

Eine neue Motorradzeitung

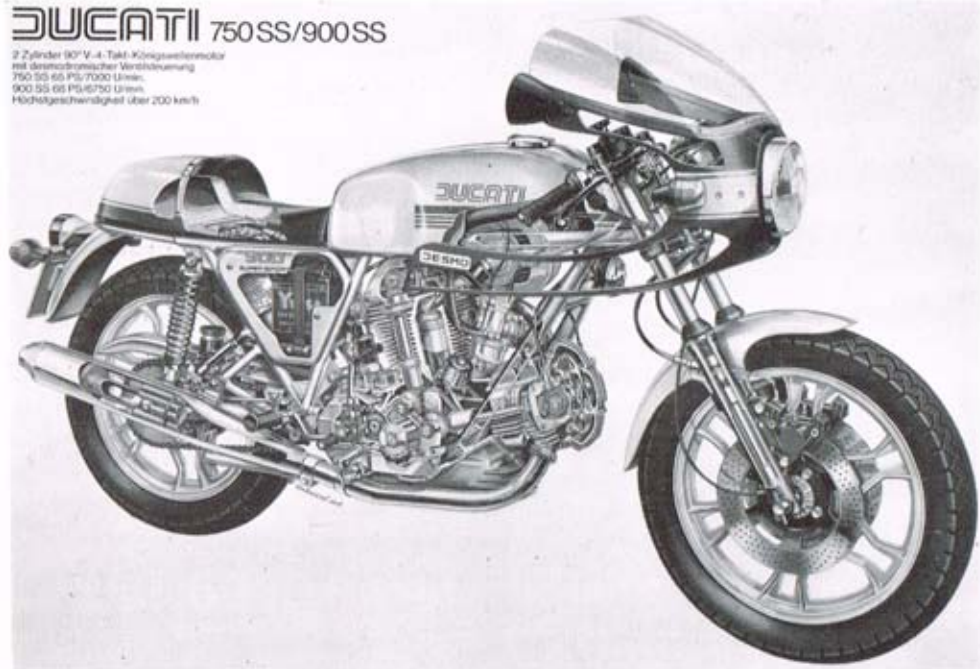
MOTALLIA

für Freunde italienischer
Motorräder

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

DUCATI 750SS/900SS

2 Zylinder 90° V-4-Takt-Kingpinmotor
mit drehmomentstärker Ventilsteuerung
750 SS 65 PS/7300 U/min
900 SS 65 PS/6750 U/min
Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h



Nr. 21

11/90

2,50 DM

Stein-Dinse



Der Guzzi + Ducati Spezialist

Ersatzteil-Probleme?
Schon mal mit uns versucht?

direkt aus Italien:

Ersatzteile, Zubehör, Tuning

*** Moto Guzzi Neufahrzeuge**

Jetzt zu Winterkonditionen ordern,
im Frühjahr bezahlen + abholen

Guzzi Neumaschinen – Eigenimport – 1 Jahr Werkstattgarantie

- **Guzzi-Bleifrei-Umbau**
- **Speichenräder**, ab Lager lieferbar!
- **Brembo** Bremsen (Stützpunkthändler)
- **laufend Gebrauchtmotoren**
- **Sportverkleidungen**
- **Sport- + Austausch-Sitzbänke**

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:
Sparkasse Kiel
Konto Nr. 742 171
BLZ 210 501 70

MOTALIA erscheint je-
weils zum 15. jeden
Monats.

Namentlich gekenn-
zeichnete Artikel ge-
ben nicht unbedingt
die Meinung der Re-
daktion wieder.

Für unverlangt einge-
sandte Texte, Bilder
und Vorlagen überneh-
men wir keine Haf-
tung, sie sind aber
herzlich willkommen.

Nachdruck nur mit
ausdrücklicher Ge-
nehmigung des Her-
ausgebers. Copyright
beim Verlag Hassel-
brink.

Veranstaltungshinwei-
se, technische Tips
etc. ohne Gewähr.

Hallo Italienerfreunde

Weihnachten steht vor der Tür. Na ja, noch nicht direkt an der Schwelle, aber man sollte doch langsam anfangen, sich ein paar Geschenke zu überlegen, damit man nicht wieder auf dem letzten Drücker durch die Stadt hetzen muß. Wir haben uns mal ein paar Sachen einfallen lassen, die sich ideal als Geschenke zu Weihnachten, zum Geburtstag oder zu anderen Anlässen eignen.

Viele von Euch kennen sicher das Titelblatt. Das Phantomposter der Ducati 900 SS ist ja nun auch schon 13 Jahre alt und war in dieser Zeit in vielen Zeitungen abgebildet. Leider gibt es das Poster von dieser Schnitzzeichnung schon lange nicht mehr im originalen Format von 100 x 70 cm zu kaufen. Wenn man es irgendwo mal zu kaufen sieht, wird es höchstens in den Maßen 34 x 49 cm angeboten. (Das ist etwas größer als zwei DIN A4 Seiten.)

Nun haben wir uns entschlossen, das Technik-Poster wieder in der gigantischen Größe von 100 x 70 cm drucken zu lassen. (Das ist größer als DIN A1 und entspricht ca. zehn DIN A 4 Seiten.)

Zu erhalten ist das farbige Super-Poster für nur 30,- DM (incl. Versand in stabiler Versandrolle) beim Verlag (siehe Bestellkarte in der Heftmitte).

Für Ducati-Fans ist das Poster ein absolutes Muß.

Aber wir bieten noch einen zweiten Wand-schmuck für Ducatisti an. Der Ducati-Wandka-
lender 1991 ist ab sofort für nur 36 DM (incl. Versand) bei uns erhältlich. Im hochwertigen Vierfarbdruck ist der Kalender mit 13 Blatt in der Größe 42 x 30 cm ein echtes Schmuckstück für das Wohnzimmer.

Als weitere Geschenkideen zum heiligen Fest, zum Geburtstag oder anderen Anlässen bieten wir Euch VHS-Videos von der Deutschen Meis-terschaft 1989 und 1990 an. Die Filme der Firma PR-Video bestechen durch Profiqualität, spannende Rennen, fantastische Rennszenen, Technik, Tuning und Details satt. Auch diese Videos mit heißem Sound, fachkundigem Kommen-tar und starker Musik könnt ihr mit der Best-
stellkarte in der Heftmitte bei uns bestel-
len.

Außerdem bieten wir natürlich wie bisher das MOTALIA-Geschenk-Abo an. Damit schenkt ihr dem Beschenkten 12 mal Freude im Jahr für nur 35 DM.

Da sollte doch für jeden etwas dabei sein, oder?

Euer MOTALIA-Team

DUCEATI

860 GT

Das Märchen vom häßlichen Entlein

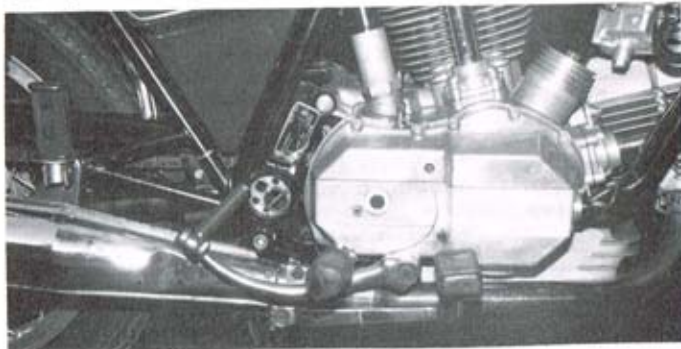
Meist neigt man ja doch dazu, die verschiedenen Beiträge in den diversen Motorradzeitungen zu konsumieren. Der eine oder andere Artikel ist ganz gut, wobei meist ein englischer Autor zeichnet. Als Zeitung mit guten Artikeln und Bildern kristallisierte sich im Laufe der Jahre "mo" heraus. Kein Wunder, wo doch Chefredakteur F. J. Schermer den älteren Freaks noch aus Zeiten bekannt ist, in denen die Motorradzeitungswüste nur einen Kaktus hatte.

Warum in jenen fernen Jahren der Duc-Freak Schermer wegen eines herausgefallenen Ventilsitzes seine Rundmotor-SS (411 gibt's ja nur) gegen eine Jamahö tzdingsda oder so eintauschen mußte, wird dem geneigten Leser auf ewig verschlossen bleiben. Ich denke, auch dem Chefredakteur der "mo" wird manche melancholische Stunde beim Anblick alter Zeitungsartikel und Bilder über die SS nicht erspart geblieben sein.



860 GT - eine Riesen Scrambler mit echtem Duc-Bums von unten.

Aber zurück zum Grund dieser Zeilen, nämlich zu Jo Soppas Eindrücken von der 851 S in der "mo" 1/89, wobei ich eigentlich nur über einen Nebensatz geistig ins Stolpern geriet: "Einmal durfte sich 'Stardesigner' Giugiaro an einer 860er austoben, das Ergebnis ist mittlerweile allenfalls als Kuriosum für die zu vervollständigende Ducati-Sammlung begehrt." Da muß ich folgende Geschichte mal zu Papier bringen.



Der viereckige Bremspedalgummiklotz könnte auch zu einem Auto gehören. Über einen Exzenter wird die Schwingenachse zum Kettenspannen verstellt.

Seit 1980 bin ich nach sechs japanischen und zwei vorausgegangenen Kreidlerjahren von einem uns allen bekannten Bazillus befallen, gegen den es keine oder nur äußerst seltene Heilungschance gibt. Selbst so erprobte Mittel wie Ehefrau, Kinder, Häuserbauen, Älterwerden o. ä. verfehlen oft vollständig ihre Wirkung. Eine Tatsache, die beim Befall mit dem Bazillus Ducatissimus oft zu beklagen ist. Im Laufe der Jahre sammelte sich aus diesem Grund eine stattliche Anzahl von Produkten der Bologneser Firma in der mittlerweile viel zu kleinen Schrauberhütte an. Voller Stolz blickt mein Auge auf eine 79er SS, Auslöser der Sache und mittlerweile mit 970 ccm, Speicherrädern etc., daneben ein SSD-Gespann mit Squire-SW, eine 250er SCR und eine 80er Hailwood mit Campas und NCR-Verkleidung. Und wenn ich mit müden Schritten nachts von der Garage in's Bett wanke, fällt mein vorletzter Blick auf eine 200er Elite im Renntrimm,

die im warmen Schlafzimmer überwintern darf.

Da auch vor Freunden und Bekannten diese Krankheit nicht zu verheimlichen ist und einem oftmals viel Mitgefühl entgegengebracht wird, erfährt man von erstaunlichen Dingen. Eines Tages erzählt mir ein guter Freund (Fahrer eines gummi-bereiften Betonmischermotors) von einer zerlegten Zweizylinder Duc, die auf einem Dachboden in 34 Pappkartons verstaubt.

Na ja, man ist ja kein Unmensch und sieht sich den Schrott mal an. Da jener Freund (der mit dem verkehrtrum eingebauten Motor) mittlerweile auch von dem Bazillus befallen war, oder soll ich besser sagen, zu Verstand gekommen war, wurde der Teilehaufen zuerst nur nach Verwendungsfähigkeit für einen Renner beurteilt und für schlecht befunden: eine 860er GT in all ihrer Häßlichkeit, mit zerbrö-

selttem Getriebe und zerbrochenem Zylinderkopf, wobei die Jungs den Motor bis zur letzten Schraube zerlegt hatten. Selbstverständlich auch den gesamten unteren Kegeltrieb, ohne auch nur eine Scheibe zu kennzeichnen.

DUCATI 860

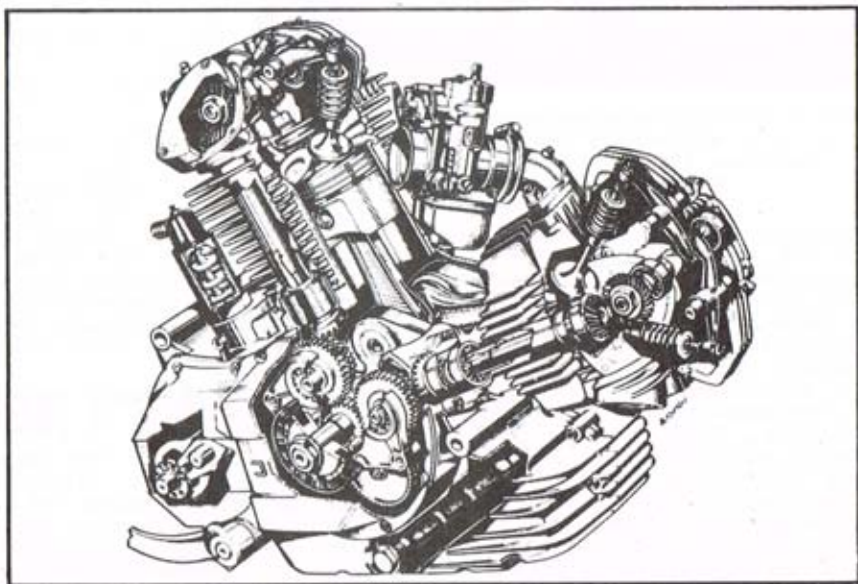
Der zweite Blick galt der Verwendungsmöglichkeit als Teileträger und da der Motor meiner SS auch einer mit Schaltautomaten im Dekkel und Ducatizündung ist, wechselten vier Zentner Eisen, Alu, Gummi und Plastik für ein paar Scheine den Besitzer.

An einem trüben Nachmittag wurde alles eingesammelt und in obige, schon vorher viel zu kleine Schrauberbude gebracht. Das Einräumen dauerte ungefähr acht Stunden und dabei wurden natürlich auch alle neuen Stücke der Sammlung sorgfältig beäugt. Was sollte nun mit dem Haufen werden? Wenn ich alle Teile aussortierte, die

ich für die anderen Mopeds brauchen könnte, blieben immer noch drei Zentner Fe/Al/Plastik über. Und eigentlich sehen die Räder doch gar nicht so schlecht aus, man braucht nur VA-Speichen und Hochschulterfelgen einbauen. Der Rahmen ist im Grunde fast derselbe wie bei der Drama und die Ceriani Gabel - poliert und die Brücken glasgestrahlt - ist ein richtiges Schmuckstück. Man kann sich denken, was passierte: Acht Monate später stand sie da, im neuen alten Glanz, nur ein wenig schöner als neu. Ich spendierte ihr eine zweite Scheibenbremse, Hochschulterfelgen, ein bißchen Chrom hier und da, rundrum VA-Schrauben und vor allem einen neuen, dezenten Anstrich in "Englisch Racing Green" mit goldenen Streifen (in memoriam meiner guten alten T120R).

Tüff, das Buch ist sowieso schon 5 cm dick. Irgendwann kam der erste schöne Tag, obwohl diese bei uns im Norden ziemlich selten sind. Mit einer roten Nummer wurde dieses Wochenende zu einem Erlebnis besonderer Art:

Die ersten Kilometer hing ich trotz des hohen Lenkers mit dem Kopf ungefähr auf Höhe Zylinderfuß des stehenden Zylinders. Ducati-Fahrer haben sowieso größere Ohren als andere Menschen, oder bilde ich mir das ein? Nachdem fünfzig Kilometer mehr auf dem schönen Smith-Kilometerzähler standen, wurde alles etwas entspannter und auf einmal war es (wieder) da, dieses Gefühl, hervorgerufen durch das ruhige Dahinbrummen durch die Feldmark in aufrechter Haltung mit dem Duft vom frischen Heu in der Nase. Ich glaube, an diesem Tag sah ich wirklich zufrieden aus.



Die Ducati 860 GT hat keine aufwendige Desmodromik. Die Ventile werden durch normale Ventilfedern geschlossen.

Einzelheiten des Zusammenbaus, wie das Organisieren von selbstverständlich fehlenden Teilen, kann sich sicher der Eine oder Andere in farbigen Bildern ausmalen. Wir schreiben dieses Kapitel ein andermal, genau wie jenes über den

Eigentlich ist die GT eine Riesen Scrambler mit echtem Duc-Bums von unten, englischer Fahrerhaltung und einer einzigartigen Faszination, die eben mehr von Innen kommt. Man soll ja Motorräder nicht mit Frauen vergleichen,

sonst kommt man schnell in Verruf. Wer mag es schon, wenn man ihn Chauvi oder Macho nennt, aber hier liegt's doch nahe, innere Werte zählen mehr als Schönheit. Ideal natürlich, wenn beides zusammenkommt.

Wie ging es weiter? Nach Behebung einiger kleiner Probleme, wie z.B. der TÜV-Arie, wurden noch 36er Dellortos angebaut und ab ging die Lucie. Übrigens wurden die Contis nach zehnmütiger Probefahrt gleich wieder an die SS geschraubt. Zum Charakter der GT, und den hat sie wirklich, paßt ein dumpfes Blubbern eher als Conti-Sound.



Hochschulterfelgen und VA-Speichen werten die Räder auf. Im Vorderrad sorgen jetzt zwei Bremsscheiben für gute Verzögerung.

Obwohl an längeren Fahrten 1988 nur der Ausflug nach Assen zum holländischen Ducatitreffen anstand, kamen trotz nur zweimonatiger Anmeldezeit immerhin 3500 km zusammen, die wegen fehlendem Urlaubs zum allergrößten Teil durch das schöne Schleswig-Holstein führten.

Benelli



DUCATI

MAGGI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

8880 Dillingen-Schretzheim

Telefon 09071/2837

Telefax 09071/8428

Nun braucht Ihr nicht gleich anzurufen, ich meine wegen der SS, dem Gespann, der HR oder der diversen Teile für die Desmos, soweit bin ich nun auch wieder nicht. Vielleicht ist die GT tatsächlich die Komplettierung meiner Sammlung, aber sicher nicht zum Ansehen und Putzen (jedenfalls nicht nur) sondern als Tourer im Sinne des Wortes.

Also: Wenn einer von Euch mal irgendwo eine 860er GT sieht, ruhig zweimal hinsehen, um dann vielleicht zuzuschlagen. In diesem Sinne einen guten Schrauberwinter. Ciao Jens

Technische Daten (nach Werksangabe):

Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 90°, je eine durch Königswelle angetriebene Nockenwelle pro Zylinder, zwei Ventile pro Zylinder.

Bohrung x Hub : 84 mm x 74,4 mm

Hubraum: 865 ccm

Motorleistung: 51 PS b. 6750 U/min

Gewicht vollgetankt: 230 kg

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Superbike-WM in Monza/Italien

Der Italiener Fabrizio Pirovano, der als Regenspezialist bekannt ist, fand in Misano ideale Bedingungen vor. Beide Läufe wurden auf nasser Piste ausgetragen. Pirovano gewann auf Yamaha beide Rennen auf seiner Heimstrecke in Monza.

Der Titelverteidiger Fred Merkel fiel im ersten Rennen schon nach einer halben Runde mit defekter Zündung aus. Im zweiten Lauf belegte er den fünften Platz.

Merkels Teamkollege Baldassare Monti sah im ersten Durchgang auch nicht die Zielflagge, da er von der Piste abkam. Das hinderte ihn aber nicht, im zweiten Lauf mit Pirovano um die Führung zu kämpfen. Im Ziel fehlte ihm nicht mal eine halbe Fahrzeuglänge zum Sieg. Raymond Roche hatte im ersten Lauf einen schlechten Start - wie so oft. In der für ihn typischen Aufholjagd schob er sich bis auf den dritten Platz hinter Stephane Mertens nach vorne. Lange kämpfte Roche mit Rob Phillis, der auf seiner Kawa als vierter die Ziellinie überquerte.

Der zweite Lauf ließ sich vom Start weg spannend an. Raymond Roche, Stephane Mertens, Fabrizio Pirovano und Baldassare Monti donnerten die ersten Runden dicht bei dicht die Zielgerade herunter. Man hätte sie mit einem Handtuch verdecken können. Zur Halbzeit stürzte Mertens und Roche ließ es daraufhin gemüthlicher weitergehen. Angeblich hatte er ein Loch im Ölkühler. Er kam auf dem sechsten Platz ins Ziel.

Roche und James setzten erstmals neue Ducati-Motorräder ein, die ca. 5 Kilo leichter sein sollen als die bisherigen. Von diesem Modell (888 Corsa) sollen 40 Stück an Privatfahrer verkauft werden.

1. Lauf: 1. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 2. Stephane Mertens (Honda); 3. Raymond Roche (Ducati); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Rob McElnea (Yamaha); 6. Jari Suhonen (Yamaha); 7. Jamie James (Ducati); 8. Brian Morrisson (Honda); 9. Anders Andersson (Yamaha); 10. Edwin Weibel (Honda).

2. Lauf: 1. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 2. Baldassare Monti (Honda); 3. Rob McElnea (Yamaha); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Fred Merkel (Honda); 6. Raymond Roche (Ducati); 7. Jari Suhonen (Yamaha); 8. Jamie James (Ducati); 9. Brian Morrisson (Honda).

WM-Stand: 1. Raymond Roche (Ducati), 318 Punkte; 2. Stephane Mertens (Honda), 255 P.; 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha), 244 P.; 4. Fred Merkel (Honda), 197 P.; 5. Rob McElnea (Yamaha), 177 P.; 6. Rob Phillis (Kawasaki), 153 P.; 7. Baldassare Monti (Honda), 149 P.; 8. Terry Rymer (Yamaha), 96 P.; 9. Giancarlo Falappa (Ducati), 94 P.

Superbike-WM Termine für 1991

Auf dem FIM-Kongress in Budapest wurden folgende Termine für die kommende Superbike-WM festgelegt:

- 01.04. Donington/GB
- 28.04. Jarama/E
- 05.05. Hungaroring/H
- 26.05. Interlagos/BR
- 02.06. Mosport/CDN
- 09.06. Brainerd/USA
- 30.06. Österreichring/A
- 04.08. Misano/I
- 11.08. Anderstorp/S
- 25.08. Sugo/J
- 01.09. Shah Alam/MAL
- 15.09. Hockenheim/D
- 29.09. Magny Cours/F
- 06.10. Monza/I
- 19.10. Philip Island/AUS

Falappa auf Yamaha?

Der Italiener Franco Uncini plant ein 500er Yamaha-Werksteam für 1991 zu gründen. Als Fahrer schweben ihm der amerikanische Superbike-Champion Doug Chandler und der Ducati-Pilot Giancarlo Falappa vor. Aber Falappa hat einen Dreijahresvertrag mit Ducati.

Norton in der Superbike-WM

Norton hat mittlerweile fast 200 Wankel-Motorräder gebaut. Damit wäre es möglich, die Norton für die Superbike-WM homologieren zu lassen.

Superbike-Europameisterschaft

Im englischen Donington fand der letzte Lauf zur Superbike-EM statt. Auf seiner Suzuki konnte der Deutsche Sven Seidel den Lauf für sich entscheiden. Ian Simpson holte den zweiten Platz für Honda vor dem Yamaha-Piloten Ray Svann. Richard Arnaiz steuerte seine Honda vor den Ducati-Fahrer Francesco Monaco über die Ziellinie.

Damit ist es zu einer denkbar knappen Entscheidung um den Europatitel gekommen. Nach den neun Rennen können sowohl Arnaiz als auch Seidel 127 Punkte auf ihrem Konto verbuchen. Europameister ist schließlich Arnaiz, der viermal siegte, während Seidel "bloß" dreimal als Erster abgewunken wurde. Seidel und Arnaiz planen beide im nächsten Jahr in die 500er GP-Weltmeisterschaft einzusteigen. Seidel hat aber Schwierigkeiten, einen Sponsor zu finden.

Ergebnis: 1. Sven Seidel (Suzuki); 2. Ian Simpson (Honda); 3. Ray Svann (Yamaha); 4. Richard Arnaiz (Honda); 5. Francesco Monaco (Ducati); 6. Steve Manley (Yamaha); 7. Mark Linscott (Yamaha).

EM-Endstand: 1. Richard Arnaiz (Honda), 127 Punkte; 2. Sven Seidel (Suzuki), 127 P.; 3. Steve Manley (Yamaha), 101 P.; 4. Arpad Harmati (Honda), 84 P.; 5. Thomas Franz (Honda), 78 P.; 6. Francesco Monaco (Ducati), 66 P.; 7. Gastone Grassetti (Honda), 64 P.

Pirovano Italienischer Superbike-meister

In Vallelunga wurde die Superbike Meisterschaft von Italien beendet. Schon nach dem letzten Rennen stand Fabrizio Pirovano als Meister fest. Mit einem Vorsprung von 45 Punkten war er uneinholbar.

Den ersten Lauf führte Pirovano lange an, aber im Ziel lautete die Reihenfolge dann: Merkel, Tardozzi, Monti, Pirovano.

Im zweiten Lauf revanchierte sich Pirovano mit einem Start-Ziel-Sieg. Tardozzi warf seine rote Ducati auf dem zweiten Platz liegend ins Kiesbett. Davon profitierte Monti, der nun als zweiter mit ei-

nem Vorsprung von 2/10 Sekunden vor Fred Merkel abgewunken wurde.

1. Lauf: 1. Fred Merkel (Honda); 2. Davide Tardozzi (Ducati); 3. Baldassare Monti (Honda); 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 5. Massimo Broccoli (Ducati).

2. Lauf: 1. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 2. Baldassare Monti (Honda); 3. Fred Merkel (Honda); 4. Richard Arnaiz (Honda) 5. Massimo Broccoli (Ducati).

Endstand: 1. Fabrizio Pirovano (Yamaha), 191 Punkte; 2. Baldassare Monti (Honda), 158 P.; 3. Davide Tardozzi (Ducati), 135 P.

Haslam auf Ducati

Beim Finallauf zur englischen Superbikemeisterschaft startete der ehemalige Cagiva-Werksfahrer Ron Haslam erstmals auf einer Ducati. Behindert durch Verletzungen beendete er das Rennen als Sechster.

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

6 Guzzi V7/T00 ab 6000	ab Bj. '71
9 Guzzi T3 ab 1100	ab Bj. '77
1 Guzzi V7 Ambassador 43000	Bj. '79
1 Guzzi T3 California 27000	Bj. '77
15 Guzzi Nuovo Falcone	ab Bj. '71

Weitere Modelle lieferbar



BOT-B-Lizenz

Am 29. September wurde das letzte Rennen zum BOT-OMK-Pokal auf dem Flugplatz Dahlemer Binz ausgetragen. Frank Schüller auf der Stein-Dinse-Guzzi belegte die Pole-Position. Zweitschnellster im Training wurde Bruno Baumann auf der Hiller-BMW. Schüller übernahm vom Start weg die Führung und behielt sie bis ins Ziel. Konkurrenten legten gegen Schüller Protest ein, da sie den Verdacht hegten, der Motor würde nicht dem Reglement entsprechen. Nachdem bei der Demontage des noch heißen Motors nichts regelwidriges entdeckt wurde, konnte Schüller den Siegerkranz in Empfang nehmen. Baumann lag an zweiter Stelle, als seine BMW mit Motorschaden den Dienst quittierte.

Ergebnis: 1. Frank Schüller (Stein-Dinse-Guzzi); 2. Michael Hofer (Roadrunner-Ducati); 3. Thomas Körner (RGB-Wasp); 4. Andreas Geiger (Vacca-BMW); 5. Martin Brenner (BMW); 6. Rolf Wienberg (HHW-Ducati); 7. Rudolf Zwickelbauer (BMW); 8. Dieter Wiegel (MR-Bimota); 9. Stefan Köhl (Köhl & Hanss-Ducati); 10. Rolf von der Weyden (Boxer-Shop-BMW); 11. Bruno Müller (KTZ-Ducati); 12. Wolfgang Zeyen (Dr. John Guzzi); 13. Franz-Josef Hermann (Ducati); 14. Joachim vom Eysen (Boxer-Shop-BMW); 15. Martin Blug (Ducati).

OMK-Pokal-Endstand: 1. Andreas Geiger (Vacca-BMW), 152 Punkte; 2. Bruno Baumann (Hiller-BMW), 127 P.; 3. Rolf Wienberg (HHW-Ducati), 115 P.; 4. Thomas Körner (RGB-Wasp), 109 P.; 5. Frank Schüller (Stein-Dinse-Guzzi), 81 P.; 6. Rolf von der Weyden (Boxer-Shop-BMW), 81 P.; 7. Thomas Marra (Goofy-Ducati), 70 P.; 8. Michael Hofer (Ducati), 67 P.; 9. Karl Stelling (HSM-Guzzi), 62 P.; 10. Stefan Köhl (Köhl & Hanss-Ducati), 58 P.; 11. Bernhard Ewert (Ewert-Guzzi), 38 P.; 12. Lothar Freudenreich (Goofy-Ducati), 36 P.; 13. Klaus Armbrust (BMW), 35 P.; 14. Martin Brenner (BMW), 27 P.; 15. Dieter Weigel (MR-BMW), 27 P.

Chili siegte auf Cagiva

Die italienische Meisterschaft für 500 ccm wird in einem einzigen Rennen ausgetragen. Damit sich nicht zu wenig Maschinen auf der Strecke tummelten, wurden auch Superbikes für diesen Lauf zugelassen.

Konnte Baldassare Monti in der ersten Runde noch führen, so waren doch bald die drei gestarteten Cagivas von Pierfrancesco Chili, Alexandre Barros und Marco Papa an der Spitze. In Führung liegend stürzte Barros zwei Runden vor Schluß. Auf dem Siegerpodest stand dann Chili, flankiert von Papa und Monti.

Vermutlich wird Cagiva doch weiterhin an der 500er-WM teilnehmen.

Ergebnis: 1. Pierfrancesco Chili (Cagiva); 2. Marco Papa (Cagiva); 3. Baldassare Monti (Honda); 4. Fred Merkel (Honda); 5. Aledo Presciutti (Yamaha).

Supermono Italia

Auch in Italien ist die Meisterschaft der Einzylinder beendet. Nach den fünf ausgetragenen Rennen konnte sich L. Dal Maso auf Yamaha den Titel mit einem deutlichen Vorsprung holen. In der Punktabelle liegt E. Fugardi mit 26 Punkten Rückstand auf dem zweiten Rang. Den dritten Platz teilen sich zwei punktgleiche Yamaha- und Gilera-Fahrer.

Endstand: 1. L. Dal Maso (Yamaha), 91 P.; 2. E. Fugardi (Gilera), 65 P.; 3. D. Bulega (Gilera) u. F. Carucci (Yamaha), je 64 P.; 4. D. Locatelli (Gilera), 60 P.; 5. W. Villa (Yamaha), 52 P.; 6. L. Gritti (Yamaha), 49 P.; 7. B. Berti (Gilera), 44 P.; 8. O. Bellini (Gilera), 40 P.; 9. S. Ricchetti (Gilera), 36 P.

Videos aus der Deutschen Meisterschaft

Superbike - Battle of Twins -
Sound of Singles

Bestellkarte in der Heftmitte

Bimota Bellaria für 600er-Supersport-EM

In diesem Jahr wurde das erste Mal die 600er-Supersport-Europameisterschaft ausgetragen. Der Erfolg dieser neuen Klasse hat Bimota dazu animiert, in Erwägung zu ziehen, die Bellaria für 1991 zu homologieren. In der Bellaria ist der Motor der Yamaha FZR 600 verbaut. Da in der Endwertung der 600er Supersport-Klasse auf den ersten sieben Plätzen Yamahas zu finden sind, sollten gute Voraussetzungen für vordere Platzierungen gegeben sein.

Bimota beziffert für die Bellaria eine Höchstleistung von 95 PS, während Yamaha für die FZR 600 "nur" 91 PS angibt. Ein ernster Konkurrent für das nächste Jahr wird sicher die neue Honda CBR 600 F sein, die als erste 600er die Schallgrenze von 100 PS erreichen soll.

Sound of Singles

Schon vor dem letzten Lauf zum Sound of Singles Cup stand der Cup-Sieger fest. Rüdiger Kaufmann hatte einen uneinholbaren Vorsprung von 29 Punkten vor Wolfgang Felber. Diesen konnte er auch ganz gut gebrauchen, da er im Rennen mit gerissener Steuerkette auschied. Aber auch Wolfgang Felber mußte aufgeben. Nachdem er schon im Training zwei Federbeine verbraucht hatte, brach im Rennen das dritte. Felbers Teamgefährten Josef Frauenschuh erging es nicht besser. In der 16. Runde schied er - in Führung liegend - mit Motorschaden aus. Damit war der Weg frei für den Yamaha-Fahrer Hans-Peter Meyer, der vor Helmut Helten (Rotax) und Jan-Peter Schluckebier (Yamaha) die Ziellinie überquerte. Auf den Plätzen 7 und 8 hielten die Gilera-Fahrer Ralf Köhler und Michael Meyer die Italienfahne hoch.

Wolfgang Felber, der auf KTM im letzten Jahr bester und heuer Vize in der SOS-Klasse war, will seinen Helm an den berühmten Nagel hängen, wie er schon Anfang des Jahres angekündigt hatte.

Ergebnis: 1. Hans-Peter Meyer (EGU-Yamaha); 2. Helmut Helten (ÖKM-Rotax); 3. Jan-Peter Schluckebier (Yamaha); 4. Heinz-Otto Fischer (Lillak-KTM); 5. Manfred Kehrmann (Yamaha); 6. Thomas Hasselwander (UNO-Rotax); 7. Ralf Köhler (Gilera); 8. Michael Meyer (Gilera); 9. Werner Cöper (Faber-KTM); 10. Detlev Stelter (Stelter-VH-Yamaha).

Endstand des SOS-Cup: 1. Rüdiger Kaufmann (EC-Big), 123 Punkte; 2. Wolfgang Felber (KTM), 94 P.; 3. Hans-Peter Meyer (EGU-Yamaha-SRX), 82 P.; 4. Josef Frauenschuh (KTM), 80 P.; 5. Heinz-Otto Fischer (Lillak-KTM), 64 P.; 6. Detlef Stelter (VH-Yamaha-SRX), 64 P.; 7. Peter Mücke (Yamaha SRX), 61 P.; 8. Rudi Rott (Yamaha TZR-SRX), 58 P.; 9. Manfred Kehrmann (Pami-Yamaha SRX), 53 P.; 10. Helmut Helten (ÖKM-Rotax), 37 P.; 11. Thomas Hasselwander (UNO-Rotax), 36 P.; 12. Michael Meyer (Gilera), 22 P.; 13. Mini Koch (Gilera), 32 P.; 14. Christian Aurnhammer (UNO-Rotax), 26 P.; 15. Michael Tholl (Bito-Yamaha SRX), 23 P.; 16. Walter Hörner (Gilera), 22 P.; ...19. Volker Bizer (Gilera), 18 P.; ...26. Ralf Köhler (Gilera), 15 P.; ...35. Harald Pütz (Gilera Piuma), 6 P.; ...37. Thomas Gassmann (Gilera Saturno), 5 P.

Pharao Rallye

Die Pharao Rallye gilt als Generalprobe für das Wüstenspektakel Paris-Dakar. Alessandro de Petri, der von Cagiva zu Yamaha gewechselt ist, gewann diese Rallye zum dritten Mal. Die Plätze zwei, drei und vier gingen an Cagiva. Jordi Arcarons, Edi Orioli und Cyril Neveu bewiesen, das auch dieses Jahr wieder mit Cagiva zu rechnen ist. In der Seriennahen Silhouette-Klasse siegte Medardo auf Gilera vor dem Cagiva-Fahrer Carcano.

Ergebnis: 1. De Petri (Yamaha); 2. Arcarons (Cagiva); 3. Orioli (Cagiva); 4. Neveu (Cagiva); 5. Mas (Yamaha); 6. Lalay (Yamaha); 7. Medardo (Gilera); 8. Magnaldi (Yamaha); 9. Carcano (Cagiva); 10. Picard (Yamaha).

RENNSPORT MUSEUM

Seit sechs Jahren verfügt der Nürburgring über ein eigenes Museum. Allzu groß ist es nicht, aber wie heißt es so schön? "Klasse statt Masse" ist angesagt. Um den häufiger zum Ring pilgernden Besuchern Abwechslung zu bieten, werden die Exponate öfter ausgetauscht.

Im Erdgeschoß befinden sich die vierrädrigen Meilensteine der Automobilentwicklung und des Rennsports. Bei unserem ersten Besuch lag der Schwerpunkt auf einer Porsche-Ausstellung, als wir ca. zwei Monate später wiederkommen, weil die Bilder beim ersten Mal nichts geworden waren, stehen die Rallye-Quattros von Audi im Mittelpunkt der Autoschau. Wir wollen die Autos im Erdgeschoss zwar nicht mit Verachtung strafen, aber unser Interesse gilt doch mehr den zwei- und dreirädrigen Gefährten auf der Galerie. Unter den dort ausgestellten Motorrädern befinden sich relativ viele Maschinen aus italienischer Produktion: 4 Ducis, genausoviele Aermacchis und MVs, 5 Guzzis, eine Laverda, zwei Parillas, und je eine Bianchi, Anzani, Bimota und Maserati warten auf den Besucher.

Wenn man die Treppe gleich neben dem Eingang zur Halle hochgeht, stößt man als erstes italienisches Motorrad auf eine Bianchi ES 250, die neben zwei englischen Scotts steht. Das hellblaue Einzylinder-Motorrad von 1937 entwickelt 10 Viertakt-PS bei zivilen 4800 Umdrehungen pro Minute. Auf der anderen Seite des Ganges steht das wohl jüngste Motorrad der Sammlung, eine Bimota KB 3, die 1984 das Licht der Welt erblickte.

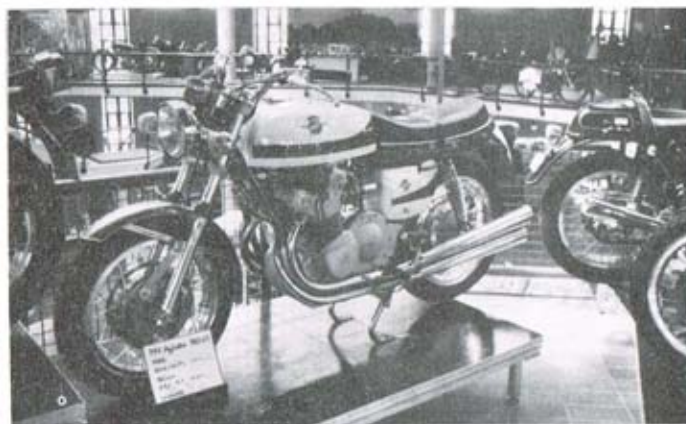
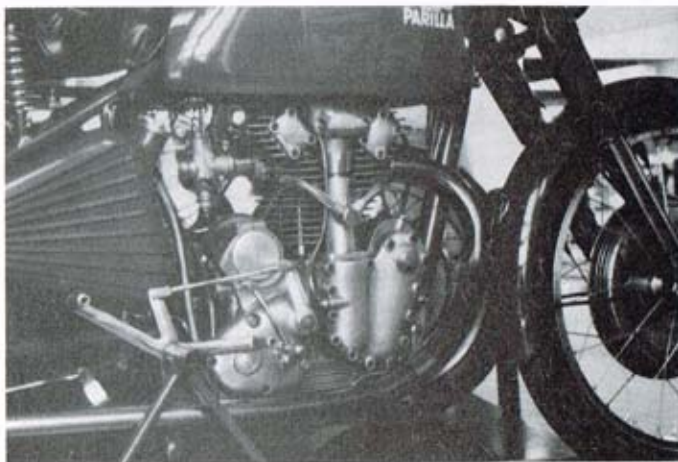
Ein paar Meter weiter weiß man schon gar nicht mehr, zu welcher Seite man schauen soll. Rechts eine Reihe von vier großen Ducatis, die über vier MV Agustas weitergeführt wird zu der seltenen Maserati. Links steht auf einem Podest die 350 ccm Werksmaschine, mit der Guzzi in den Jahren 1953-57 Weltmeister wurde. Fünfmal hintereinander!

Bei 7000 U/min leistet dieses Motorrad 40 PS. Damit wurde eine maximale Geschwindigkeit von 230 km/h erreicht. Daneben steht eine Dondolino. Unter den vier Ducatis, alle Königswellen V's, befindet sich eine 750 SS mit Rundmotor.



Links: Bianchi ES 250 von 1937. 10 PS bei 4800 U/min.

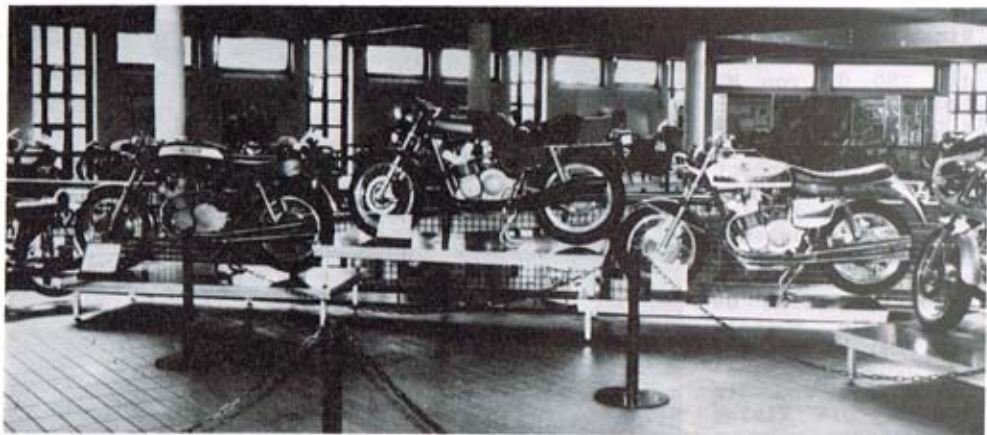
Eine besondere Rarität ist sicher die 750 GT von MV Agusta. Das zweiseitige Motorrad aus dem Jahre 1968 mit 64 PS gehört mehr zu den unbekannteren Produktionen der Flugzeugschmiede aus Vergera. Geläufiger sind schon die Modelle 800 America mit der geschwungenen Auspuffanlage und die 750 S. Die kleine Einzylinder-Agusta mit dem Namen Monalbero Super Sport dürfte auch nicht



Oben: Ist der Motor nicht schön? Ganz was anderes als die großen, glattflächigen Deckel, die heute üblich sind. Links: Gehören MV Agustas schon zu den Maschinen, die man nicht häufig sieht, so ist diese 750 GT ein ganz seltener Exot. Unten: MV Agusta vom Typ Monalbero Super Sport. Man beachte das Vorderschutzblech und die Schwingengabel.

jeder Freund italienischer Motorräder kennen. Noch unbekannter ist sicherlich die daneben stehende Maserati. Zwischen 1953 und 1961 baute die berühmte Sportwagenfirma zahlreiche Motorradmodelle von 49 bis 248 ccm mit eigenen Motoren. Vier Aermacchis, eine davon ist eine Rickmann Metisse, und zwei Moto Parillas runden das Bild der italienischen Motorradbaukunst ab.





Drei MV Agustas in einer Reihe. Der Wert dürfte über 150 000 DM betragen. Von links: 750 S, 800 America und 750 GT.

Ein Besuch des Rennsportmuseums am Nürburgring lohnt sich also für Freunde italienischer Motorräder. Das Museum ist täglich geöffnet von 10-18 Uhr (März-Oktober), 10-17 Uhr (November-Februar). In dem Zeitraum November-Februar ist es montags geschlossen.

Es gibt natürlich auch non-italo Motorräder zu sehen. Verschiedene japanische Rennmotorräder warten genauso auf den Besucher, wie Scotts, eine Megola mit fünfzylinder Sternmotor im Vorderrad und etliche andere Maschinen.
Felix

**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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

Dezember

07.12.-16.12.90
Motorradausstellung in Bologna/
Italien

08.12.-09.12.90
Ducati-Euro-Kongress in Strass-
bourg in Frankreich
Info: Lionel Regnat, 9 rue de la
Croix Boisse, F-77720 Grandpuits

REGELMÄSSIGE ITALOTREFFS

Der Laverda-Stammtisch-Idstein/
Heftrich trifft sich jeden 4.
Samstag eines Monats im "Zum Tau-
nus" 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 je-
den 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 Ey-
falia-Nord im Gasthaus "Zum Frie-
senhof" in 5160 Düren-Kufferath
statt. Angesprochen sind besonders
die Klassikerfreunde und Gespann-
fahrer.
Info: Peter 02235/6417 wochentags
ab 18.00 Uhr.

Jeden ersten Freitag im Monat
treffen sich die Fahrer italieni-
scher Maschinen im Cafe Rieß in
Tirschenreuth.

Der Italienerstammtisch Nieder-
rhein trifft sich ab Dezember je-
den 1. Mittwoch im Monat in der
Gaststätte "Bauerbahn" in 4040
Neuss.
Info: Michael, Tel. 02173/64352

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 Bar-
ca" in 8260 Mühldorf, Muflinger
Str., ab 19.30 Uhr.
Info: Josef Stark, Tel. 08631/
2763.

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

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

Gilera Saturno

Der "Motorradfahrer" testet das rote Einzylinder-Motorrad auf vier Seiten der Novemberausgabe. Sechs farbige Fotos zeigen das schöne Motorrad.

MV Agusta 125 S

Auf vier Seiten berichtet "Motorrad Classic" über den kleinen Einzylinder aus der berühmten Motorradschmiede. Sieben farbige Fotos garnieren den Bericht in Heft Nr.6.

Aprilia Red Rose 50

Auf einer halben Seite stellt "motorrad, reisen & sport" das Chopper-Mokick in Heft 11 vor.

Ducati Clubrennen in Assen

Auf sechs Seiten berichtet "mo" in der Novemberausgabe von den internationalen BOT- und SOS-Rennen, die anlässlich des Duc-Clubrennens durchgeführt wurden.

Morini Eigenbau

In das Fahrwerk einer Morini 250 T Einzylinder pflanzte Marcel Wermeester den V-Motor der 3½ Modelle. Dieses interessante Motorrad war "mo" ein Artikel über vier Seiten in Heft 11 wert. Drei Fotos zeigen die Eigenbau-Morini.

Ducati-Wandkalender 1991

Bestellkarte in der Heftmitte

Cagiva 125 Mito

Ein Test über vier Seiten ist in der "mo" 11/90 zu finden. Vier Fotos zeigen das unverkleidete 125 ccm Bike in Farbe.

Ducati 907 i.e.

In einem Vergleichstest der Zeitschrift "PS" muß der Zweizylinder mit Einspritzanlage gegen folgende Motorräder antreten: BMW K 100 RS, Honda VFR 750 F und Suzuki GSX 750 F. 10 Seiten mit zahlreichen Bildern umfaßt der Artikel in der Ausgabe 11/90.

Ducati Eigenbau

In der Serie Edelbike zeigt "PS" eine Vorliebe für italienische Motorräder (oder gibt es nur so wenige japanische Edelbikes?). In dem fünf Seiten umfassenden Artikel mit acht Fotos wird mal wieder eine Ducati vorgestellt. Zu finden ist der Artikel in dem Novemberheft.

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 Ventildedern
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

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich ___ Exemplare
von dem Ducati-Phantomposter zum
Preis von 30 DM (incl. Versand in
stabiler Rollenverpackung).
Kein Nachnahmeversand!

Antwort

- 0 Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.
- 0 Bitte buchen Sie den Betrag von
meinem Konto ab. Meine Bankver-
bindung ist:

Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel 1

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten ange-
kreuzten VHS-Video-Kassetten

- 0 per Scheck/bar überDM liegt bei
0 per Nachnahme und Gebühr
- 0 per Bankeinzug. Meine Bankverbindung
ist:

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Verlag Hasselbrink
Postfach 2322
2300 Kiel 1

- 0 SUPERBIKE-VIDEO 90....79,- DM
0 BOT-VIDEO 90.....79,- DM
0 SOS-VIDEO 90.....79,- DM
0 Superbike-VIDEO 89....59,- DM
0 Bot-Video 89.....59,- DM

Datum Unterschrift

MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

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

_____ Bank

_____ Bankleitzahl

_____ Kontonummer

_____ Unterschrift

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

Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

Ducati-
Wandkalender
1991

13 Blatt im
hochwertigen
Vierfarbdruck

Kalendergröße
42 x 30 cm

Bildgröße
32 x 24 cm

Nur 36 DM
inclusive
Versand

Ein
Schmuckstück
für jedes
Wohnzimmer

'91

August
August
Acht

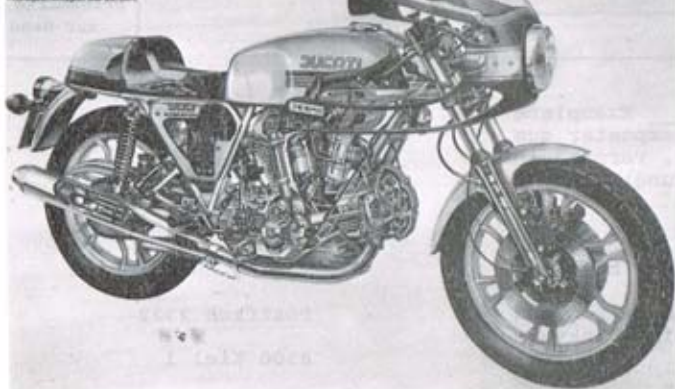
5	19
6	20
7	21
8	22
9	23
10	24
12	26
13	27
14	28
1	29
2	30
3	31



Auch 1991 gibt es wieder einen farbigen Ducati-Wandkalender. Motive wie 750 Sport, 851 Superbike, Egli-Ducati, 450 Scrambler, 750 Supersport und Renn-Ducatis erfreuen das ganze Jahr lang das Auge des Betrachters. Dieser Kalender darf in keinem Wohnzimmer oder Büro fehlen. Heute noch Karte ausschneiden, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

DUCATI 750 SS/900 SS

2 Zylinder 90° V4 - Venturiinjektor
mit Desmodromischer Ventilschließung
190 x 66 mm, 10000 U/min
180 x 52 mm, 11700 U/min
Vielventilventiltrieb über Pleuellager



Das Ducati-
Phantomposter von
Technical-Art!

Mit Einblick in
das innere des
Motors!

In der
gigantischen Größe
100 x 70 cm!

Ein Muß für jeden
Ducati-Fan!

Nur 30 DM
inclusive Versand!

Am Besten sofort
bestellen!

Das Ducati-Schnittzeichnungsposter zeigt vollen Einblick in die Technik der Desmodromik mit Königswellenangetriebenen Nockenwellen. Endlich ist das Poster wieder in der vollen Größe von 100 x 70 cm (Größer als DIN A1) lieferbar. Das Poster kostet inclusive Versand in einer stabilen Verpackungsrolle nur 30 DM. Heute noch Karte herausschneiden, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

Battle of Twins

Sound of Singles

Superbike

Motorradsport-Videos

Deutsche Meisterschaft 1990

In jeweils 60 Minuten die Höhepunkte der **Battle of Twins** und **Superbike** DM Saison, sowie **Sound of Singles** OMK-Pokal 1990 auf VHS-Videokassetten. Spannende Rennen, fantastische Rennszenen. Technik, Tuning und Details satt. Die Motorradsport-Videos für Insider. Die Videos mit heißem Sound, fachkundigem Kommentar und starker Musik.

Preis: je 79,- DM

"Motorräder selbst verschönern und verbessern"

von Malte Bittner

Dieses Buch vermittelt auf 258 Seiten mit 238 zum Teil farbigen Bildern einen guten Eindruck, wie man mit wenig Geld und viel Schweiß sowie etwas Tüftlergeist aus einem "Ranzhaufen" ein nach eigenen Wünschen glitzerndes und glänzendes Ergebnis erreicht. Der Autor bediente sich einer Moto Guzzi 850 T 3 California und einer 850 T3 um seine Umgestaltungsarbeiten sehr übersichtlich und nachvollziehbar darzustellen. Bevor man allerdings zum ersten Mal das Wort Schraube auch nur liest, findet man wertvolle Tips für den Anfang.

Vor diesem Anfang stand ich, als ich mir eine 850 T (ja, ohne 3) zulegte und so einiges verbessern und verschönern wollte. Da ein Freund meine Begeisterung teilte und als Guzzi-Freak dem Motorrad auch etwas Gutes gönnte, gab er mir das Buch in die Hände mit den Worten: "Lies es Dir lieber vorher durch!"

Sagst, getan und es stellte sich schnell heraus, daß es kein Fehler war, erst zu lesen und dann zu arbeiten.

Die ersten 45 Seiten befassen sich mit Arbeitsplatzauswahl, Ideenfindung, Sicherheitsvorkehrungen etc. Die Auswahl sinnvollen Werkzeugs und Literatur wird empfohlen. Obwohl auch Besonderheiten bei der Demontage angesprochen werden, versteht sich das Buch keinesfalls als Bastel- oder gar Reparaturanleitung.

Das unterstreicht auch die Auswahl der Themen wie Polieren, Galvanisieren, GFK-Selbstbauteile und Lackieren. Dennoch werden auch die, an den Vorführomotorrädern notwendig gewordenen, Arbeiten an Rädern, Gabel und Schwinge erläutert.

Auch Tips zur Montage, die einem helfen, die Arbeit nicht wieder in sekundschnelle zunichte zu machen, findet man.

Ebenso wird sich den Armaturen, den Bremsen und vielem Kleinkram gewidmet. Eine ausführliche Beschreibung der Arbeiten an der Elektrik fehlt ebenso wenig.



Grundsätzlich ist jedes Kapitel wie folgt gegliedert: Allgemeines - Material und Werkzeug - Arbeitsweise.

Auch einem Nichttechniker ist es bei mäßigem Geschick möglich, die vorgestellten Arbeiten mit ein wenig Geduld nachzuvollziehen.

Hervorzuheben ist noch die gut geliederte und umfassende Zusammenstellung der Bezugsquellen und der Literatur.

Die vielen Tips und Anregungen lassen natürlich nicht die eigenen Phantasien im Keller stecken, sondern zeigen auch Wege auf, vieles noch anders, dem eigenen Motorrad angepaßt, zu machen.

Mit ein bißchen Hilfe von guten Freunden kann ich der MOTALIA im nächsten Frühjahr ein Foto von meiner Guzzi schicken.

Stefan Wiese

Das Buch ist erschienen im Motorbuchverlag Stuttgart, ISBN 3-613-01115-8

Preis 44,- DM

Eindrücke im

MANNHEIM VETERAMA

Vorübergehen

Ein Besuch der VETERAMA in Mannheim gehört bei mir seit 5 Jahren zum festen Programm im Motorrad-Jahr. Einerseits ist es interessant, eine Vielfalt von Veteranenfahrzeugen egal welcher Marke in den verschiedensten Zuständen zu sehen und die dazugehörigen Preisvorstellungen erfahren zu können; andererseits macht man schon mal dieses oder jenes Schnäppchen in Sachen Ducati. Dies trifft insbesondere auf Teile zu, die neu nur sehr schwer oder gar nicht erhältlich sind. So habe ich z. B. vor 3 Jahren einen fast neuen BORGIO-Kolben für die 250 M3 als Übermaß 74,6 für 40 DM erstehen können; im gleichen Jahr schleppte einer einen kompletten und intakten 350 SCR-Motor für 385 DM nach Hause...

In diesem Jahr reisten wir (das sind Uwe-Michael und ich) am Samstag zu eher gemüthlicher Zeit los und trafen gegen halb Zwölf in Mannheim ein. Ich gehöre sowieso nicht zu denen, die 1 Minute nach Öffnung schon durchs Tor sein müssen, weil ihnen sonst das Beste durch die Lappen geht, dafür schon um halb Fünf aufstehen und eine halbe Stunde am Kartenverkauf Schlange stehen. Das Beste ist sowieso schon am Freitag über die Theke gegangen, wenn die Händler unter sich sind... Wie gesagt, der Parkplatz an der Autobahnausfahrt war schon wegen Überfüllung geschlossen, und so mußten wir ca. 2 km vom Eingang entfernt parken. Beim anschließenden Fußmarsch waren wir schneller als die, die glaubten, mit dem Auto noch in unmittelbarer Nähe des Eingangs parken zu können.

Der erste Stand, der dem DUCATI- oder Italo-Freak ins Auge fiel, war der von Rolf Hädeler aus Hamburg. Komplettmaschinen und Teile wie üblich, Preise meiner Meinung nach schon ganz schön gesalzen.



Interessante Gravierung auf dem Königswellendeckel einer Ducati 900.

Dieses Bild wiederholte sich letztendlich immer wieder bei ähnlichen Ständen wie bei Jan Kramer, Marco Daniele oder Frodo etc.: die Leute sind Profis, die von Zeit zu Zeit Teile aus Italien holen und hier ihr Geld damit verdienen wollen oder müssen. Dadurch erklären sich die z.T. hohen Preise. Dies ist eben eine andere Welt als die der Trödler, die eine Sammelkiste mit allem Überflüssigen zuhause aus Keller oder Garage holen und hier billig verramschen.



Ein Ducatimotor für knappe 3000 DM.

Eine Zwischenstellung nimmt ein Stand ein, auf den wir an der nächsten Ecke stoßen: Dietmar Edel frühstückt gerade hinter einem Tapedisch, auf dem er zusammen mit seinen hessischen Veteranenfreunden Teile - teils neu, teils alt - für verschiedene Maschinen anbietet. Wir bleiben zu einem Plausch stehen, bei dem Uwe-Michael erfahren muß, daß Dietmar gerade eine heißbegehrte MV 125 (neu) für 1900 DM aus Imola mitgebracht hat - und Uwe sucht schon länger so ein Ding, das hier für sage und schreibe 4000 Märker angeboten wird. Dann stößt Bernd Engels zu uns, womit die Gerüchteküche-Besatzung mal wieder komplett wäre und die neuesten Informationen noch halbgar verzehrt werden...

Wir müssen jedoch aufpassen, daß wir uns nicht jetzt schon festquetschen und nur einen Schnitt von 5 Ständen pro Stunde schaffen.

Als nächstes gibt's bei einem "Privaten" u. a. einen Karton voll Instrumente. Darunter entdecke ich einen neuen, für Einzylinder passenden, Drehzahlmesser des Herstellers VDO-ALVIS. VDO klingt nach Qualität, und dazu kommt, daß das Zifferblatt mit der Aufschrift DUCATI - in altem Stil - verziert ist. Erstaunlich ist das Herstellungsdatum: 12/77 - zu welcher Ducati das wohl gehört haben mag? Egal, für 40 DM ist die Uhr mein.

Wir wandeln weiter, den Blick etwas unscharf auf die Stände gerichtet, um das überstrapazierte Wahrnehmungsvermögen möglichst zu schonen. Beim Veterama-Geübten geht erst die rote Lampe an, wenn ein Ducatiteil ins Gesichtsfeld kommt. Erst dann wird scharfgestellt, begutachtet, gefeilscht und meistens wieder weggelegt. Was die Leute aber auch alles verkaufen wollen! Bei einem Stand sieht es so aus, als hätte jemand die Klein-

teile-Schrottkisten von 10 verschiedenen Händlern zusammengewürfelt und dann auf den Boden gekippt. Sowas sehen wir uns erst gar nicht an. Super ist auch wieder der Stand von "Schimmel" (ja, ja, der weißhaarige Jüngling, der angeblich auf Sizilien lebt). Nahezu alle Motorräder Zustand 6. Wenn man die geforderten Preise zahlen würde und bedenkt, wieviel Lackieren, Verchromen, Glas- oder Sandstrahlen sowie mechanisches Fertigen von Teilen kostet, käme eine Einzylinder-Ducati heute schnell auf 10.000 DM Entstehungskosten. Anders gesagt, an den meisten Motorrädern ist fast nichts mehr ganz, und was nutzt einem dann ein Exote wie MOTOBİ oder AERMACCHI, für die man praktisch gar keine Teile mehr bekommt! Bei SaBnitz wird ein SCRAMBLER-Vorderradschutzblech geordert; bei Fritz Alexander gibt es endlose Diskussionen über einen Tachoan-



Rechts stehen komplette Motorräder, links liegen Einzelteile auf dem Fußboden.

trieb für die 230er Doppelduplexbremse, die AMEX vertreibt, und dann kauft Uwe-Michael eine italienische Duplex-Bremse (alt MV oder so), nur leider im kompletten Rad. Jeder zieht sich einen Arbeitshandschuh an, und dann wird getragen... bis wir einsehen, daß das Ding für die restlichen 2 Stunden Veterama viel zu schwer ist. Also geht es an den nächsten Werkzeugstand. Ich ergreife die Initiative sowie einen Bolzenschneider aus der Auslage und probiere, ob sich damit die Speichen durchknipsen lassen. Geht wunderbar, und nach der 3. Speiche bleiben die ersten Leute stehen. Der Werkzeughändler hat noch nix gemerkt, ich fange derweil an, Reklame für den Bolzenschneider zu machen (wir sind jetzt bei Speiche 12). "Bolzenschneider für nur 29 DM!" rufe ich, "schneiden einwandfrei!" (Ping, Speiche 16) "Sehen Sie sich die Schneide an," (Ping) "sieht aus wie neu!" (Uwe, Rad runddrehen, wir sind bei Speiche 18!) Immer mehr Leute bleiben stehen, der Verkäufer merkt immer

noch nix. Jetzt bin ich so richtig in Fahrt. "Wollen Sie auch mal probieren?" (Ping, Speiche 30.) "Heute nur 29 DM!" (Ping, Speiche 36) "Sehen Sie sich das an, meine Damen und Herren: Rad total im Eimer, Bolzenschneider wie neu!" Klappernd fällt die Felge um. Da wir das Fotografieren ganz vergessen haben, müssen wir die Szene noch mal nachstellen. Der Verkäufer hat immer noch nix mitgekriegt, der Bolzenschneider wird wieder zurückgelegt. Wir hinterlassen eine Schar ungläubiger Zuschauer mit der Bemerkung "Nächste Vorstellung zu jeder vollen Stunde" und enteilen mit leichteren Einzelteilen. Wirklich prima, der Bolzenschneider, und nur 29 DM! Wir deponieren Bremse und Schutzblech bei Dietmar, Felge und Speichen wandern auf den Schrott. Ziemlich am Rande des Geländes treffen wir Wilfried Nöll und Klaus Märten, die in ähnlicher Mission unterwegs sind und auch keine größeren Erfolge vorweisen können. Highlight der Veranstaltung war wohl die silberne 250

Desmo Bj. 71 oder 72, die im original-vergammelten Zustand für 1700 DM den Besitzer wechselte und für den Preis einen guten Gegenwert bot. Ansonsten war alles in allem kein größeres Schnäppchen zu machen. Fazit: die Zeit der großen Schnäppchen ist vorbei. Fast jeder, der italienische Teile verkauft, kennt die Nöte und Bedürfnisse der Restaurateure und gestaltet die Preise entsprechend. Andererseits nimmt das Angebot an Ducati-Komplettmaschinen und Teilen immer noch zu - somit bleibt die Veterama eine interessante Fundgrube.

Letzter Eindruck beim Nachhausegehen: An einem Harley-Stand steht ein fast zahnloser Harry mit einer massiven Diele in der Hand und brüllt dem 50 m entfernten Udo am nächsten Harley-Stand zu: "Udo, kauffse wat?" und läßt die Diele auf den Auslagentisch donnern, daß die Panheads einen halben Meter hoch hüpfen. Das ist nu mal amerikanische Versteigerung; böse Zungen behaupten sowieso, daß Bierdosen der am besten gehende Artikel auf der Veterama waren...

Rolf Ehrenpreis



RPR

DUCATI

CAGIVA

GILERA

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

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

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



Eine Harley-Davidson-Aermacchi Sprint.

Umbau eines Tourers zum Klassik-Sportler

Eine von 50 Stationen.

Nach 65000 Tourenkilometern mit einer 850 T4 verkaufte ich diese an meine Freundin und erwarb eine 1000 SP I, Bj. 78, 67000 km. Interessant zunächst der Vergleich zwischen dem 850er und dem 1000er Tourenmotor. Beide Motoren sind inkl. Vergaser absolut identisch bis auf unterschiedliche Zylinder und Kolben.

Der 850er Motor läuft erheblich kultivierter, - fast ohne Vibrationen. Der 1000er Motor mit 88er Bohrung stampft und vibriert erheblich mehr. Letzterer hat allerdings auch erheblich mehr Dampf in unteren Drehzahlen. Beide Motoren werden auch mit offenen (TÜV-fähigen) Lafranconi gefahren, wobei zusätzlich K+N Luftfilter und eine 135er Hauptdüse in den 30er Vergasern montiert wurden. Auch diese Umbauten werden mit einem Leistungsplus in allen Drehzahlbereichen belohnt. Anders als bei den "Eckigmotoren" ab LM III, Cal. II, SP II bringen offene Auspuffanlagen bei den alten Rundmotoren V7 Sport, LM I, II, T3, T4, SP I sehr wohl Leistung, die auch noch TÜV-fähig ist. Auf den Spritverbrauch wirken sich alle oben genannten Umbauten nicht aus. Er lag immer zwischen 5,8 und 6,5 Litern. Alle Umbauten erfordern keine spezielle Vergaserabstimmung und sind völlig problemlos. Empfehlenswert ist daher der Umbau eines 850er Motors auf 1000 ccm (88er Bohrung) mit K+N Luftfiltern und Lafranconi-Sport. Ich hatte sowohl die verchromten Sport-Lafranconi der 850 T5 wie auch die der LM II montiert und eingetragen.

Wichtig ist für den Neu-Guzzisten zu wissen, daß entsprechende Kolben und Zylinder mit 88er Bohrung speziell für umgerüstete 850er Motoren im Handel für ca. 650 DM erhältlich sind. Diese Zylinder weisen eine dünnere Laufbuchsenwandstärke auf als die original 1000 SP I Zylinder. Aber keine Angst, ich habe wie gesagt viele tausende Kilometer hinter mir, auch auf dem Nürburgring mit Dauerdrehzahlen von 7000 und mehr. Außer meinen 65000 km hat meine Freundin weitere 55000 km bis zum Austausch abgespult. - No Problemo.

Für die, die es genau wissen wollen, die genannten Umbauten erhöhen die erreichbare Höchstzahl im 5. Gang mit sonst serienmäßigem Tourenmotor auf 7000 U/min., was einer Höchstgeschwindigkeit von 192 km/h entspricht. Bitte kein Gemurre! Es handelt sich um echte 192 km/h. Nicht um Tachoangaben, auf die viele Guzziträumer immer noch setzen.

Im unteren und mittleren Drehzahlbereich legt die so umgebaute Guzzi ebenfalls mächtig zu. Für "richtige" (private) Guzzisportfahrer sind oben beschriebene Umbauten sicher viel zu wenig bringend und zu laienhaft. Aber für den, der mit kleinem Portemonnaie (1200,- DM) ein solides Tuning sucht, das spürbar was bringt - goldrichtig!

Mit solch einem Motor im richtigen Fahrwerk wird auf Landstraßen jeder noch so heiß gemachte Guzzimotor mit dicken Vergasern einen sehr sehr schweren Stand haben, da er sich mit Vollgas ohne Verschlucken ab 1500 U/min. aus jeder Kurve herausbeschleunigen läßt.

Später mehr über "Dicke Vergaser" an Tourern und über LM-Motortuning.

Ciao Jörg

**Neu bei
Motalia**

Endlich gibt es wieder das

Ducati-Superposter

(Siehe Titelbild)

nur 30 DM

Bestellkarte in der Heftmitte

Videos aus der
Deutschen Meisterschaft

PR-Video, von dieser Firma stammt auch der BOT-Video, den wir in MOTALIA Nr. 18 vorgestellt haben, hat das Angebot um drei aktuelle Filme erweitert. Inhalt der Filme sind die Klassen BOT, SOS und Superbike der Deutschen Meisterschaft '90. Die Spieldauer der Filme beträgt jeweils 60 Minuten. Die Preise für die Superbike- und BOT-Videos von 1989 wurden auf 59,- DM gesenkt.

Das aktuelle Angebot umfaßt:

Superbike-Video 90	79 DM
BOT-Video 90	79 DM
SOS-Video 90	79 DM
Superbike Video 89	59 DM
BOT-Video 89	59 DM

Zu beziehen sind die Videos über unseren Verlag (Siehe Bestellkarte in der Heftmitte).

Laverda

Auf der IMFA in Köln hatte Laverda zwar einen Stand angemietet, war aber nicht erschienen. Für den Mailänder Salon im Herbst 1991 will Laverda neue Modelle zeigen. Insider befürchten, daß der Name Laverda bald der Vergangenheit angehören wird, wenn sich nicht ein potenter Geldgeber finden läßt.

Cathcart verkauft seine
BOT-Ducati

Für 45 000 DM bietet Alan Cathcart seine 888 Ducati mit Spondon Alu-Chassis an. Besuchern der Duc-Clubrennen in Zeltweg oder Assen dürfte das gelbe Motorrad bekannt sein. Interessenten wenden sich an: Alan Cathcart, Denemoor, Claverdon, Warwick CV35 8LL, England, Fax: 0044/9/2684/2733.

Cagiva Mito 600

Die Gerüchte über eine Cagiva Mito mit dem Motor der Husqvarna 610 verdichten sich. Vielleicht ist ja schon auf der Ausstellung in Bologna Anfang Dezember ein solches Motorrad zu sehen.

Aprilia im Ausland mit Kat

Für den Schweizer Markt wird das 125 ccm Modell Futura mit Katalysator angeboten. Mit Kat soll der Motor noch 32 PS leisten.

Auch Cagiva mit Kat

Für Österreich wird die Cagiva 125 Mito mit einem unregelmäßigem Katalysator ausgerüstet werden.

Bike des Jahres

Die Zeitschrift "motorrad, reisen & sport" lies seine Leser das "Bike des jahres" wählen. Unter den 10 Erstplatzierten befinden sich drei europäische Motorräder. BMW ist auf Platz zwei mit der K 100 RS vertreten. Auch der 6. Platz ging mit der R 100 GS an BMW. Auf dem 10. Rang liegt die Ducati 851 Superbike. Mit zweihundert Stimmen mehr hätte es für den 7. Platz gereicht.

· ANZEIGE ·

DICON präsentiert:

BEINHART !

TORFROCK

und

FUCKIN' KIUS-BAND

in Concert!

**Sa, 22. 12. 1990
Kieler Ostseehalle**

Karten ab 20. Oktober an allen
bekannten Vorverkaufsstellen!

**DIE
BAGALUTEN-WIENACHT**

Liebes MOTALIA-Team,
Ihr als Macher der MOTALIA wißt wohl am besten über italienische Motorräder bescheid. Daher habe ich ein paar Fragen an Euch, was ein paar technische Daten von Ducatis angeht.

Die letzten Königswellenmaschinen (1000 MHR und 1000 S2) haben ja bekanntlich anstatt der üblichen Rollenlager - Gleitlager. Außerdem kennzeichnen sich diese Motoren durch die runden Seitendeckel von den alten Motoren ab. Nun meine Frage:

Hatten diese letzten 900er Motoren auch schon Gleitlager, und wenn ja, wie kann man diese eindeutig als solche mit Gleitlager identifizieren (Motornummer, Rahmennummer?).

Dies zu den "alten Motoren". Nun noch etwas zu den Ducatis, die vor den neuesten Modellen gebaut wurden. Also zu der F1, der Laguna Seca und der Montjuich. Handelt es sich bei der Laguna Seca und der Montjuich um normale Serienmaschinen oder um limitierte Sportgeräte, und welche technischen Unterschiede haben sie zur F1 und sind sie heute überhaupt noch irgendwie zu bekommen und für welchen Preis?

Nun noch eine letzte Frage: in Eurem Heft 2/90 ist auf der Titelseite eine umgebaute F1 zu sehen. Doch nur auf den ersten Blick, denn der Aufbau sowie der Rahmen entsprechen nicht der Serien F1. Um was für eine Maschine handelt es sich dort und wie kann man sich solch eine aufbauen.

Technische Daten und Adressen von Firmen würden schon reichen. Eine ähnliche Maschine wurde zum Beispiel in der "mo" 3/84 vorgestellt, die von dem englischen Ducati Schrauber S. Wynne stammt. Ich hoffe ich strapaziere eure Arbeit in der Redaktion nicht so sehr mit meinen Fragen. Ihr könnt die Sache ja auch in einem der nächsten Hefte behandeln. Vorab schon mal vielen Dank und viele Grüße, Bernhard.

Meine Adresse:
Bernhard Beck, Landstraße 98,
3444 Wehretal 1

Antwort der Redaktion:

1973 wurde die Ducati 900 überarbeitet: Hydraulische Trockenkupplung, Hauptstromölfilter und neu gestylte Motorseitendeckel waren die Unterschiede zu den bisherigen Motoren. Obwohl sich hartnäckig das Gerücht hält, das schon dieser Motor über gleitgelagerte Pleuel verfügt, ist die Wahrheit, daß nur die Ducati 1000 Gleitlager hat. Die Mille-Motoren sind von Außen am Besten an dem zwischen Ölfilter und liegendem Zylinder befindlichen Öldruckschalter zu erkennen.

Von der Ducati 750 F1 gab es drei Sondermodelle: Laguna Seca, Montjuich und Santa Monica. Diese drei Motorräder waren nach Rennstrecken benannt und auf jeweils 200 Exemplare limitiert. Es waren aber keine Rennmaschinen, sondern zulassungsfähige Kleinserienmotorräder.

Die Sondermodelle verfügten über diverse technische Änderungen wie Alu-Schwinge, Vierkolbenbremsanlage mit schwimmenden Scheiben, Trockenkupplung und 40er Vergasern. Die Motoren waren gegenüber der 750 F1 leistungsgesteigert, erreichten aber selten die Werksangaben. Da die Verbreitung dieser Modelle in Deutschland sehr gering ist, ist es schwer, Richtwerte für Gebrauchtpreise anzugeben.

Zu dem Titelbild von Heft 2/90 können wir leider auch nichts Näheres sagen. Das Motorrad stammt aus Italien und wurde vor zwei Jahren auf der Veterama zum Verkauf angeboten. Bei dem Fahrwerk könnte es sich um einen TT2 Rahmen handeln.

Aus der 750 F1 oder der 350 F3 (die bis auf den Motor baugleich ist) kann man unter Zuhilfenahme der reichlich angebotenen Zubehörteile ein Sportmotorrad nach eigenem Geschmack aufbauen.

Alle Firmen aufzuzählen, die Zubehörteile für Ducati 750 im Programm haben, würde hier zu weit führen.

Wer eins der Sondermodell der 750 F1 zu verkaufen hat, kann sich ja mal bei Bernhard melden.

Erfahrungsbericht über eine "fertig" gekaufte Bremsabstützung

Ich habe mir eine Bremsabstützung der Fa. Escher und Wenge fertig montierbar gekauft (DM 258,00). Diese enthält sowohl eine verchromte Abstützstange mit Kugelenköpfen, wie auch eine Alu-Bremsankerplatte und deren Edelstahlagerung.

Ein TÜV-Gutachten sowie eine Anbauanleitung werden nicht mitgeliefert. Ich habe die Anlage allerdings vom TÜV als "Escher-Bremsabstützung h." eingetragen bekommen (42 DM).

Sie sieht schick aus und ist leicht zu montieren. Sie ist (bei mir) für die Aufnahme des Originalbremsstellers der LM II gedacht.

Leider fehlt es ihr an Effizienz. Anders als Hajo's Alu-Anker ist der von Escher in einer Teflonbuchse beweglich gelagert und läuft auf einer Edelstahlbuchse. Diese Teflonbuchse weist schon im Neuzustand zuviel Laufspiel auf der Edelstahlbuchse auf.

Außerdem hat der Anker konstruktionsbedingt erhebliches Seitenspiel. Nach innen (zum Hinterradflansch hin) läuft er gegen einen Wulst der Edelstahlbuchse, nach außen hin wird er aber nur durch einen Sicherungsring, der in einer Nut der Edelstahlbuchse befestigt wird, gehalten. Dazu kommt noch der weit vom Laufradius der Bremscheibe entfernte Befestigungspunkt der Abstützstange an der Bremszange. Die Wahl dieses Befestigungspunkts führt in Verbindung mit

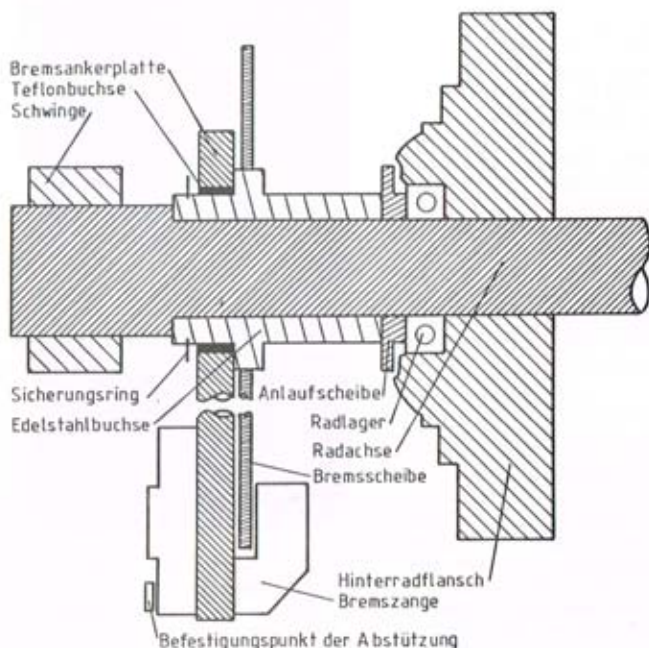
den "Spielen" beim Bremsen zu einer starken Kippbewegung der Bremszange. Die Folge sind sehr hoher Verschleiß (2500 km) und schlechte Auflage der Bremsbeläge bei sich stetig vergrößerndem Spiel der Teflonbuchse auf der Edelstahlbuchse.

Ich halte diese Konstruktion daher für mäßig gelungen und u. U. sogar für gefährlich.

Ciao Jörg

Hajo Barth, der seine selbstgebaute Bremsmomentabstützung im letzten Heft vorgestellt hatte, überlegt, eine nummerierte Kleinserie seiner Bremsanlage aufzulegen. Interessenten möchten sich bitte bei ihm melden.

Seine Adresse ist: Hajo Barth, Roncallistr. 12, 5210 Troisdorf 13, Tel: 02241/83857



Kostenlose Kleinanzeigen

Aermacchi

Aermacchi 350, 3000,-
H. von Asselt, Hords-
rug 68, Droroten, NL-
03210-5698

Aprilia

Aprilia AF 1, 125 Re-
plika, EZ 7/89, 7000
km, neuer Kettensatz,
Montageständer, zwei-
ter Auspuff, DM
4800,-, Tel. 04748/
3623 abends

Suche Aprilia AF-1
125, ab Bj. 88, bis
3500 DM, Tel. 0-0037/
521687659

Benelli

Tornado 650, Bj. 73,
neu rest. 5000,-,
Henk von Amerongen,
Henry Dunantstrat 45,
NL-7721 HP Dalfsen,
NL-05293/2899

Verk. leider aus
Zeitmangel: 900 Sei
Spezial, Bj. 83, 15
tkm, 1. Hand, perl-
muttweiss, Sportum-
bau, Anruf lohnt, nur
für Kenner, 05321/
20984 oder 82140 ab
20.00 Uhr

Bimota

BOT-OMK-Pokalsieger
89 verkauft Ducati-
Bimota DB1, 750 ccm
Hartung-Motor, Titan-
pleuel, GPM-Trocken-
kupplung, FI-Gabel 40
mm, WP-Federbein,
Alu-Schwinge, Maric
17" Räder, Brembo,
130 kg. Preis:VS. Ro-
nald Matthies: 04282/
5539 o. 04205/1385

Bimota HB 2, 23'km,
orig. Zust., ws-rot,
unfallfrei, 1. Lack,
\$ 91, DM 10 000,-,
Häring, Westernd.
Str. 47 E, 8200 Ro-
senheim

Ducati

Ducati 350 Mark III
(wie Desmo), 27 PS,
Bj. 73, TÜV 4/91
event. neu, neu auf-
gebaut, noch nicht
eingefahren, div.
Teile doppelt. Nur an
Liebhaber, gegen Ge-
bot nicht unter DM
4500,-, Tel. 04531/
85035

Pantah 500, Bj. 81,
kl. Mängel, 4000,-,
05592/205

Verk. original Ver-
kleidung mit Blinker
und Scheibe für Pan-
tah 500 SL, FP. 400,-
Tel. 07240/5895

900 SS, Bj. 82, 960
ccm, 40er, Conti,
Alutank, Akront, al-
les TÜV, Doppelzün-
dung und mehr, VB DM
18000,-, Tel. 0641/
51585

DUCATI Wandkalender '91

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

Verkaufe original
Vorder-, Hinterrad-
felge komplett,
2.15x18" für Ducati
Pantah 500 SL, Tel.
07240/5895, FP. 850,-

Thome Ducati 900/SS
neu. 3500 km, Spei-
che, Verlicchi Rah-
men, Alutank, Contis
eingetragen, Sicht-
fenster, 21000,- VB,
02324/78864

DUCATI HAMMA

= 04205 - 8707

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

Suche alte Ducati
Prospekte. Zahle bis
10,-. Senden an: Rei-
ner Leicht, Tannen-
str. 10, 6209 Hohen-
stein 1, Tel: 06120/
1383

Suche originales Ar-
maturenbrett/Instru-
mententräger nackt
für 900 SS, Bj 80,
Tel: 06104/3546
abends

DUCATI GFK-TEILE

5-SS-GT-DB1-750/900 SPORT

z.B. Vollverkleidung mit Schei-
be für 750/900 Sport

DM 790,-

z.B. Einmannböcker mit Pol-
ster und fah 750/900 Sport

DM 510,-

z.B. Hinterradkotflügel offene
Version 750/900 Sport

DM 185,-

Alle Teile mit TÜV, auf Wunsch
vormontiert oder komplett ange-
baut

DIOPA

Richard Diopa, Römerstraße 19
7000 Stuttgart

Telefon 07 11 / 60 45 04

Telefax 07 11 / 60 84 69

F3 : Umbau auf 540
ccm; suche TÜV-Gut-
achten u. Erfahrungs-
berichte ! Tel.
02173/64352 ab 18
Uhr, Michael

DUCATI

EG-Importe mit Werkstattgarantie

- guter Service
- schnelle Ersatzteilversorgung
- kurze Lieferzeiten für Motorräder

Cagiva 900 Elefant Probefahren (PLZ unterstrichen)

- 1000 Berlin 42 * Roger's Shop
Bergholzstr. 7 * 030/6268203
- 1000 Berlin 42 * Fa. WRF
Gottlieb-Dunkel-Str. 20-21 *
030/7036055
- 2255 Langenhorn * Fa. Dohrn
Dorfstr. 166 * 04672/1292
- 2308 Schellhorn * Bodo's Motor-Rat-Laden
Plöner Landstr. 29 a * 04342/82869
- 2730 Zeven-Badenstedt * Fa. Kraftrad-
Technik * Tarmstedter Str. 15
04281/6669
- 2802 Otterstedt * Fa. Kämna
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepper Str. 15 * 04242/2196
- 3111 Melzingen * Fa. Möglich
Hauptstr. 4 * 05822/1399
- 3253 Hess. Oldendorf-Fischbeck * Jako-
Motorsport * Wehrberger Str. 7
05152/8330
- 3300 Braunschweig * Fa. Stein-Dinse
Im Alten Dorfe 3 * 0531/314949
- 3558 Frankeberg * Fa. Huber + Bressler
Röddenauer Str. 16 * 06451/4700
- 4047 Dormagen-St. Peter * Fa. Drewitz
Sachtlebenstr. 2 * 02106/70822
- 4270 Dorsten-Wulfen * Fa. Nitzsche
Hervester Str. 39 * 02369/21842
- 4600 Dortmund 1 * Fa. Classic Motors
Burgholzstr. 7 * 0231/819209
- 5540 Prüm * Fa. März-Ferdinand
Spiegelstr. 10 * 06551/3377
- 5920 Bad Berieburg * Fa. Witten + Weber
Ederstr. 60 * 02751/6609
- 6072 Dreieich * Fa. Jung
Am Gänsgraben 12 * 06103/31296
- 6101 Reichelsheim * Fa. Laßhof + Partner
Hofweg 1 * 06164/4446
- 6272 Niederrhausen-Engenhahn * Fa. Schenk
In der Lei 19 * 06128/73144
- 6417 Hofbieber-Schwarzbach * Fa. Trapp
Tanner Str.1 * 06684/687
- 6500 Mainz * Fa. Trier
Dahlheimer Str. 3 * 06131/366814
- 6550 Bad Kreuznach * Fa. Dettmar & Kumpel
Planiger Str. 39 * 0671/67415
- 6690 St. Wendel * Fa. Scharle GmbH
Kelsweiler Str. 15 * 06851/3035-36
- 6725 Römersberg 2 * Fa. Uwe Witt
Hauptstr. 10 * 06232/84951
- 7000 Stuttgart 50 * Fa. Gottwald
Elbestr. 27 * 0711/594467
- 7015 Gerlingen * Fa. Desmodrom
Eltinger Str. 28 * 07156/49595
- 7104 Obersulm-Weiler * PS-Motorradladen
Teichstr. 30 * 07130/7782
- 7250 Leonberg-Eltingen * Fa. Mörk
Gebersheimer Str. 5 * 07152/71662
- 7340 Geislingen * Fa. DSM Klaus
Mayerhofer * Stuttgarter Str. 46
07331/66262
- 7505 Ettlingenweiler * Fa. März-
Motorradhandel * Acherstr. 10
07243/90782
- 7590 Achern * Fa. Otteni + Strauß
Fautenbacher Str. 32 * 07841/1666
- 7760 Radolfzell * Fa. Andreas Raichle
Konstanzer Str. 34 * 07732/13319
- 7852 Binzen * Motorrad-Center Dreispitz
Am Dreispitz * 07621/65012
- 7981 Vogt * Fa. Moto-Mahle
Küchel 2 * 07527/5377
- 8024 Oberhaching * Fa. Beyreuther
Bahlingastr. 5 * 089/6136263
- 8110 Murnau-Weotried * Fa. Hammer
Am Bahnrain 10 * 08841/5374
- 8260 Mühlendorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donaustr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilzing * Fa. Lehermeier Motorräder
Deggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8430 Neumarkt * Jura-Motors
Regensburger Str. 84 * 09181/8570
- 8510 Fürth * Fa. Braun & Eschenbacher
Otto-Seeling-Promenade 6
0911/773651
- 8710 Kitzingen * hmf-Motorräder
Muldenweg 8 * 09321/24444
- 8751 Oberrau/Aschaffenburg * Fa. Kolb
Maintalstr. 13 * 06028/6631
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/Allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

Kostenlose Kleinanzeigen

Ducati-Ersatzteilauf-
lösung: Spezialwerk-
zeug f. Pantah kom-
pl., NP: 840,- VB:
550,-; viele Pantah
Ersatzteile, NP:
1500,- VB:750,-, Tel.
0851/44146

Ducati 900 SD, EZ 81,
38000 km, ferrarirot,
Contis + 40er (offen)
eingetragen, Excen-
ter-Ventileinstel-
lung, WAHL-Spezial-
kolben, Köpfe überar-
beitet, Krauser-Kof-
fer, Zust. sehr gut,
viele techn. Details,
DM 9900,-, Tel. 0711/
764852, tagsüber
0711/6862-624

Gilera

Gilera 125 Strada,
sehr schön, fahrbe-
reit, verzollt, ohne
TÜV, 1100,- DM. Tel.
0271/382332 tagsüber

Guzzi

LM I, neuw. m. Gut-
achten, Neuteile f.
ü. 5000,- DM, z.B.
Kolben, Zyl, Ventile,
Lack, Vergaser, usw.,
usw. FP 12000,-.
T.:040/2195742

Suche Unfall Le Mans,
Tel. 0613/831967

V 35, teilweise neu
aufgebaut, Bj. 77,
19000 km, neuer Hin-
terradreifen, umstän-
dehalber zu verkauf-
fen, 0431/332268 ab
18 h

Mille GT, EZ 7/88,
TÜV 7/92, Speiche,
Koffer-Träger, VB
9600 DM, 0511/312724

Verk. Sitzbank SP
1000, guter Zustand.
Suche LM III, Zustand
3-4, Tel. 0431/802098

LM 3; Tank 150,-,
Nocke 150,-, Zyl./
Kolb. 100,-, Gabel-
federn 30,-, 1-2
Höcker/TÜV 450,-,
Tel. 0611/521949

T3 Cal, neu aufge-
baut, Stolle Motor,
DZ, 48, 40 Verg.,
Chrom, weiß Veg.,
TÜV, 18 tkm, 15 TDM,
Inz. V7 od. 850 GT,
04141/67342

LM I, Bj. 76, erstes
Modell (CEV-Rück-
licht), gepflegter
Originalzustand, TÜV
5.92, 7500 DM, 0231/
414441

Verk. Stucci Vollver-
kl. Agostini f. Le
Mans I o. II kompl. +
TÜV VB 450,-, Tel.
08342/3220

Verk. Lima mit
Gleiri, 180 W, Pi-
ranha, GFK-Renntank,
T3 Rücklicht, Ver-
licchi Gas, Cali
Knieschutz. Tel.
0251/797135

Verk. Getriebegehäuse
neu, Kardan komplett,
LM I Tank, Gußfelgen,
Schutzbleche, Sitz-
bank 750 S3, Verkl.
Stucci (alt) und di-
verse andere Teile.
Tel. 04533/8311

Guzzi V 35 I, Bj. 79,
TÜV 4/92, sehr ge-
pflegt, Marzocchi
eingetr., event. Ex-
tras (Koffer etc.)
geg. Gebot ab 2000,-
DM, Tel. 04531/85035

Verk. V 65 Lario, Bj.
85, 37000 km, 58 PS,
rot, LaFranconi, VB
3800,-, Tel. 08324/
635 abends

Für Mille GT o. T5:
Tank, Sitzbank, Sei-
tendeckel, Lenkerar-
maturen zu verk. VB,
05353/8389



GUZZI
MÜLLER

Vertragshändler

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

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

GUZZI - ELEKTRONIK

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

DUCATI - ELEKTRONIK

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

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

Verk. LM II Modell
 Ago, Bj. 82, 55 tkm,
 Motor + Getriebe kpl.
 überholt, Kupplung
 neu, Vollverkleidung,
 Preis VB, Tel. 05942/
 2373

LM IV Teile, Orig.
 Verk., Fußrasten,
 Auspuff, 16 Zoll Vor-
 derrad, Kleinteile,
 07561/6922

Tourenverkleidung für
 T5 oder Mille GT, VB
 500,-, 05353/8389 ab
 19.00

Nuovo Falcone Sport,
 Kabelbaum neu, Zylind-
 erkopf überholt,
 viel Zubehör, 4200,-
 VB, TÜV neu, 0511/
 883980 ab 17.00

Suche Alutank für
 meine Guzzi, 05592/
 205

Gabel + Brücken +
 Lenker, Lenkdämpfer
 LM3, Stand + Tauch-
 rohre LM3, VB 450 DM,
 0234/864790

Le Mans V, EZ 3/89,
 33000 km, off. Laf-
 ran. Preis, VB 9500
 DM. Tel. 06569/7217

Suche Magnetschraube
 M12x1,5, Länge max.
 20 mm für Getriebe-
 ölblaß bei großen
 Guzzis. Tel. 0761/
 64611



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

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

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

Suche Cali II bis
 9000,-, Tel. 0461/
 65626

Verkaufe Tank und
 Seitendeckel von 850
 T3, Tel. 0431/789942

V 65, Unfall, 12000
 km, kpl. o. in Tei-
 len, Tel. 0271/382332
 tagsüber

Verk. LM III Hinter-
 rad, Tel. 05592/205

Le Mans II/III-Teile
 zu verkaufen, Agos-
 tini VVkl., Original-
 Sitzbank, u.a., Tele-
 fon: 04173/7243
 abends

LM III in Teilen,
 40000 km gelaufen
 (Gabel krumm), 36er
 u. 40er Dellorto Ver-
 gaser, LM III-Motor,
 LM II-Mot. usw. 0211/
 4180220

Wunderschönen zwei-
 farbigen Moto-Guzzi
 Aufkleber 12x12 cm
 St. 3 DM zu verkauf-
 en. Tel. 0421/233597

Suche Lenkerarmaturen
 von California II.
 Tel. 0431/202224

Le Mans 3 Tank, rot,
 DM 180,-, original
 Gußfelge hinten m.
 Lager u. Bremsschei-
 be, kompl. DM 120,-,
 02208/74328

Lucas-Magnetschalter,
 verbaut bei Guzzi,
 neu, orig-verpackt,
 zum halben Neupreis
 abzugeben. T. 0761/
 64611

Suche Gutachten für
 Vollverkleidung: LM
 IV, Tüp VV, 04661/
 2863

Moto Guzzi LM II; Bj. 79, 37000 km gelaufen, ab 01.12. zu verkaufen. B. Escher, Tel. 02596/600

Suche Innenschutzblech und Hauptständer für große Guzzi. Tel. 0251/797135

Laverda

1000 3CL, Bj. 76, 35 tkm, Lack neu! Motor top! Chrom la, Reifen + Batt. neu! Alles Original! VB 7200,-, 04604/600

Total vergammelte 1000 - 180°, Speichenräder, Lima def., Instrumente fehlen, verzollt, ohne TÜV, 1700,- DM. Tel. 0271/382332 tagsüber

750 SF, guter Zustand, deutscher Brief, 3300,-, 0511/8092137

Verkaufe Laverda 1000 3 CL, neuer Lack, neue Reifen, Jota Rohre und Fußrasten, SFC Höcker + Verkleidung, Bauj. 1978, Tel. 02546/1267

Teile für SF 500 zu verkaufen: Zyl.kopf, Zyl., Getriebe kpl. VB, 05353/8389 ab 1900

Laverda 750 SF 2, Bj. 75, guter Zustand, diverse Neuteile, DM 6000,-, Tel: 04748/3623 abends

Laverda RGS 1000, Bj. 83, 45600 km, Topzustand, TÜV neu, VB 8000 DM, Tel. 07931/2024

Gebrauchte aus Italien

Alle fahrbereit und im Originalzustand

Laverda 750 GT	3000,-
Laverda 750 S	3000,-
Moto Guzzi	
Airone 250	2600,-
Airone Sport	3600,-
Nuovo Falcone	3100,-
V7 700	3900,-
V7 Spezial TÜV neu	5200,-
850 T3 Speiche	5200,-
SF 1000	5200,-
Motobi 200 SS	2200,-
Aermacchi 250	1900,-

TÜV auf Wunsch mögl.

Weitere Motorräder auf Anfrage

Telefon: 07522/4411 oder 07522/21111

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratsenried 112

Morini

Verkaufe alle meine Morinis! An allen Motos sind noch Mängel; ich suche Gesamtabnehmer: 3½ Touring, Gußräder; 3½ Touring, Speiche, nicht komplett; 2 mal 3½ Kanguro (Soft)-Enduro. Alle verzollt, ohne TÜV, zusammen 5400,- DM. Tel. 0271/382332, tagsüber

Morini 350 T, original, 2500,-, 0511/8092137

3½ VS, Bj. 74 aus Samml., TÜV u. Verschl. neu, 99½ Org., Borrani, Dop. Simpl. VB 5000 DM, Tel. Mo-Do 0221/883889

Suche diverse Kleinteile für 250 T, Tel. 0431/671108

500 Camel Enduro (extrem hohes Enduro-fahrwerk) 2600,- DM. verzollt, ohne TÜV, Tel. 0271/382332

Verk. Moto Morini 3½ für 2600,-, Tel. 06731/6702

Zubehör

Verk. Becker Gepäcktr. mit Kofferhalter für Moto Guzzi Le Mans III, Lederlatzhose u. Jacke, Iso-matte, 0451/283141

Sonstiges

Suche Polizeistiefel Gr. 43. Tel. 0251/797135

Hier könnte Deine Kleinanzeige stehen

Harro-Lederkombi, 2-teilig, Gr. 98, schwarz, neue Reißverschlüsse, Preis VS, Tel. ab 15.00: 02853/4110

Suche Fontana/Oldani, Tausch mit Ausgleich geg. SSI 35 möglich, Dekorsatz Duc 350 MK 3 Mod. 68; Bernd Engels, 0241/162106

Suche Italienerin bis 50 PS und ca. 3000,- - 4000,- DM. Ruft mich ab 15 Uhr an, Tel. 02853/4110

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

Geschenk-ABO

Immer wieder stellt man sich Fragen wie: "Was schenke ich Ihr/Ihm zum Geburtstag? Was könnte ich als kleines Dankeschön nehmen?" Falls der liebe Mensch, der beschenkt werden soll, auch ein Fan italienischer Motorräder ist, empfehlen wir ein **MOTALIA-Geschenk-ABO**. Ein **MOTALIA-Geschenk-ABO** erzeugt 12-mal Freude beim Beschenkten und kostet bloß 35,- DM.

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschenken an:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Unterschrift: _____

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

Auf Wunsch wird dem Beschenkten mit dem ersten Heft ein Brief übersandt. (Brief bitte diesem Coupon beilegen!)

Das MOTALIA-Geschenk-ABO kann innerhalb von 7 Tagen widerrufen werden. Coupon ausschneiden, kopieren oder abschreiben und an den Verlag Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel schicken.

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. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
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.

HEEL-Verlag · Hauptstraße 354 · 53330 Königswinter · Telefon 0 22 23/230 27

NEU!

Motorrad-Oldtimer-Katalog

Der Marktführer für historische und klassische Motorräder vom renommierten Motorjournalisten Stefan Knittel.

Auf 200 Seiten werden ca. 400 Modelle mit Bildern und Text vorgestellt.

Detaillierte Informationen:

- Technische Daten
- Preise, Preistendenzen
- Clubadressen
- Ersatzteilversorgung mit Adreßteil



29,80 DM

**Motorrad
Oldtimer
Katalog**

Bitte liefern Sie mir gegen Rechnung:

Expl.

HEEL

Name

Straße, Nr.

PLZ/Ort

Unterschrift

Vorname