich ?

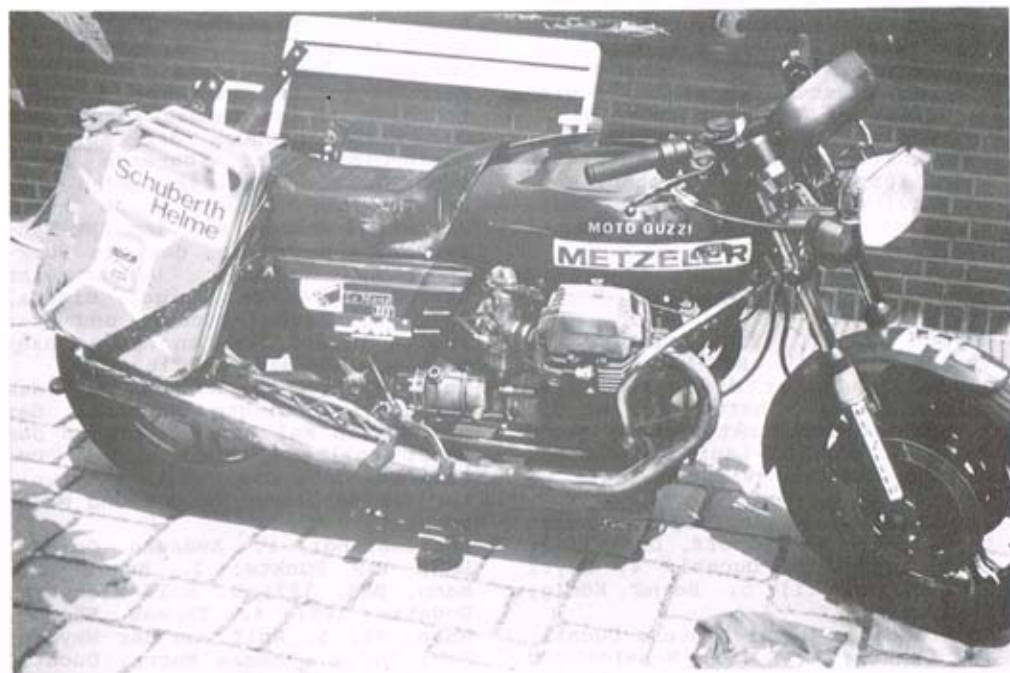
Diese Frage beschäftigt mich nun schon seit einem halben Jahr. Im Januar habe ich nämlich beschlossen, mit meiner Freundin von Ende August bis Anfang Dezember durch die Sahara bis nach West-Afrika zu fahren.

Fahren möchte ich dabei mit meiner Le Mans und dieses aus 2 Gründen. Zum einen habe ich kein Geld, um mir eine geeignete Enduro zu kaufen und zum anderen aus "Trotz", da meine Freunde sich zuerst lustig über meine Pläne gemacht haben. Dazu sollte ich noch erwähnen, daß mein gutes Stück schon ca. 160.000 km (!) gelaufen hat und dieses sogar mit dem ersten Motor (bei 55.000 km wurden größere Zylinder eingesetzt).

Da der Motor aber im Moment hervorragend läuft, habe ich es vorgezogen, ihn gar nicht erst aufzumachen. Das einzige, was ich mir vornahm, war das Getriebe. Hier zeigten sich in letzter Zeit doch einige Schaltprobleme und siehe da, eine gebrochene Schaltgabel kam mir entgegen. Dazu wechselte ich noch ein Lager der Eingangswelle und schon konnte ich das Getriebe als fertig abhaken. Das war für mich sicher eine Überraschung, da ich auf Grund der hohen Kilometerleistung mit größeren Schäden gerechnet hatte. Ein Dank hierbei auch an Raymund Bürger (Düsseldorf), der mit Rat,

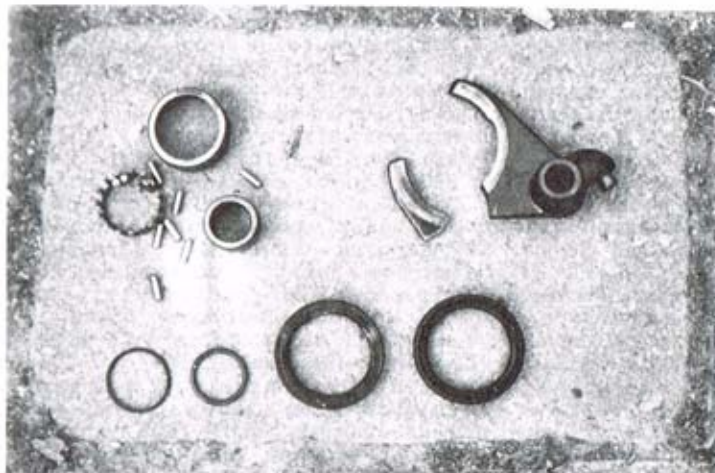
Werkzeug und schneller Ersatzteilbesorgung bereitstand.

Nachdem ich also am Motor und Getriebe noch weitere allgemeine Wartungsarbeiten (Ventile, Öl etc.) durchgeführt hatte, konnte ich mich also nun der Federung, dem Gepäckträger usw. zuwenden. Als erstes wurde das Motorrad ausgezogen (Verkleidung, Rastenanlage und Höckersitzbank kamen ab). Als Sitzbank kam mir direkt meine Original-Bank in den Sinn, die im Hinterbereich unfallbeschädigt ist. Hinter dem Fahrersitz wurde sie abgesägt und die 2 Streben im Polster mit 2 kurzen Flacheisen am Rahmen verschraubt.



Die Wüste ruft!

Dadurch wurde auch direkt mein Reifenproblem gelöst. Nach einigen Rücksprachen mit meinem Reifenhändler Andre Herbst (in Krefeld und Kempen, fährt selber Motorrad und kann daher auch gute Empfehlungen geben) und der Rennabteilung von Metzeler entschied ich mich für den Sahara 3 von Metzeler in der Größe 4.00/90-18. Da ich von Asphalt, Schlamm und Weichsand auf unserer Route durch Algerien, den Niger nach Benin und Togo alles vorfinde, hoffe ich in meiner Reifenwahl einen guten Kompromiß gefunden zu haben. Der Reifen wird übrigens erst in Süditalien oder Tunesien aufgezo-gen, da ich ihm sonst auf Grund des Gewichtes und der PS-Zahl nur ein kurzes Leben gönnen würde.



Eine gebrochene Schaltgabel und ein Lager, mehr war nach 160 000 km nicht am Getriebe zu reparieren. Dichtringe werden selbstverständlich erneuert.

Durch die verkürzte Sitzbank konnte ich das Hinterteil der Guzzi nun mit einer Aluplatte überdecken, die als Gepäckträger dient. Wichtig dabei ist auch, daß ich die Platte entsprechend hoch setzte, damit nun Platz für meinen Stollenreifen ist.

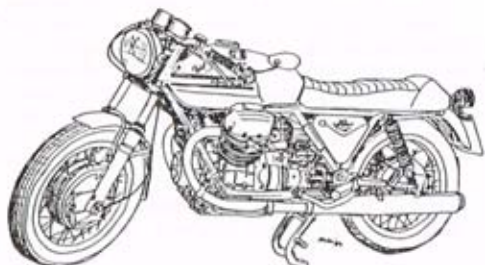
Nachdem diese Arbeiten abgeschlossen waren, konnte ich mich dem Benzinproblem widmen. Da ich Benzin für ca. 700 km dabei haben sollte, wurden aus Winkeleisen und Flacheisen schnell rechts und links der Sitzbank Träger zusam-

mengeschraubt, die nun für zwei 20 l Blechkanister Platz bieten. Dabei entschied ich mich gegen geschweißte Halter, da ich der Meinung bin, daß ich gebrochene Schrauben leichter ersetzen kann, als Schweißstellen auszubessern. Als nächstes wurde dann die Beleuchtung installiert. Die Blinker wurden so gesetzt, daß sie bei den zu erwartenden Stürzen möglichst nicht sofort in die Brüche gehen. Der Scheinwerfer hängt mit 2 Gummischellen befestigt an 2 Blechen. Das alles dient zwar weniger der Optik, ist dafür aber billig und praktisch. Zum Schluß wurden dann noch eine 12 V Steckdose, ein Sturzbügel (den ich bestimmt gut gebrauchen kann) und ein Ölthermometer montiert.

Bleibt noch das Problem mit der Federung. Hier vertraue ich ganz auf meine alten Koni's. Die sind zwar leider ziemlich hart, aber bei anderen Dämpfern mit längerem Federweg gäbe es sicherlich Probleme mit dem Kreuzgelenk.

Na ja, Ende August geht es jetzt los und ich hoffe, daß alles klappt. Auf jeden Fall bin ich ganz optimistisch und freue mich, daß es nun endlich nach den ganzen Vorarbeiten und Vorbereitungen los geht.

Die Wüste ruft (auch alte Guzzis!!) !!!!!!!  
Frank



# Tourenvorschlag

## Teil II

Es stand eigentlich nur die grobe Richtung fest, das Burgenland in Österreich. Die Streckeneinteilung bestimmte in erster Linie das Wetter, dann Zeit (Tank), gefolgt von den grünen Straßen auf der Landkarte (1:300 000) und den gemächlich einladenden Cafes. Ansonsten wurde in der Früh beim Cafe die Marschroute bestimmt. Doch meist waren wir abends woanders. Die einzelnen Etappen betrug 350 - 500 km. Somit dürfte immer genügend Zeit für Fotos, Besichtigungen oder andere Abstecher sein. Da wir allein fuhren, brauchten wir keine Rücksicht nehmen.

Kaum in Italien schien die Sonne in voller Kraft, noch 20 km zuvor sah es aus, als empfangen uns ein zweiter Regenguß. Wahnsinn das Wetter, hinter jedem Gipfel anders, einfach toll! Natürlich hielten wir in einem sonnenbestrahlten Cafe auf einen Cappo!

Nach dem Plöchenpaß, wo ich mit dem Verkehr Glück hatte, fingen wir in Österreich mit der Zimmersuche an. In Kötsach-Mauthen ging's in Lesachtal, dort hatten wir in Podlanig auf's erste Mal Glück. In einem Komfortzimmer nächtigten wir sehr zufrieden. Auch das Abendessen war super: reichlich und preiswert. An diesem Tag betrug die Tour ca. 450 km. Sie war anstrengend aber schön. Die reine Fahrzeit war wohl um die 5-6 Stunden.

### 3. Tag

Beim ersten Blick durchs Fenster erübrigte sich jede Diskussion, heute werden wir wohl nicht ohne Regenkombi fahren. Aber zuvor kam noch das Frühstück und frisch machen mußte auch mal sein. Während des Frühstücks kam natürlich von allen Seiten die Bemerkung: "Motorradfahren bei dem Wetter ist wohl nicht schön". Wir ließen uns nicht aus der Ruhe bringen und packten erst alles zusammen, als wir zweimal nachbestellt hatten. Brotzeit mitnehmen muß auch sein! Als wir unsere Sachen im U-Boot und wir unser Plastik anhaten, ging's mit einem riesigen Schnalzer nicht los. Also zweiter Startversuch, der auch klappte. Die Richtung war Toblach, Jaufenpaß, Meran weiter zum Stilfserjoch. Hier im Iesachtal war der Regenkombi nie umsonst. Das letzte Stück vor der italienischen Grenze trocknete die Straße ab. Kurz vor der Grenze nochmal vollgetankt und schon waren wir

im Heimatland vom Otto. Diesmal ein viel besseres Gefühl, schließlich hatten wir jetzt sogar Lire.

Für Pfingstmontag war nicht viel Verkehr. Nach ca. 2½ Std. tauchten die ersten Hinweisschilder auf - Richtung Brenner. Bevor wir dann auf die berühmte SS12 einbogen, war die Mittagspause fällig. Raus aus dem Regenzeug und rein ins Wirtshaus und ein Cappo bestellt, gefolgt von einer Zwiebelsuppe usw. Obwohl es ein Gasthaus mit sehr viel Einheimischen war, war es nicht billig.

Nun war Stress angesagt. Auf der SS12 war was los, ein Pulk Motorräder jagte, gerade als ich einbog, an mir vorbei, gefolgt von ein paar Reisebussen, Autos mit Anhängern usw. Glücklicherweise war es jetzt trocken, so kamen wir recht zügig nach Sterzing.

Den Weg zum Jaufenpaß wußte ich, aber wir sahen schon von unten - alles voller Nebel. Ab ca. 1500 m waren wir dann voll in der Suppe. Zuletzt hing ich mich an einen Yamahafahrer und ließ ihn die Straße suchen. Dabei wär ich fast über die Paßhöhe gefahren - vor lauter Wolken. Nach einem kleinen Benzingeschwätz erfuhr ich, in Meran sollte es trocken sein, worauf ich die Plastikombi im Beiwagen ließ. Bis wir allerdings aus den Wolken raus waren, hatten wir mehrere stinkende Autos vor uns, die alle mit scheinbar angezogener Handbremse den Paß hinabrollten. Irgendwann konnte ich sogar überholen und frische Luft schnappen.

In Meran herrschte schon südländischer Flair. Allein der Verkehr - ein geordnetes Chaos - einfach italienisch. Es schien, als ging die ganze Stadt spazieren. Die Cafes voll - keiner scherte sich



was um die Wolken. Es machte einfach Spaß, Zeit zu haben, einen warmen Cafe zu schlürfen und Leute beobachten.

So gemütlich es hier noch war, so hektisch waren die nächsten 50 km Richtung Reschenpaß. Teilweise 5-10 km Stau's! Während doch tatsächlich die Sonne raus kam, riss meine Geduld und ich kämpfte mich ca. eine 3/4 Std. durch den Stau. Hier hat eine Solomaschine doch sehr viele Vorteile.

Nach ca. 50 km kam die Abzweigung in die Schweiz zum Umbrailpaß. Leider ist das eine Kiesstraße und so hatte ich doch so meine Probleme (nicht mehr als die beiden belgischen Gold Wings). Auch hier hingen Wolken über den Gipfeln, so ging's bei der Grenze gleich rauf zum Stilferjoch.

Mittlerweile war der Tank auch schon wieder auf Reserve und so ließen wir uns von der Schwerkraft über 47 Kehren hinab ziehen. Auf dieser Seite der Ortlergruppe war's wieder trocken. Gegen 18.30 erwischte ich gerade noch eine Tankstelle vor Feierabend. Recht zügig fahren wir dann zum Reschensee hinauf und bestaunten noch den Kirchturm, bevor wir dann Italien endgültig verließen. Leider war auch hier das europäische Tief wieder zur Stelle, es schüttete raus, was ging. Aber schon 10 km hinter der Grenze war der Spuk vorbei.

Unterwegs hatten wir beschlossen, noch einen Tag in Österreich anzuhängen. In Pfunds ca. 30 km vor Landeck fanden wir eine sehr preiswerte Pension. Nach einer ausgiebigen Erfrischung gingen wir abends zu Fuß am Inn entlang zum Essen.

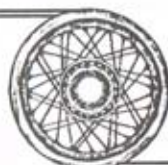
Top fit standen wir am Dienstag auf und bestaunten das Panorama - toll. Nach einem guten Frühstück ging's mit dem Packen noch schneller. Gegen 9.30 starteten wir erst nach Landeck in eine Waschanlage und dann wiederum ca. 25 km nach Imst, wo wir nach links Richtung Boden und Elmen am Lech abbogen. Von dort ging's über Weißenbach nach Reute zum Plansee. Eine sehr schöne Alternative zu den großen, überlaufenen Grenzstationen. Da wir Sonnenschein pur hatten, überlegten wir, ob ein Ausflug auf die Zug

## 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



spitze zeitlich drin war. Nachdem wir gegen 12.00 auf der deutschen Seite in Ettal ankamen, sah die Sache ganz anders aus. Richtung Garmisch stauten sich die Wolken, trotzdem fahren wir hin. Beim Mittagessen klärte uns ein Pizzabäcker auf und wir ließen die Sache auf sich beruhen.

Daraufhin ändern wir die Route. Nicht Autobahn sondern die Kesselbergstraße am Kochelsee stand auf dem Programm. So schön wie sie ist, so überlaufen war sie auch! Sehr selten konnten wir 1 oder 2 Kurvenkombinationen ausschwenken. Vom Kesselberg selber wußte ich Bescheid und bremste meinen Kurventausch ab. Noch ca. 2 Std. fuhren wir noch in Oberbayern rum, vorbei am Kloster Schäftlam, Richtung Ebersberg umgingen wir München und kamen gegen 16.00 in Haag auf die Bundesstraße 12. Noch eine Stunde Fahrzeit (ohne Eispause) und unsere Pfingsttour war zu Ende. Auch an diesem Tag fuhren wir ca. 450 km. Trotz des Regens, werden wir die Tour mit Otto nicht vergessen. Schließlich war zuhause wieder schönstes Wetter und der Urlaub auch noch nicht zu Ende.

Koni

# Stempeln, nein danke !!!

O D E R

## Nur der Optik wegen ???

Gleich zu Beginn möchte ich klarstellen, was mich zum Umbau der Hinterradbremse bewegen hat. Für mich sollte der Umbau keine technische Verbesserung sondern eine Herausforderung darstellen. Ich halte die Bremsanlage, gerade mit dem Integralbremsystem, für den Alltagsbetrieb für durchaus ausreichend, wenn nicht sogar für genial.

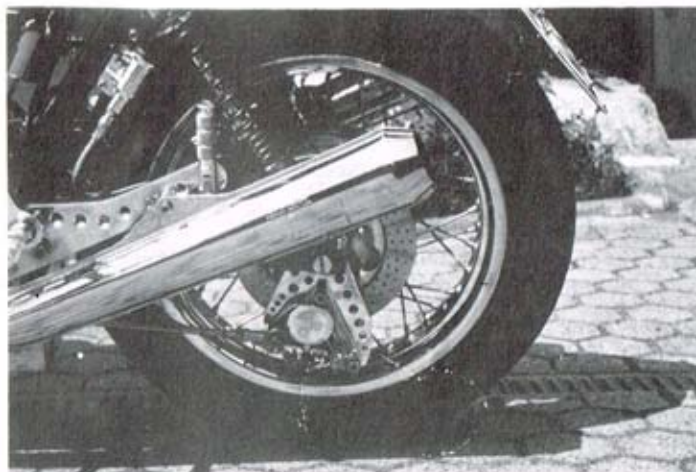
Nach dem Umbau, und das möchte ich nicht verschweigen, war der Eindruck dennoch sehr positiv, was man aber durchaus auch auf "Einbildung" zurückführen kann.

Nun ja, mich persönlich hat der optische Aspekt zu diesem Umbau bewegen. Desweiteren war da noch der Reiz, den Aufbau einer solchen Anlage bis hin zur TÜV-Abnahme mal durchzuziehen. Aber nun genug der Vorrede, kommen wir zur technischen Seite.

Das Wichtigste: die angegebenen Maße beziehen sich auf Speichenräder in der breiten (Le Mans IV) Schwinge. Dies muß beachtet werden, da sich bei der schmalen (Serien) Schwinge und evt. bei Gußrädern andere Maße ergeben. Diese lassen sich aber sicherlich ableiten. Schon jetzt wird mancher sagen: "Warum soviel Mühe für etwas, das ich im Handel kaufen kann?" Hier möchte ich meine Argumente direkt dagegen halten:

1. wie bereits eingangs erwähnt, die persönliche Herausforderung.
2. der Umbau aus dem Handel, so wie mir bekannt ist, hat im Gegensatz zu meiner Version den "entscheidenden" Nachteil, daß die Ankerplatte wie beim Original geklemmt wird. Da sich die Platte, wenn sie nur gegen den Rahmen abgestützt ist, beim Ein- bzw. Ausfedern bewegt, reibt sie sich zwangsläufig mit der Zeit kaputt. Dieses ist sicherlich nicht wünschenswert, zumal ständig die Steckachse kontrolliert und nachgezogen werden muß.

Gerade dieser Punkt 2 war ausschlaggebend dafür, die Sache selbst in die Hand zu nehmen. Sollte ich aber mit meiner Ansicht/Info über die "handelsübliche" Version im Irrtum sein, bzw. andere/bessere Lösungen existieren, so bin ich dankbar, davon in den nächsten Ausgaben zu hören. (Also schickt uns mal Eure Erfahrungen mit gekauften Bremsabstützungen. Die Red.)



Schaut doch echt edel aus, oder?

Nun aber zur Durchführung. Ich habe mich für eine 15 mm starke Aluminiumplatte entschieden, deren Stärke ich für weit ausreichend halte. Die Maße der noch zu erwähnenden Hülsen beziehen sich natürlich auf diese Plattenstärke. Solltet Ihr also eine andere Stärke verwenden (vom Platz her geht es nur geringer), so müßt Ihr dieses natürlich auch bei den Hülsen berücksichtigen. Aber anhand der Schnittzeichnung läßt sich dieses leicht errechnen. Die Platte stellte sicherlich das geringste Problem dar, zumal mein

Kamerad (und Guzzi-Fahrer) Uwe Wisnia anhand der von mir angefertigten Schablone den Zuschnitt auf der Firma vorgenommen hat. Desweiteren wurde durch ihn die Bohrung für die Steckachse und die Bremszangenbefestigung vorgenommen (wer hat schon einen 31,5 mm Bohrer zu Hause). An dieser Stelle an Dich Uwe nochmals meinen herzlichen Dank dafür.



Rechts und links von der neuen Ankerplatte sorgen Hülsen für die seitliche Abstützung.

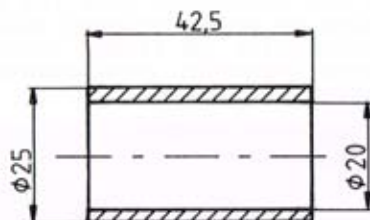
Die Zierbohrungen und das Aufreiben der entsprechenden Passung war dann nur noch eine Kleinigkeit. Da aber keine handgefertigte Schablone so genau sein kann, war der größte Aufwand das Einpassen der Bremszange. Da hieß es feilen, feilen und immer wieder feilen, bis die ganze Geschichte richtig saß. Noch ein "bißchen" Polieren und die Platte war fertig (und ich auch erst einmal). Für die Lagerung habe ich ein FAG Nadellager 25/16 A in einer H7-Passung gewählt. Das Nadellager ist sehr preiswert (ca. 2,80 DM)

und kann bei Bedarf jederzeit ausgewechselt werden. Die Platte selbst unterliegt somit keinem Verschleiß. Eine andere Möglichkeit wäre sicherlich eine Bronzebuchse o.ä. Aber nicht jeder hat die Möglichkeit, sich hin und wieder eine drehen zu lassen. Also günstiger hinsichtlich der Wartung ist meiner Meinung nach das Nadellager und bis jetzt hat es gut gehalten.

Die Maße der Ankerplatte hier anzugeben, halte ich für wenig sinnvoll, da jeder seinen eigenen Geschmack hat. Man muß nur die Bohrungen der Originalplatte "kopieren" (die Steckachsen-Bohrung ist natürlich größer) und kann um diese der Phantasie freien Lauf lassen. Nur sollte für die Bremszange genug Platz bleiben.

Der nächste Schritt war die Anfertigung der benötigten Hülsen für die Lagerung und Abstützung (seitlich) der Ankerplatte. Die Lagerbuchse habe ich aus Stahl gewählt. Sie fluchtet, auf die Steckachse aufgeschoben, mit deren verdickten Ende und stützt sich beim Festziehen der Steckachse auf dem Distanzstück, das bei Speichenrädern das Radlager abdeckt, ab (siehe auch Schnittzeichnung).

Die Maße dieser Buchse:

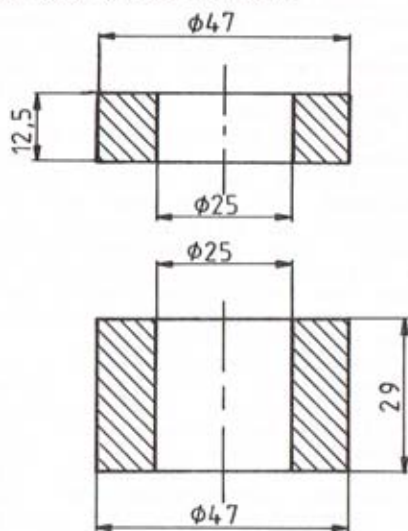


Das Rad würde bei montierter Steckachse mit dieser Lagerbuchse (ohne Ankerplatte) geklemmt werden, so als wenn die Originalplatte vorhanden wäre. Jetzt galt es nur noch, die seitlichen Hülsen, die die Ankerplatte fixieren sollen, auszumessen.

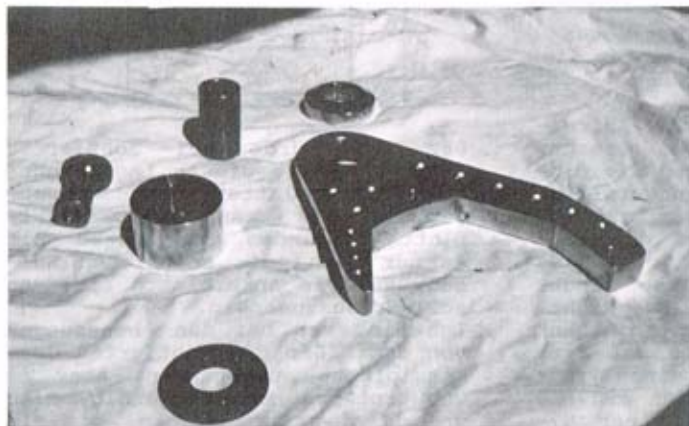
Ich bin zwar bei den Abmessungen von den Maßen der montierten Originalplatte ausgegangen, aber es war trotzdem noch notwendig, hier und da etwas abzudrehen, bis die Hülsen richtig saßen. Die in Fahrtrichtung außen sitzende Hül-

se hat zwar etwas Spiel, das ich aber für unbedenklich halte, da in der Hauptsache die Ankerplatte durch die Bremszange selbst fixiert wird (Effekt der schwimmend gelagerten Bremse).

Die Maße dieser Hülsen:



Für die Abstützung habe ich 10er Rundmaterial (VA versteht sich) gewählt (360 mm lang mit beidseitig 30 mm aufgeschnittenem Gewinde). Desweiteren waren noch 2 Kugelköpfe mit 10 mm Auge erforderlich. Die Abstützung habe ich einerseits an der Bremszange selbst und andererseits am linken Rahmenunterzug befestigt (Hauptständerbefestigung).



Die Einzelteile vor der Montage

Soweit war alles paletti und die Funktionsprüfung positiv. Jetzt galt es, die ganze Geschichte in der Praxis erproben, ehe ich den TÜV damit konfrontieren wollte. War es "Einbildung" oder bremste es sich wirklich anders? Auf jeden Fall gefiel mir die ganze Sache rein optisch sehr gut und es hatte sich allein schon deshalb gelohnt.

Aber der schwierigste Schritt stand noch bevor. Der TÜV sollte die ganze Sache legalisieren und das ohne jegliches Gutachten. Ich hatte zwar vorweg telefonisch mein Anliegen vorgebracht und den Aufbau erläutert, aber ein mulmiges Gefühl in der Magengegend hatte ich schon. Aber dieses Gefühl sollte sich als völlig unbegründet erweisen.

Der saubere Aufbau der Anlage (poliert?) hat sicherlich mit dazu beigetragen, daß der TÜV-Beamte schlicht und ergreifend begeistert war, und damit übertriebene ich wirklich nicht. Nachdem ich vor Ort dann noch ausgiebig den technischen Aufbau der Anlage erläutert hatte (eine Zeichnung war nicht notwendig, ist sicherlich aber in anderen Fällen durchaus hilfreich), stand der Eintragung nichts mehr im Wege. So gut wie mir die ganze Aktion auch kam, so hat mir doch ein bißchen das Herz geblutet, als ich gut sichtbar auf die polierte Platte den TP-Stempel einschlagen mußte. Vor lauter Aufregung habe ich den ersten auch noch verris-

sen. Aber wozu gibt es Schleifpapier (für den verrissenen TP-Stempel natürlich).

In diesem Zusammenhang direkt noch ein paar Worte zum TÜV-Beamten. Es ist in der Vergangenheit bereits von einigen Lesern dazu Stellung genommen worden, aber gerade mein Beispiel hat mal wieder gezeigt, daß man nicht alle in einen Topf werfen kann. Ich glaube, wenn eine Sache technisch sauber ge-

gelöst ist, wird sich jeder TÜV-Beamte dazu bewegen lassen, seinen gesetzlichen Spielraum auszunutzen. Es war während der ganzen Abnahme nicht einmal die Rede von einem Gutachten. Zur Not muß man halt mehrere Anläufe bei verschiedenen TÜV-Stellen nehmen. Es wird sich sicherlich ein verständnisvoller Prüfer finden lassen.

So, ich meine das wäre (vorerst) genug. Laßt Euch die Bilder gut kommen. Wenn es Probleme gibt, stehe ich gerne mit Rat und Tat zur Seite. Adresse und Telefon-Nr. erfahrt Ihr bei Felix.

Es grüßt Euch

Hajo

PS: Die sauberen Schnittzeichnungen habe ich Felix überlassen, wofür ich ihm hiermit herzlich danken möchte.

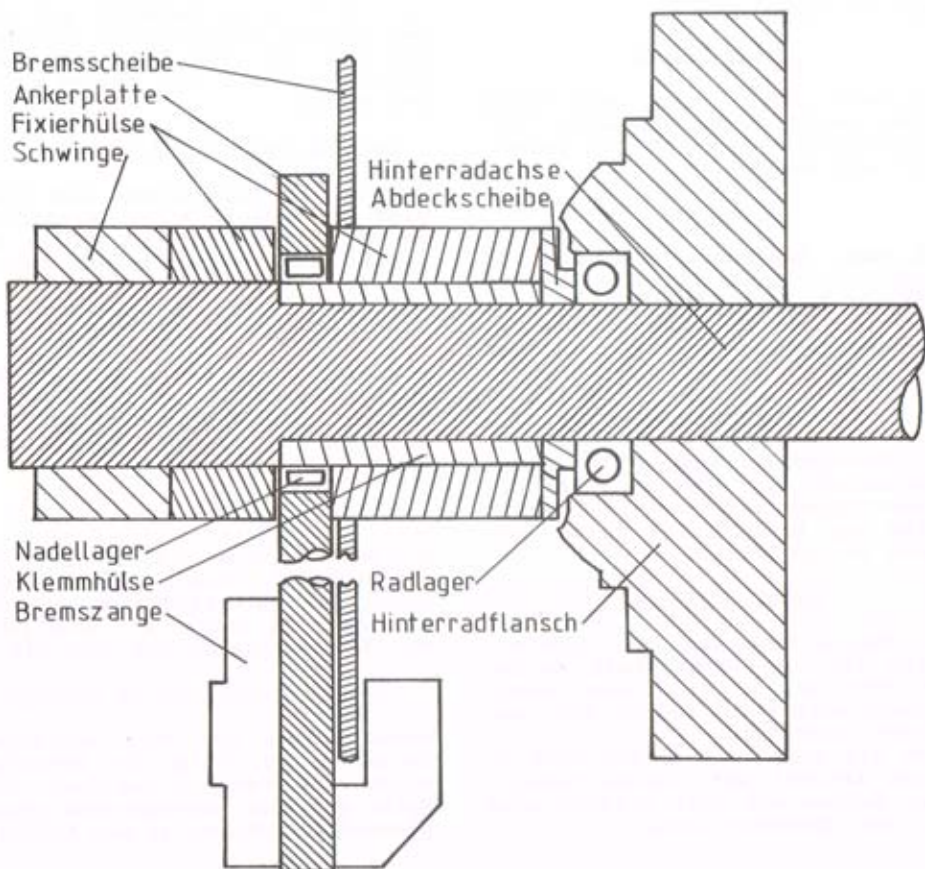
## Alte Ausgaben der Motalia

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



### Drosselsätze für Ducati

Auf einer 3/4-Seite mit zwei Bildern befaßt sich "PS" 10/90 mit den auf 27/50 PS gedrosselten Modellen 750 Sport und 750 Paso.

### Bimota gegen Ducati

PS-Redakteur Michael Pfeifer vergleicht in der Oktoberausgabe die drei teuren Europäer Bimota Tuatara, Ducati 851 SP/2 und die Norton F1 miteinander. Das Kräfte-messen zieht sich über 13½ Seiten mit 33 Bildern hin.

### Ducati 851 SP

Acht Seiten und sieben Fotos, das sind die Eckdaten des Tests der Superbike-Ducati in dem Oktoberheft von "mo".

### Cagiva 125 K7

Die neue Enduro wird auf einer halben Seite in der aktuellen "PS" vorgestellt. Ein Bild ist natürlich auch dabei.

### Aermacchi

Mit zwei besonderen Leckerbissen beschäftigt sich Europas größte Oldtimer-Zeitschrift "Markt" in Heft 10. Zwe 250 dohc Aermacchis sind Gegenstand des vierseitigen Berichtes mit neun Bildern.

### Aprilia Tuareg 600 Wind

Die Zeitschrift "Enduro" hat einen Fahrbericht der Wind in ihrer Oktoberausgabe veröffentlicht. Fünf Fotos auf halb soviel Seiten gehören zu dem Artikel.

### Ducati 907 i.e.

Ein Fahrbericht der Paso-Nachfolgerin ist auf dreieinhalb Seiten von "PS" Nr. 10 zu finden. Sechs schwarz/weiß Fotos zeigen das neue Einspritzmotorrad. Auch die neue "mo" befaßt sich in einem Artikel mit diesem Modell. Vier Seiten mit drei Bildern sind als Test überschrieben.

### Ducati 750 SS

Ein Vergleich zwischen der ehrwürdigen SS und einer Yamaha FZR-R zieht sich über neun Seiten von "mo" Nr. 10 hin. 11 Bilder zeigen die ungleichen Konkurrenten.

### Bimota Tesi 1D

Ein Fahrbericht der Rennversion der Bimota mit Achsschenkelenkung und Ducati-Motor ist in "mo" Nr. 10 zu finden. Auf sechs Seiten schildert Alan Cathcart seine Eindrücke. Fünf Fotos zeigen das exklusive Motorrad.

### Ducati Einzylinderracer

In der österreichischen Motorradzeitschrift "Der Reitwagen", Folge 50 stellt Alan Cathcart auf drei Seiten eine interessante Eigenbaumaschine mit Alurahmen und Vierventilkopf vor. Vier Bilder zeigen den Renner.

### Aprilia Pegaso und Tuareg Wind

Die beiden Einzylinder aus Noale sind Bestandteil eines Vergleiches in "PS" 10/90. Sieben Seiten mit 14 Bildern sind den beiden Enduros gewidmet.

### Moto Guzzi BOT-Renner

Mit drei Fotos berichtet der "Motorradfahrer" in der Oktoberausgabe über eine Replica der Dr. John Maschine von 1987 mit nur zwei Ventilen.

### Cagiva Mito

Die Mito wird es vollverschalt und unverkleidet geben. Ein Fahrbericht des unverkleideten Motorrades nimmt 1½ Seiten mit drei Fotos der Oktoberausgabe von "PS" ein.

### Ducati Clubrennen in Zeltweg

Sechs Seiten hat "Der Reitwagen" in seiner 50. Folge dem österreichischen Duc-Rennen gewidmet. Neun Fotos und eine umfangreiche Ergebnistabelle gehören zu dem Artikel.

## Leserbriefe

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf  
italienischen Motorrädern

**DEMহারTER GmbH**

8880 Dillingen-Schretzheim

Telefon 09071/2837

Telefax 09071/8428

Es gibt wohl keine größere Motorradmarke, die so erbärmlich schlecht in Deutschland gemanagt wird, wie Gilera von der Vespa GmbH. Aber wo ein Wille ist, da ist auch ein Gebüsch. Vielleicht bekomme ich das zusammen.

Dann könnte man ein Bilderquiz machen in MOTALIA. In jedem Heft irgendwas kompliziert fotografiert und die lieben Leser sollen raten was es ist. Man könnte eine Serie daraus machen und dem Einsender aller richtigen Rätsel einen kleinen Preis bescheren. Was haltet Ihr davon?

Beim Motorradrennen in St. Wendel habe ich die MOTALIA-Infos an viele Motorräder gesteckt und auch sonst habe ich ein wenig Werbung für MOTALIA betrieben. So, das war's

Viele Grüße  
Manfred Schaab

Um dem Manfred bei seiner Idee zu helfen, möchte ich Euch bitten, ihn mit Material und Informationen über Gilera zu unterstützen.

"Moto-Guzzi-Zeitung" (?) und Aufruf an "die anderen"

Liebe Redaktion,  
gerne möchte ich diesem Aufruf folgen. Einen größeren Artikel von mir über meine 150er Gilera habt ihr ja schon gebracht.

Als Gilera-Fan würde ich gerne etwas dazu beitragen, daß Eure Zeitung keine Guzzi-Zeitung wird. Guzzi-Fahrer mögen nicht denken, ich hätte was gegen ihre Mopeds, ganz im Gegenteil!

Ich könnte mir z. B. mal Gedanken machen über eine Gilera-Story, also Firmengeschichte, Modellpalette, gestern und heute. Das wird allerdings einige Zeit dauern und recht schwierig werden.

Von Vespa-Deutschland ist da kaum Hilfe zu erwarten. Wenn man denen das Wort Gilera an den Kopf haut, müssen sie erst mal überlegen, ob sie überhaupt was damit zu tun haben. Ich würde mich nicht wundern, wenn der eine oder andere aus diesem Saftladen das Fremdwörterbuch aufschlägt um nachzusehen, was "Gilera" bedeutet.

RPR



DUCATI

CAGIVA



Motortuning,  
Fertigung von Spezialteilen,  
Neumaschinen, Zubehör

Ihr Ducati-Vertragshändler im  
Rhein-Ruhr Gebiet

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

# Ducmania in Assen

Das letzte der Ducati-Clubrennen in diesem Jahr fand Anfang September im holländischen Assen statt.

Außer den für Ducis vorbehaltenen Rennen gab es noch SAM-Läufe, Classic Demos, Sound of Singles, und zwei internationale BOT-Läufe, für die sich einige internationale Größen angesagt hatten.

Ein Gang durch das Fahrerlager zeigte wieder vielfältige Umbauten und Tuningmaßnahmen. Aus England war eine Ducati mit Jawaköpfen gekommen. Ein Holländer hatte seiner Einzylinderducati mit Alurahnen und Vierventilkopf auf die Sprünge geholfen. Im Rennen setzte er sich mühelos ab und gewann mit einem Vorsprung von 30 Sekunden in der Klasse "Einzylinder über 250 ccm". Ein nicht alltägliches Geschöß war der Dragster eines Holländers, der stillecht von einem großen V2 mit Königswelle aus Bologna beschleunigt wird. Die Firma DNL, Ducati Importeur für Holland und Deutschland, war mit einem Stand vertreten und präsentierte die SS Junior mit 400 ccm und die 907 i.e., die die Nachfolge der Paso antritt.

Eine wunderschöne Königswelle mit Harrisfahrwerk hatte die Firma Jako aus Deutschland mitgebracht. An technischen Feinessen bis hin zur Lamdasonde, die die Gemischzusammensetzung während der Fahrt anzeigt, war an diesem Motorrad einiges zu sehen.

Es gab zwei Rennen für Ducati Einzylinder (bis 250 ccm, über 250 ccm), für die Zweizylinder wurden drei Läufe veranstaltet. In den Zweizylinderklassen startete ein wildes Gemisch von 860 GT über Pantah 500 bis hin zur 851 im selben Rennen. Eine Einteilung nach den Typen wäre sicher besser gewesen.

In der offenen BOT wurden zwei Läufe gestartet. In der Gruppe A starteten die interessantesten Maschinen. Kees Doorackers ging mit der Dr. John Guzzi aus Amerika an den Start. Bernd Caspers pilotierte die Egli-Yamaha, mit der sein Bruder Klaus im letzten Jahr die Deutsche Meisterschaft gewonnen hatte. Hartmut Müller versuchte mit der Norton Wankel im Zweizylinderfeld mitzumischen. Die englische Firma Sports Motorcycles schickte die beiden Fahrer Robert Holden und Mike Edwards auf Ducati Superbikes auf die Strecke. Für Moto Thome starteten die beiden Fahrer Klaus Caspers und Oliver Schmidt.



Eine Motobi Kraftei. Transportiert wurde sie mit dem BMW-Gespänn.





Oben: Jetzt soll noch mal einer sagen, auf einer 900 SS würde man kein Gepäck mitbekommen.

Mitte: Hohe Sitzplätze garantieren gute Sicht auf's Renngeschehen.

Unten: Die Dr. John Guzzi. Mehr als ein vierter Platz war nicht drin.



## Der Ducati-Dragster. Kommentar eines Zuschauers: "Schade um den Motor".

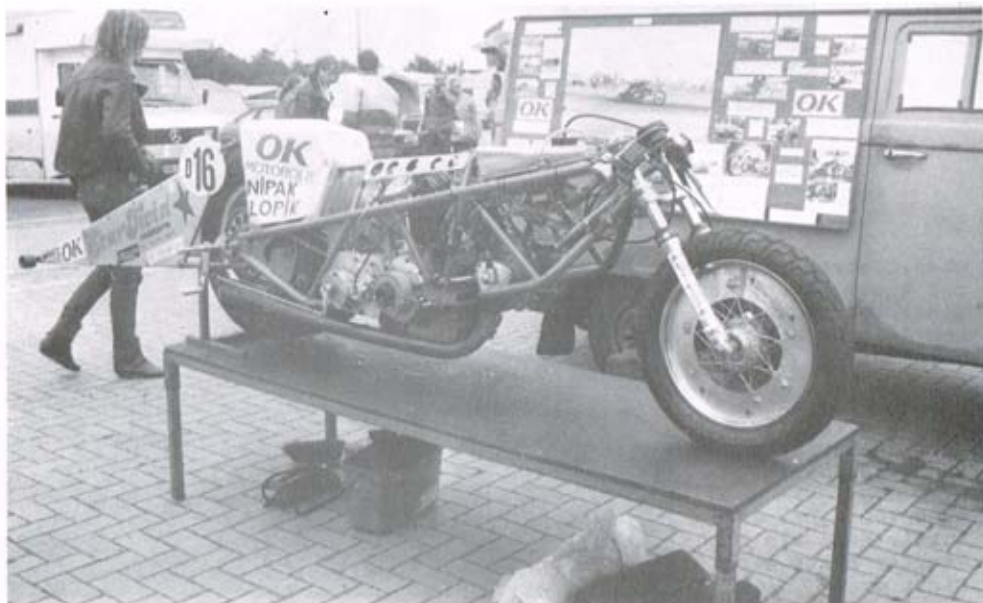
Eine besonders interessante Konstruktion war die Britten, mit der Gary Goodfellow die Aufmerksamkeit auf sich zog. Der Neuseeländer John Britten konstruierte sich seinen Zweizylindertraum selbst. Der im Sandguß hergestellte Motorblock enthält das Getriebe der Suzuki GSX-R 1100 und etliche Teile aus amerikanischen NASCAR-Rennwagen. Vier Ventile und zwei Nockenwellen pro Zylinder, die über einen unheimlich langen Zahnriemen angetrieben werden, sorgen zusammen mit der Einspritzung für reichlich Motorleistung. Ein Rahmen existiert nicht. Die ca. drei Kilogramm schwere Kohlefaser-schwinge ist am Motor befestigt. Ein an den Zylinderköpfen befestigter Kohlefaserträger beinhaltet den Lenkkopf. Das Trockengewicht soll 140 kg betragen. Der Hersteller bezeichnet sein Motorrad als die schnellste und leichteste V2 Rennmaschine mit 1000 Kubik.

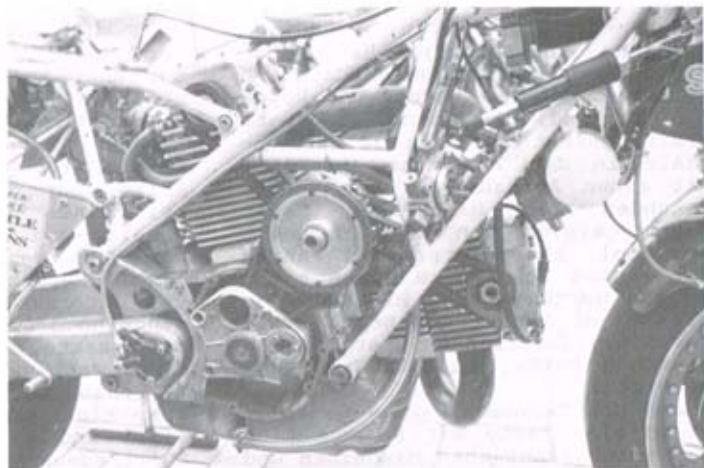
Kurz vor dem Start zu diesem Lauf fing es an zu regnen. Der Start wurde verschoben und einige Teams wechselten die Reifen. Nach dem Regen wurde das Rennen auf nasser Strecke gestartet. Da die Teams

mit unterschiedlicher Bereifung ausrückten, fehlten leider die direkten Vergleichsmöglichkeiten. Dabei wäre es gerade interessant gewesen, zu sehen, wie sich die Dr. John Guzzi und die Britten gegen die europäische BOT-Konkurrenz geschlagen hätten.

Sieger wurde Mike Edwards mit einem Vorsprung von 5 Sekunden vor Hans Fischer, der auf einer 851 von Veerman Motoren startete. Auf dem dritten Platz lag Oliver Schmidt vor der Dr. John Guzzi. Die Britten hatte anscheinend einen schlechten Start, pflügte in einer fixen Aufholjagd durch das Feld und schied nach sechs Runden aus. Im Training hatte die Britten die zweitbeste Zeit erzielt. Die Dr. John Guzzi stand auf dem dritten Startplatz. Im Rennen hatte Mike Edwards die schnellste Runde mit 1:32.19. Das entspricht einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 152,801 km/h.

Während in der BOT die italienischen Motorräder deutlich das Heft in der Hand haben, ist in der Sound of Singles-Klasse das Motorradfeld international. In der ersten Startreihe standen Stefan Slotjes (Husqvarna), Christian





Oben: Ducati-Motor  
mit Jawa-Zylinderköp-  
fen.

Mitte: Zylinder und  
Kopf stammen bei die-  
sem Renner, der den  
zweiten Platz belegte,  
von einer 900 SS.

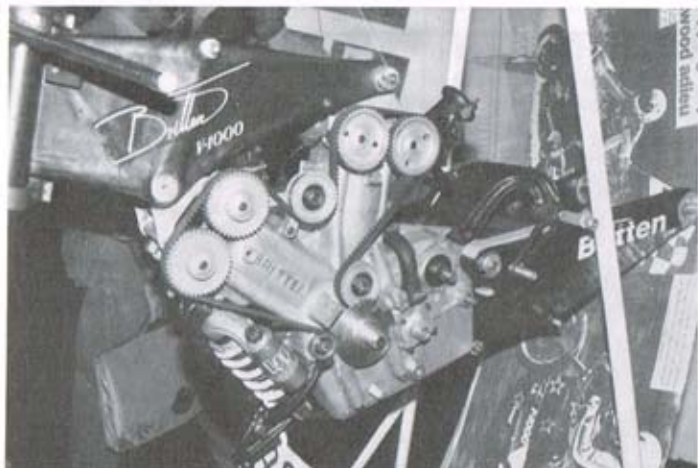
Unten: Ohne stehenden  
Zylinder wird aus dem  
Twin ein "Mono".

Aurnhammer (Uno-Rotax), Rüdiger Kaufmann (EC-Suzuki), Hans-Peter Meyer (Yamaha) und Alan Cathcart (Gilera). Sieger wurde Asa Moyce aus England, der ohne gewertete Trainingszeit auf dem 32. Startplatz in der 7. Reihe startete. Mit einem Abstand von knappen 14 Sekunden kam Hans-Peter Meyer dicht gefolgt von Alan Cathcart ins Ziel. Die anderen drei Fahrer der ersten Startreihe kamen nicht in die Wertung. Leen Hitzerd, der mit seiner Ducati Quattro Valvole das Einzylinderrennen über 250 ccm gewonnen hatte, belegte hier den 9. Platz.

Neben den Rennen fand am Samstagabend eine Party mit Präsentation der interessantesten Maschinen und Auftritt einer Live-Gruppe statt.



Rechts: Der Motor der Britten wiegt samt Schwinge, Lenkkopfhalter und Gabel keine 90 Kilo. Ein einziger Zahnriemen treibt alle vier Nockenwellen an. Das Foto wurde auf der IFMA aufgenommen.



Im Fahrerlager hatten viele Händler Stände aufgebaut, von Literatur über Spezialwerkzeug, Tuning- und Ersatzteilen bis zu kompletten Motorrädern gab es jede Menge Gelegenheiten sein Geld loszuwerden. Eine Zeitung verkaufte ein T-Shirt, auf dem Giancarlo Falappa bei einem seiner spektakulären Wheelies mit der Superbike-Ducati zu sehen war. Daneben stand der Text: "Superbikers do it standing up". Zuerst wurde das Kleidungsstück noch für 20 DM verkauft. Als man merkte, daß das T-Shirt gefragt war, verlangte man 25 DM und am Schluß sogar 30 DM. Das Bremste aber nicht die Kauflust der Ducatisti und am Sonntag war das T-Shirt ausverkauft.

Der holländische Ducati-Club hat ein Rennen veranstaltet, das man getrost als eine der interessantesten Viertaktveranstaltungen Europas bezeichnen kann. Dementsprechend viele Zuschauer fanden den Weg nach Assen. Felix

Links: Eine Guzzi mit interessanter Fahrwerkskonstruktion

### Drosselsätze für Ducati

Der Ducati-Importeur DNL bietet Drosselsätze auf 27/50 PS für die 750 Sport und 750 Paso an. Die aus Vergaserdüsen und einer Kunststoffblende, die zwischen Vergaser und Ansaugstutzen montiert wird, bestehenden Leistungsverminderung kostet mit TÜV-Gutachten 200 DM.

### Aprilia Zubehör

Beim Aprilia-Händler Gerfer, Altenberger-Dom-Str. 46, 5068 Odenthal, Tel. 02202/71273 gibt es Helme in den Farben der Aprilia AF1 Sintesi.

Zubehör für die 600 Wind bietet die Firma Stork, Carl-Metz-Str. 53, 7800 Freiburg, Tel. 0761/46263. Dort sind Tourenscheibe, Gepäckträger und Sturzbügel für die Enduro lieferbar.

### Hilfe für kleine Guzzis

Bei der Firma Pit's Moto Italia Import, Hans-Thoma-Str. 2, 7750 Konstanz, Tel. 07531/54271 hat man ein großes Herz für kleine Guzzis.

Zum Beispiel gibt es dort Zylinderköpfe für den Betrieb mit bleifreiem Kraftstoff im Tausch (Kühlrippen müssen in Ordnung sein). Lange Wartezeiten entfallen also.

### Zubehörauspuffanlagen für Benelli und Laverda

Bei der Firma BSM, Postfach 1122, 4054 Nettetal 1, Tel. 02153/3535 gibt es Auspuffanlagen für Benelli und Laverda.

Eine 6-1 für Benelli 750/900 SEI kostet komplett mit Krümmerrohren 725 DM.

Für Laverda sind eine 2-1 für die 750er und eine 3-1 für die Modelle 1000 und 1200 im Programm. Die Preise betragen 498,- bzw. 549,-DM. Für diese Modelle gibt es auch Sportschalldämpfertöpfe, die auf die originalen Krümmer passen (298,- und 398,-DM). Die Auspuffanlagen sind verchromt aber leider ohne TÜV.

### Gilera V 1000

Federico Martini, der von Bimota zu Gilera gekommen ist, entwickelt einen V 2 mit 1000 ccm Hubraum und einem Zylinderwinkel von 90 Grad. Zylinder und Zylinderköpfe sollen von der Saturno verwendet werden.

### Kat für Duc's

Die Firma März hat sich den exklusiven Vertrieb für Katalysatoren der Firma Proterra für Ducati gesichert. Ab nächstem Jahr sollen Kats für folgende Modelle lieferbar sein: 900 SS, 851 und die neue 907 i.e.

Die Kats werden incl. TÜV-Bericht ca. 900 DM kosten. Es wird die Abgasreiniger sowohl als Sonderausstattung gegen Aufpreis als auch als nachträgliches Zubehör geben.

### Wandkalender für Italo-Fans

Das Jahr neigt sich dem Ende zu und noch zweimal reißen wir ein Blatt von dem Monatskalender, dann ist er "aufgebraucht".

Für Italo-Freaks gibt es drei verschiedene Möglichkeiten für einen neuen Kalender.

Ein Wandkalender, der nicht auf eine Marke spezialisiert ist, sondern sich mit allen italienischen Marken beschäftigt, entsteht in Dänemark. Svenning Haaning, Renegade 36, 1 th, DK-4660 St. Heddinge, Dänemark, von Beruf Bademeister, bietet einen vierfarbigen Kalender in DIN A3 an, der 35 DM kostet.

Einen Wandschmuck extra für die Ducati-Freunde, das kann Rolf im Brahm, Wilhelmstr. 8, 5802 Wetter, bieten. Vierfarbig, mit den Maßen 42 x 30 cm kommt der Kalender für 36 DM incl. Porto ins Haus (bei Vorkasse! Bei Nachnahme kostet das Schmuckstück 43 DM).

Sicherlich wird auch der Laverda-Club Holland, Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DH Koog, Holland wieder einen Laverda-Kalender herausbringen. Im letzten Jahr hat der sechsseitige Wandschmuck 20 DM gekostet.

# Parkplatzimpressionen von Hockenheim

12.06.1990.

Um 5.30 Uhr fängt der Radiowecker an zu lärmern. Ein Blick aus dem Fenster und ich rufe laut "Scheiße". Dasselbe Wetter wie 1989. Warum ist der Ducati-Gott so boshaft?

Um 7.00 Uhr bin ich auf der Autobahn und um 10.00 Uhr in Hockenheim. Am Dernbacher Dreieck brach mit Macht die Sonne durch. Petrus scheint doch Ducati-Fahrer zu sein.

Welche Wonne für die Ohren, als ich die ersten Motorengeräusche höre. Fahrerlager und Parkplatz sind erheblich bunter als im Dauerregen vom vergangenen Jahr. Ich habe meinen neuen Fotoapparat mit Tele bei und muß mich bremsen, nicht schon beim ersten Gang über den Parkplatz den Film vollzuknipsen. Tolle Sachen sind dabei. Was sind das für Leute, die so etwas bauen?

Versuchen wir einmal eine völlig objektive Betrachtung ohne jegliche Emotionen.

A. Da gibt es die Gruppe der sogenannten Originalheimer, die sich bei ihren Maschinen der Erhaltung des Originalzustandes verschrieben haben. Warum selbiger so wichtig ist, das wissen sie nicht. Bei ihnen heißt die Gleichung:

Original = Perfekt.

Das hat zur Folge, daß bei den älteren Einzylindern die billigen und kümmerlich wirkenden Anbauteile liebevoll gehegt und instandgesetzt werden. Auch die Originallackierung ist Pflicht. Mit großer Ausdauer jagen sie verlorengegangenen RAL-Nummern hinterher. Als meine Scrambler noch gelb-schwarz war, fragte mich mein Vater ernsthaft, ob das ein Postmotorrad sei. Aber ehrlich, was gibt es Schöneres als das serienmäßige C.E.V.-Rücklicht? Auch der Faltenbalg zwischen Vergaser und Luftfilter weiß zu gefallen. Ich habe Spaß an Leuten, die lange sinnend an meinem Motorrad stehen und in dem Moment, wo ich losfahren will, ein längeres Gespräch über die Originalität des Hupenknopfes führen möchten.

B. Diese Gruppe von Fahrern verändert ihre Ducatis optisch und je nach Vermögen auch technisch zu Rennfahrzeugen, wobei in den meisten Fällen die Straßenzulassung erhalten bleibt. Dazu sang Katja Ebstein das Lied:  
"Wunder gibt es immer wieder".

Die Alltagstauglichkeit bleibt dabei weitgehend auf der Strecke. Die Fußrastenanlagen sind so weit zurückgelegt, daß der Fahrer vor einer roten Ampel nicht weiß, wo er die Füße rechtzeitig wieder herholen soll. Jedenfalls begegnet mir nie eine dieser B-Ducatis, wenn ich mit dem Motorrad zum Friseur fahre oder ein Brot kaufen fahre.

Besagte Fahrzeuge werden durch die Künste ihres Erbauers laut, schön und wartungsintensiv, eine Freude für jeden gutsortierten Händler.

C. Diese Gruppe von Ducati-Besitzern baut nicht an, sondern baut direkt neu. Das durch die Endkontrolle in Bologna gegangene Ducati-Motorrad ist für diese Begabten der Anfang allen Schaffens. Erst wenn kein Bauteil mehr dem Original entspricht, stellt sich maßvolle Zufriedenheit ein. Desungeachtet wächst der Markenstolz. Die Qualität dieser wahren Künstler errechnet sich aus der Zahl der Änderungseintragungen im Kfz-Brief.

Aber alle Achtung: Was dabei herauskommt, hätte manch einem Motorradwerk zur Ehre gereicht. Viele Ideen und Detaillösungen sind so gut, daß man sie nahtlos übernehmen möchte, wenn man nur das nötige Geschick hätte.

D. Da gibt es doch noch so eine kleine Randgruppe, je kleiner, desto radikaler. Es handelt sich um die Polierer, mehr eine Sekte, deren wenige Mitglieder zur Glaubensausübung Schwabbelwachs und Schwabbelzscheibe benötigen und den nächsten Galvaniseur anbeten.

**Garantiert autofrei  
& nur im Abo**



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

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

Da wird verchromt und geschwabbelt auf Teufel komm raus. Das Fertigprodukt steht in einem gekachelten Raum unter einer Plane aus Baumwollmischgewebe, NASA-erprobt, und der Luftentfeuchter läuft Tag und Nacht. Mit diesem Gerät fährt man, wem nicht regnet, einmal im Jahr zu einer Ducati-Zusammenkunft, um über anders aussehende Exemplare traurig den Kopf zu schütteln. An den Scheinwerfergläsern der Schwabbelducatis wird man nie eine tote Fliege sehen. Die Besitzer fahren so langsam, daß jedes Insekt eine echte Fluchtchance hat.

E. Eine letzte Gruppierung drängt sich noch auf: Das sind die Ducatibesitzer, die ewig mit dem Auto kommen. Ihre Ducati ist grade mal wieder kaputt, obwohl sie nichts falsch gemacht haben. Wie sich bei den Pechvögeln aber auch die Schäden häufen. Man möchte gern einen Hut aufstellen.

Da haben sie gemeinsam mit anderen Freunden (=Fachmännern) tage- und nächtelang gebaut, um zum

Treffen zu kommen, aber die verfluchte Spagettimühle hat diese Bauten nicht verkraftet. Was ist bloß mit dem Hobel los? Da kauft man die besten Spezialteile aus geheimsten Quellen, gefertigt von Leuten mit dem totalen Durchblick und dann ... Kolbenfresser, Pleuelabriß, Gehäuseschaden.

Solche Dinge muß man erlebt haben, sonst fehlt was zum echten Ducati-Fahrer. Und wenn sie von ihren täglichen Katastrophen erzählen, muß man ein schlechtes Gewissen bekommen, wenn man noch nicht dasselbe durchgemacht hat.

Aber ganz im Vertrauen: Mein Motorrad ist auch fast im Originalzustand. Einige Bauteile habe ich durch andere ersetzt. Das müssen nicht bessere sein. Die Gabelrohre sind mit Schwabbelwachs behandelt und außerdem war ich mit dem Auto in Hockenheim.

Alles Gute  
H. Mohrs

Quelle: Ducati-Post

**Benelli**

Verk. viele Teile von Benelli 250-2C, Bj. 74, H. Rolfes, Split. R. 133, 2990 Papenburg 1

Suche komplette Auspuffanlage für Benelli 650 S, Tel. 0511/405993

**Cagiva**

Verkaufe: Cagiva Al-lazzura 350 ccm, 38 PS, 30000km, Bj. 86, TÜV 7/92, VB 3300,-, Tel. 030/7916256

**Ducati**

Verkaufe 1 Paar Veglia-Instrumente 900 SS, 250,-DM, Tel. 0911/837337

**DUCATI KAMMA**

☎ 04205 - 8707

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

Suche 2/1 für HR2, auch ohne Endtopf, 04621/4950

**DUCATI Wandkalender '91**

13 Blatt 42 x 30 cm, in hochwertigem Vierfarbdruck, Bildgröße 33 x 24 cm  
32,- DM plus 11,- DM N.N.-Versand  
oder 36,- DM Scheck  
R. im Brahm, Wilhelmstr. 8, 5802 Wetter

Verk. Pantahteile: off. Trichter, Sportluftfilter, Ritzel, Satz Einstellplättchen, Sitzb., + versch. Kleinteile, Tel. 09151/95923

Su. Pantah-Motor 350-650 ccm, auch def. zum fairen Preis, Tel. 02404/82193

**DUCATI GFK-TEILE**  
S-SS-GT-DB 1-750/900 SPORT

- z.B. Vollverkleidung mit Scheibe für 750/900 Sport

DM 790,-

- z.B. Einmannhöcker mit Polster und Fach 750/900 Sport

DM 510,-

- z.B. Hinterradkotflügel offene Version 750/900 Sport

DM 185,-

Alle Teile mit TÜV, auf Wunsch vormontiert oder komplett angebaut

**DIOPA**

Richard Diopa, Römerstraße 19  
7000 Stuttgart 1  
Telefon 07 11/60 4504

Suche 250 oder 350 Desmo zum Aufbauen, TÜV nicht wichtig, Tel. 0511/405993, öfter probieren auch spät

Verkaufe Ducati Scrambler 450, Baujahr 74, 15000 km, TÜV 11/91, VB 4200,-, Reiner Hennken, Tel. 04131/66265

Verkaufe o. tausche Motor 200 SS kompl. gegen Motor 240-450 ccm, auch defekt oder Teile. Tel. 09621/64465

350 SCR, Bauj. 74, Zustand 1-2, TÜV u. Reifen neu, div. Teile weg. Bau zu verk. Gegen Gebot, 04731/37391

For Sale: immaculate 350 Ducati Desmo Racer, tank Spaggiari, TD2 fairing, Honda Replica CR style seat, T2 front forks and disc, Girling, Lucas Rita, straight cut primary, Staschel rod, Arias high compression piston Ø 77, Dell'orto Ø 36, double ignition, external oil lines, inlet valve Ø 42, works cam red and white. Meti-culous tuning. Price: 2000 Livres Sterling, France, Tel: 64083530

**Guzzi**

Ver. Moto Guzzi Nuova Falcone, 500 ccm, Einzylinder, 1989 neu aufgebaut, 5400,- VHB, Tel. 0451/65493

Suche gebrauchte Hinterradschwinge v. LM4 od. T5 u. Fußrastenhalter v. T3/V7, Tel. 0481/71980 ab 17h

Le Mans III Fußrastenanlage (original) mit Hebeln etc. günstig abzugeben. Versand mögl. T.0761/64611

Falcone NF, Bj. 70, Zustand 2, TÜV neu, 30 tkm z. vk. VHB 4600,-. Tel. 04321/21867 abends

LM2 Umbau, Borrani's, Piranha, Motor + Getriebe überholt, 04532/21769, spät abends

Lucas-Magnetschalter, neu, orig. verpackt, zum halben Neupreis zu verkaufen, Tel. 0761/64611





↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

**GUZZI  
MÜLLER**

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

LM III, Bj. 83, viele Extras, 6500,- DM, Tel. 04465/8955 ab 19 Uhr

Verk. Rahmen m. Brief von G5, 400,- DM; Hinterrad mit Reif. 100,- DM; Tank 100,- DM. Alles zus. 500,- DM. Kleinteile auf Anfr. Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwabenberg, Tel. 05233/5795

LM IV/V Luftfilterkasten und Lafranconi Serie neuwertig, günstig abzugeben. Tel. 0541/388336

Suche Winkeltrieb für Drehzahlmesserwelle Le Mans I. Tel. 0761/64611

Verkaufe Verkleidung (Scheinwerfer) und Fußrastenanlage von Le Mans I. Tel. 09621/64465

V 50 Monza, 50 PS, 82/92, schwarz, Höcker, offene Trichter, mit TÜV, Vergaser, Regler etc. neu, VB 3800,-, 0221/246200

Verk. T3-Motor überholt, Rahmen, Gabel, Kardan etc., sowie LM3-Motor, T3-Auspuff neu, SP1 Verkleid. usw. 0211/4180220

Moto Guzzi V7 850 GT, 40000 km, TÜV 7.92, frisch rest. Op. 1a, Te. 1a, kein Import, VB 6800,-, Tel. 040/5592724 bis 22.00

Verk. N-Falcone Hebele, Elektrik, SP-Gabel, Convert-Wandler, V-Kleinteile, Tel. 04832/7793 ab 19.00 oder ganzer Sa/So

Verk. Sitzbank (schw. rot) u. Rückleuchte von Le Mans IV u. V u. Fußrasten mit Platte VB 250,-, Tel. 09621/64465

Mille GT, Speiche, Schw., EZ 4.89, 15t km, LM2-Sitzbank, Ago-Fussr., Piranha, Lafranconi (TÜV) 105000,-, sehr gepf., 0731/27518

## GUZZI - ELEKTRONIK

LIMA - REGLER 12V 30A mit Micro-Chip  
ZÜNDANLAGEN digital & analog mit MosFet's  
SICHERUNG-AUTOMATEN 3\* 8A mit Blinkgeber

## DUCATI - ELEKTRONIK

LIMA - REGLER 12V 27A ab 1Ah Akku's  
TROCKEN-AKKU's 1Ah- 25Ah mit StartPower  
SICHERUNG-AUTOMATEN 3\* 8A mit Blinkgeber

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

Suche Speicherräder für LM II; Tel. 06831/43123

Verkaufe 1 Paar Lafranconis für LM I, 50 DM, Tel. 0911/837337



**AUS DIREKTIMPORT  
KÖNNEN WIR LIEFERN:  
MOTO GUZZI V7  
FALCONE  
AIRONE  
850 T3**

*Teile neu u.  
gebraucht*

Umfangreiches Ersatzstofflager - täglich Teile-  
versand - An- und Verkauf - Inzahlungnahme

Hartmut Mersmann  
Rhyerner Str. 9 · 4703 Bönen  
☎ 02383/7033

Laverda RGS 1000, Bj. 85, 1. Hand, 7500 km, TÜV 8/92, 3-1 u. Original, Tel. 06074/99661

Laverda 750 SF2 i. T. 2300,-DM, Tel. 0911/837337

Verk. 3CLKopf, Vent, NWLager, ZBox, ZGeber u. Kleint. Suche 3CL Tank, auch def. Tel: 04101/25289 ab 20h

**Magni**

Verk. Magni-Guzzi 1100 Classic, 14000 km, EZ 7/89, VB 17500 DM, Tel: 0451/496695

**Morini**

Wer hat Interesse an einem zwanglosen Morini-Stammtisch im Nordschwarzwald? Info unter 07052/2402 ab 19 Uhr

Suche Kickstarter von 3½. Tel. 09621/64465

**Motobi**

Motobi 125 cc, Bj. 69, 10 PS, sehr schön! Preis: VB 3100,-, Tel. 040/343757 (tagsüber!) Norbert Rahe verlangen

**Zubehör**

Verkaufe: 2 Krauser Koffer Starlet, DM 111,11; 1 Telefix Stummellenker Ø 38 mm Stefan Wiese 0431/789942

**Gebrauchte aus Italien**

Laverda 750 GT EZ 69	3000,-
Moto Guzzi	
V7 700 Bj. 69 TÜV neu	4400,-
V7 Spezial 71 TÜV neu	5000,-
Nuovo Falcone	
guter Zust.	3000,-
850 T3 Bj 76 TÜV neu	5200,-
Aermacchi 250	
Bj. 62, fahrb.	3000,-

Auf Wunsch alle Motorräder mit TÜV

Weitere Motorräder auf Anfrage

Telefon: 07522/4411 oder 07522/21111

Rainer Bollgrün  
7989 Argenbühl  
Ratzeneried 112

**Sonstiges**

Suche PVM-Felge 2.5 x 18 oder 3 x 18 für vorn, mit 6-Lochaufnahme für Bremse, Tel. 0431/673258

Ducati 500 Pantah, 23000 km, guter Zust., 5800 DM, Tel. 0911/837337

**Hier könnte Deine Kleinanzeige stehen**

Verk. Tomaselli M-Lenker Condor plus 60 DM, 1 Paar Krauser Koffer Starlet 1 Jahr alt, 130 DM, 06346/3565

BOT-Photos, Fahrerlager + Rennen, alle 23.9.90 Augsburg. Duc, Guzzi...., usw. O.Büntig, Kellergasse 22, 7910 Neu-Ulm

**Die nächste MOTALIA erscheint am 15. November. Redaktionsschluß ist der 2. November.**

**Laverda**

750 S, Bj. 70, Originalzustand 20 tkm, TÜV neu von Sammler z. vk. VHB 6200,-. Tel. 04321/21867 abends



### 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 Kibler 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
Guzzi Müller	Hamburger Chaussee 73	2150 Buxtehude-Ovelgönne
Fa. Polo	Sophienblatt 64	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	2300 Kiel
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
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.