

Eine neue Motorradzeitung

# MOTALIA

für Freunde italienischer  
Motorräder

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



Nr. 22

12/90

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

Wieder geht ein Jahr zuende. Das Wetter wird immer garstiger und die meisten Motorräder stehen abgemeldet in der Garage. Viele nutzen den Winter für Reparaturen, Umbauten und Tuning. So mancher hofft, daß er ein paar schöne Teile für seine Signorina unter dem Tannenbaum findet. Wir wünschen Euch, daß ihr Eure Ideen verwirklichen könnt und daß der Winter nicht so lang und nicht so kalt wird. Natürlich wünschen wir Euch auch ein frohes Fest und einen Guten Rutsch (ohne Motorrad).

Für das nächste Jahr haben wir uns einiges vorgenommen. Ab der Januarausgabe wollen wir mit einer neuen Titelseite zu Euch kommen. Zu dem verbesserten Layout wird die Schmuckfarbe rot (welche auch sonst bei italienischen Motorrädern) für mehr Attraktivität sorgen.

Nachdem wir es in diesem Jahr geschafft haben, den Heftumfang auch im Winter beibehalten zu können, ist damit zu rechnen, daß MOTALIA 1991 dicker wird. So langsam trudeln die ersten Termine für das neue Jahr in der Redaktion ein. Bitte schickt uns Eure Termine so früh wie möglich, damit die anderen Clubs ihre Treffen besser planen können und es nicht so viele Terminüberschneidungen gibt.

In dieser Ausgabe schreibt Olli über seine Benelli 254, dem kleinsten Reihenvierzylinder-Viertaktmotorrad der Welt. Uwe erzählt von seiner Reise auf die Isle of Man und wir blicken zurück auf die Superbike-WM 1990, die zu einem Triumphzug für Ducati wurde. Daneben wie immer Termine, Sport und Neuigkeiten aus aller Welt.

Während diese Ausgabe im Druck ist, öffnet die Motorradmesse in Bologna ihre Tore. Ducati wird dort sicher eine neue 750er vorstellen und es gibt auch Gerüchte über eine hubraumgesteigerte Version der 851 mit 920 oder 940 ccm. Aprilia wird das erste Modell mit dem neuen Fünfventil-Motor präsentieren und bei Gilera wird erstmalig eine Einarm-Vorderradaufhängung in Serie gehen. Mehr in der nächsten Ausgabe.

Das Titelbild dieser Ausgabe schmückt eine Moto Guzzi, die wir während des Ducati-Clubrennens in Assen im Fahrerlager entdeckten. Das Motorrad war samt Rahmen und Motor in knalligem Orange lackiert. Besonders schön ist die Auspuffanlage.

Euer MOTALIA-Team

## Un gello quattro qempi quattro Cilindri in Linea

Ja, es sieht ganz so aus, als ob ein italienisches Motorrad nur 2 Zylinder und am liebsten in V-Anordnung bieten muß, um auch als solches anerkannt zu werden. Dabei wurden gerade die großen Erfolge von Mitte 1950 bis Mitte 1970 von Motorrädern italienischer Herkunft errungen, die durch Reihen-Vierzylinder-Motoren betrieben wurden.

Dies soll kein Loblied auf die erfolgreichen roten Renner der Marke "MV-Agusta" werden. Es ärgert mich lediglich das hochmütige Geläster derer, die Motorräder verpöhen, die mehr als 2 Zylinder haben und nicht mit technischen Spielereien wie Desmodromik herumputzen.

Einen Motor, dessen Leistungsgrenze durch die maximale Kolbengeschwindigkeit gesetzt ist, mit einer Zwangssteuerung der Ventile auszurüsten, halte ich für eben eine solche Spielerei (Hajo, verzeihe mir).

Aber genug der Hetzerei; auch ich bin ein großer Fan italienischer Motorräder und besitze selbst 3 Maschinen aus dem Raum südlich der Alpen.

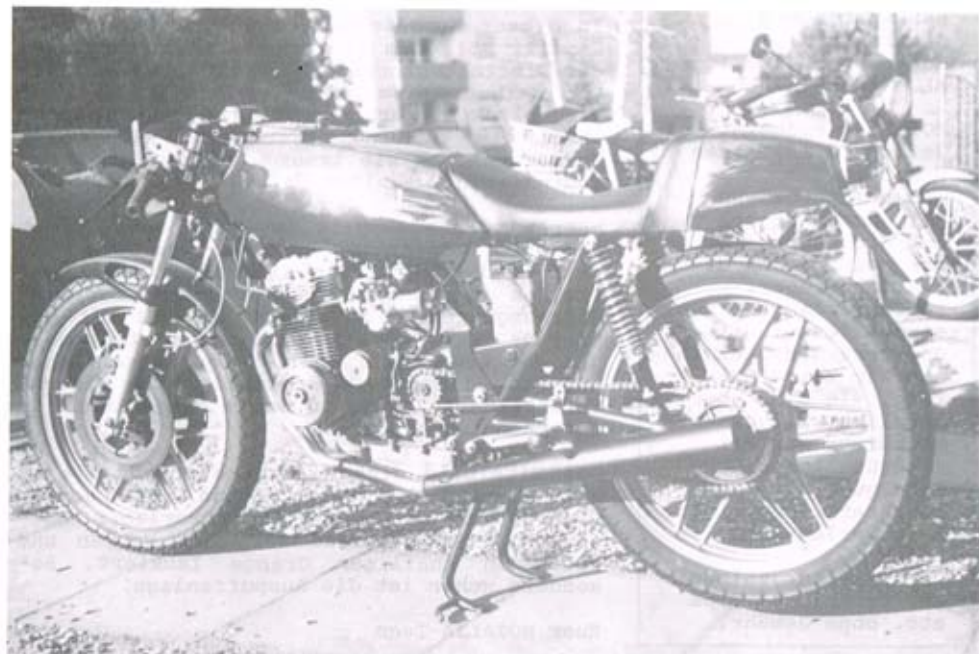
### Die Benelli 254 nach einigen Umbaumaßnahmen

Nach langem "Gepapel" mit Hajo Barth habe ich mich entschlossen, ein wenig von meinen Erfahrungen mit einem, wenn auch kleinen, Italo-Bike zu berichten.

Ich bin von Beruf Feinmechaniker und dadurch an allem interessiert, was sehr klein und filigran ist. Ein Motorrad, das auf mich schon seit geraumer Zeit eine große Faszination ausübt, ist die

## Benelli 254.

Die Bezeichnung 254 besagt, daß es sich hierbei um eine Maschine mit 250 ccm Hubraum und 4 Zylindern handelt. 250 ccm sind jedoch sehr hochgegriffen, weil der Motor nur echte 231 ccm Hubraum hat und somit der kleinste, serienmäßige Reihenvierzylinder-Viertaktmotor der Welt ist.



Im Sommer 1985 erstand ich eine Maschine dieses Typs mit ca. 3000 km Laufleistung. Es sei hierbei nochmals anzumerken, daß der Motor der Benelli 254 (Quattro, 304) nicht von den Japanern abgeschaut wurde, sondern eine vollkommen eigene Konstruktion der Italiener ist. Lediglich die Vierzylinder-Motoren von 350 ccm aufwärts sind in vielen Details von Fernost kopiert.

An meiner neuen Errungenschaft störte mich von Anfang an das Aussehen. Sie war in einem, für meine Begriffe schrecklichen, "babyblau" lackiert und alles andere als ein sportliches, klassisches Motorrad. Aber der Sound, den der kleine Motor ungeniert durch eine 4-2 Auspuffanlage von sich gibt, könnte so manchen Bol d'Or-Fahrer zumindest in akustischer Hinsicht das Fürchten lehren.

Leider sollte die Freude daran nicht allzulange anhalten. Im Bergischen stand mir in einer schönen, schnellen Rechtskurve ein BMW im Wege, der gerade im Begriff war zu wenden. Das war der erste Moment, in dem mir recht unangenehm vor Augen geführt wurde, wo ein großer Schwachpunkt der Maschine liegt; nämlich in der Vorderradbremse. Die Einscheiben-Bremsanlage wird über Bowdenzug und Hydraulik betätigt. Diese etwas umständliche Konstruktion führt zu recht hohen Bremsbedienungskräften.

Benellis dieser Bauart gibt es nicht gerade wie Sand am Meer und so dauerte es ein halbes Jahr, bis ich eine 2. Maschine erstand. Ersatzteile hatte ich jetzt genug und bereits hier stand für mich fest, daß ich etwas an Optik und Technik des Motorrades verändern wollte. Dies bestand zunächst einmal darin, die Maschine neu zu lackieren. Ich wählte natürlich das wunderschöne "italorot".

Ein paar Monate später traf ich einen jungen Mann namens Udo Dörrich, der in Motorrad-Designerkreisen einschlägig bekannt ist und es verschlug mir fast den Atem, was man mit Phantasie und etwas handwerklichem Geschick aus diesem Motorrad alles machen kann. Nach einigen Besuchen und stundenlangen "Benzingesprächen" bei Udo hatte ich genug Ideen und Vorstel-

lungen, wie nun die Radikalkuren mein Gerät verändern sollten, aber schließlich muß ja auf alles Umgebau in unserem Land der "TÜV-Segen" gegeben werden, dieses stellte sich jedoch später als das geringere Problem heraus.

Zunächst sollte der Umbau einmal folgende Änderungen beinhalten:

1. Einmann-Höckersitzbank; hierbei fiel meine Wahl auf ein Produkt der Fa. Seby-Poly;
  2. Zurückverlegte Fußrasten, bezogen über Fa. Demharter, als Benelli-Zubehör, allerdings ohne Gutachten;
  3. Stummellenker der Marke Telefix;
  4. Doppelscheibenbremse aus Eigenproduktion;
  5. Stoßdämpfer Marke Koni;
  6. Breitere Reifen; original Front 2,75-18, Hinten 3,00-18; neu Front 3,00-18, Hinten 3,25-18;
  7. Sportschutzblech von Fa. Kracht
  8. Offene Ansaugtrichter / Eigenkonstruktion;
  9. 4-1 Auspuffanlage / Eigenkonstruktion;
  10. Ochsenaugenblinker Marke Hella usw;
- um nur die wichtigsten Umbaumerkmale zu nennen.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf  
italienischen Motorrädern

**DEMHARTER GmbH**

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

Wie man weiß, kommt mit der Zeit immer mehr dazu. Die Änderungen mit aus dem Handel erhältlichem Zubehör sollten mich vor kein großes Problem stellen. Die Sitzbank, die von einer Einzylinder-Ducati stammt, war nur anzupassen und zurecht zu schneiden. Lackierung und Bezug wurden bei Firmen in Auftrag gegeben.

Vor ein größeres Problem ist man da schon bei dem Wunsch nach einer Doppelscheibenbremse gestellt. Die Benelli ist nur auf dem linken Holm mit einer Bremszangenbefestigung ausgerüstet. Aber auch hierbei halfen Tips vom Meister Dörich, wobei ich mich gleichzeitig auf diesem Wege hierfür nochmals herzlich bedanken möchte. Es wurde einfach ein zweiter linker Holm so überfräst und bearbeitet, daß die Zange in der Bremsscheibenflucht liegt. Ausgerüstet ist die Bremsanlage außerdem mit Stahlflexschläuchen der Marke "WIWO" und einer neuen PS 15 Handpumpe, um den richtigen Druckpunkt zu haben. Es läßt sich mit dieser Bremsanlage wirklich beeindruckend verzögern, was nicht zuletzt auch an dem Leergewicht von nur 110 kg liegt.

Die zurückverlegte Fußrastenanlage ist an den Soziushalterungen montiert und wurde ebenfalls komplett überfräst und bearbeitet. Es läßt sich nunmehr alles sehr weich und feinfühlig schalten und bremsen.

Die Schwinge ist in minderwertigen Kunststoffbuchsen gelagert, die schnell ihren Geist aufgaben und durch Bronzefbuchsen ersetzt worden sind. Diese lassen sich nun auch durch eine überarbeitete Schwingenachse von außen abschmieren.

Die 4 Ansaugtrichter sind aus Aluminium-Vollmaterial auf einer "CNC"-Maschine gefertigt, was wiederum eine Umbedüsung von original 80 auf 90 erfordert. Die Endübersetzung ist von 15/43 auf 15/44 geändert und trotz der etwas kürzeren Übersetzung geht die Maschine ohne Übertreibung knappe 165 km/h bei ca. 12150 Umdrehungen

(und das für einen Kipphebel betätigten Ventiltrieb). Wenn man sich vor Augen führt, daß sich bei dieser Drehzahl der Ventilbetätigungsvorgang ca. 100 mal je Sekunde und Zylinder abspielt, klingt es fast unglaublich, daß das Motörchen nun schon 17000 km überlebt hat.



Bei sehr guten Voraussetzungen, sprich: in Hajos "gewaltigem" Windschatten, sei es nun mit seiner Guzzi oder seiner Ducati, bleibt die Tachonadel der 170 km/h-Marke nicht mehr fern und der Drehzahlmesser steht auf knappen 13000 Umdrehungen. Übrigens der Drehzahlmesser ist von Kröber/Pitsch und beginnt seinen Meßbereich erst jenseits der 6000er Marke. Leider ist die vom Werk aus gegebene Drehzahlgrenze des Motors recht ernst zu nehmen, denn oberhalb von 12500 Umdrehungen wirft das Motörchen bei schlecht eingestelltem Ventilspiel und geringem Ventilflattern die Steuerzeiten etwas durcheinander. Hier wäre bei einer mittleren Kolbengeschwindigkeit von ca. 16 m/s eher eine Desmosteuerung angebracht.

Am 12.8. war es dann auch soweit: mit einem ohrenbetäubenden Knall, der mir bis heute noch in den Knochen steckt, verabschiedete sich die kleine Steuerkette in Richtung Ölwanne und das mit allen Konsequenzen. So ziemlich der gesamte Nockenwellenantrieb fand sich samt Kettenspanner in der Ölwanne wieder. Vereinzelt hatte es die Ventileinstellschrauben einfach aus

den Kipphebeln gedroschen und einige Versteifungsrippen im Ventilraum und Motorblock waren zerschlagen. Kolben und Ventile, alle 8, hatten sich gute Nacht gesagt und sahen auch dementsprechend aus.

Nun, bei soviel zerspanntem und deformiertem Metall muß natürlich einiges durch teure Neuteile ersetzt werden, wobei jedoch der Gedanke an einige Verbesserungen im Detail auch nicht sehr fern lag. Außerdem, so scheint es mir, schlummert in dem kleinen Triebwerk noch einiges mehr an Leistung als offizielle 27 Cavallis. Nach eingehendem Studium meines "Ludwig-Apfelbeck"-Schmökers ist nun ein umfassendes Tuningprogramm zusammengestellt, welches folgende Umbaumaßnahmen beinhaltet:

1. Alle zerstörten oder beschädigten Teile des Motors werden, sofern nicht anders möglich, durch Neuteile ersetzt.

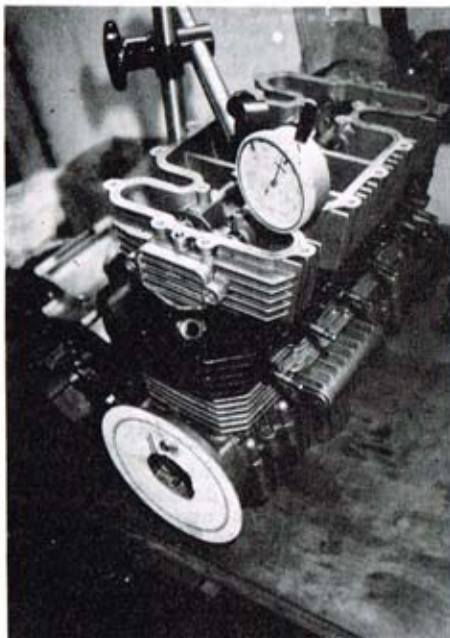
2. Der Motor hat, wie eingangs erwähnt, einen Hubraum von 231 ccm. Es ist genug Fleisch vorhanden, die Zylinderbohrungen auf volle 250 ccm aufzubohren. Die Kolben einer 125 ccm Benelli sollen die etwa  $\phi$  45,5 mm Bohrungen bestücken und damit den Hubraum auf exakt 247,1 ccm bringen. Die Kopfbearbeitung soll durch Vergrößerung der Kanäle und Angleichen derselben erfolgen. Ebenso sollen Ansaugstutzen und Vergaser von 18 mm auf 19 mm vergrößert werden.

3. Auf den Kolben des alten Motors sind Spuren erkennbar, die darauf schließen lassen, daß Einlaßventil und Kolben sich bei Höchstdrehzahl ständig minimal berührt haben müssen. Da Ein- u. Auslaßventil verschiedene Ausmaße haben und folglich auch unterschiedlich schwer sind, sie aber trotzdem mit gleichen Ventildedern bestückt sind, liegt die Vermutung nahe, daß die Einlaßventilfeder mit der Masse desselben überfordert ist.

Um den Ventiltrieb nicht unnötig durch stärkere Federn zu belasten, habe ich die Masse des Ventiltriebs durch Federteller aus einer hochfesten Titanlegierung verringert.

Die Gewichtsreduzierung liegt bei 40% gegenüber den Stahltellern, was mit Sicherheit eine höhere Drehzahlfestigkeit ergibt. Um mein

Gewissen hinsichtlich der Haltbarkeit meiner Federteller zu beruhigen, denn im Gesenkschmieden ist bei Titan nur mit großem Aufwand möglich, habe ich einen meiner Teller einer harten Belastungsprobe unterzogen.



**Messaufbau zur Erstellung der Ventilhubkurven.**

Ich habe den Federteller auf die gleiche Belastung wie im Betriebszustand in einen Hydraulikschraubstock eingespannt. Der Schraubstock ist in der Lage, einen Druck von 3 Tonnen auszuüben. Doch mein Federtellerchen nahm diese Prozedur mit Gelassenheit hin, ohne auch nur im Geringsten erkennbare Schäden oder eine plastische Verformung davonzutragen. Später, in einem größeren Schraubstock bei Versuch Nr. 2 ist er dann bei ca. 4,5 Tonnen gebrochen. 4,5 Tonnen - das macht bei einer statischen Federbelastung von ca. 40 kg eine mehr als 100-fache Sicherheit. Das sollte reichen.

4. Original sind die Ventile in Ventildführungen aus Grauguß gelagert. Um einen besseren Wärmeübergang vom Ventil in den Zylinder-

kopf zu bekommen, habe ich Führungen aus Bronze gewählt.

5. Beim Auswiegen von Kolben, Pleuel und Kolbenbolzen ergaben sich große Gewichtsunterschiede. Bei den Kolben waren bis zu 1,5 g und in den Pleuelstangen gar bis zu 8 g Unterschied.

Ich habe alle Pleuel erleichtert und poliert, sodaß nur noch 0,2 g Unterschied meßbar sind; ebenso bin ich mit Kolben und Bolzen verfahren. Die Kurbelwelle wird es danken.

Bevor ich nun mit meinem Tuningprogramm begonnen habe, wurden erst Ventilerhebungskurven nach "Apfelbeck" erstellt. Dabei kam zutage, das einige ermittelte Werte von denen der italienischen Reparaturanleitung zum Teil erheblich abweichen. Besonders das Steuerdiagramm läßt in den Anleitungen eher auf eine Traktorcharakteristik schließen.

Aber jetzt fällt mir erstmal nichts mehr ein, denn es liegt eh noch das Meiste vor mir. Wenn die kleine "Pasolini" Replica wieder läuft (oder auch nicht) möchte ich von meinen bis dahin gesammelten Erfahrungen berichten.

Möglicherweise gibt es noch ein paar Benelli-Spinner mit ähnlichen Projekten. Es würde mich freuen, auch etwas über deren Erfahrungen zu lesen.

Bis dahin wünsche ich viel Spaß beim Lesen und einen kurzen, warmen Schrauberwinter.

Mit freundlichen Grüßen  
Olli

Bei Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung. Fragt Felix/Hajo nach meiner Nummer!

Technische Daten (Serienversion):  
Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor  
Bohrung x Hub: 44 x 38 mm  
Hubraum: 231 ccm  
Leistung: 26 PS bei 10600 U/min  
2 Ventile pro Zylinder  
4 Vergaser Dell orto  $\phi$  18 mm  
Getriebe mit fünf Gängen  
Reifengrößen:  
vorne 2,75-18, hinten 3.00-18  
Leergewicht (vollgetankt): 130 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht: 266 kg  
Höchstgeschwindigkeit: 156 km/h  
Kaufpreis 1981: 5200 DM

#### VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

11.01.-13.01.91

8. Int. Wintertreffen der Moto Guzzi Freunde Niederrhein  
Info: Michael Hennes, Sittardweg 98, 4100 Duisburg 46

25.05.-26.05.91

Annual D.O.C.C. Track Rally des Ducati Owners Club of Canada in Mosport/Canada

15.08.-18.08.91

4. Forza Italia-Treffen in Saint-Avoid in Frankreich  
Info: Robert Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avoid, Frankreich

20.09.-22.09.91

55. Bol d'or mit Italiener-Treffen des Forza Italia auf der Rennstrecke Paul Ricard in Frankreich  
Info: Robert Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avoid, Frankreich

28.09.-29.09.91

Italiener-Treffen des Forza Italia France anlässlich des Superbike-WM-Rennens an der Rennstrecke Magny-Cours in Frankreich.  
Info: Robert Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avoid, Frankreich



# Wandkalender für Italo-Freunde

## Ducati-Kalender

Seit Jahren gibt es den Ducati-Kalender. Das war nicht immer so. Als der absolute Ducati-Fan Rolf im Brahm 1984 einen Ducati-Kalender kaufen wollte, stellte er fest, daß es so etwas nicht gibt. Also ließ er selbst einen Kalender in geringer Stückzahl drucken, den er an andere Ducati-Fans verkaufte. Geld kann man damit kaum verdienen, aber welcher richtige Enthusiast hat schon den Gewinn als Ziel. Waren die Kalender von 1985 und 1986 zwar schon farbig aber noch in DIN A4, so ist 1987 der Schritt zur Größe DIN A3 vollzogen worden. 13 Blatt mit farbigen Fotos machen ihn zu einem Schmuckstück für jedes Zimmer. Der Preis beträgt 32 DM (36 DM incl. Versand) und mit der Bestellkarte in der Heftmitte kann geordert werden.

Für Sammler und richtig "angefressene" sind noch einige alte Kalender lieferbar. Die A4 Kalender von '85 und '86 kosten 18 DM, die A3 Kalender von '87, '89 und '90 sind für 25 DM pro Stück erhältlich. Preise incl. Versand bei Vorkasse.

## Guzzi-Kalender

Nachdem Moto Spezial, Uracher Str. 23, 7423 Gomadingen im letzten Jahr aufgrund zu geringer Nachfrage keinen Guzzi-Kalender angeboten hatte, wird es 1991 wieder einen geben. Als besonderer Clou wird der farbige DIN A3 Wandschmuck als Dauerkalender gedruckt, so daß er jedes Jahr wieder verwendet werden kann. Mit 35 DM ohne Versand ist er der teuerste der angebotenen Kalender.

## Moto Ital Foto

Moto Ital Foto, der dänische Kalender, der nicht auf eine Marke beschränkt war, sondern nahezu alle italienischen Marken berücksichtigte, wird vermutlich im nächsten Jahr nicht erhältlich sein. Schade.

## Laverda-Kalender

Die Laverda-Freaks werden beim Laverda Club Nederland fündig. Dieser gibt schon seit längerem einen Kalender für die Anhänger der Motorräder aus Breganze heraus. Mußte ein schwarz/weiß Foto bisher für zwei Monate reichen, so gibt es 1991 anlässlich des 10jährigen Jubiläum des Clubs ein farbiges Foto für jeden Monat. Das dürfte nun auch diesen Kalender zu einem schönen Wandschmuck machen. Das Format ist mit 30 x 40 cm gleich geblieben. Dieser Kalender kostet 30 DM incl. Versand (Vorkasse in Scheinen oder Scheck) und ist zu beziehen bei: Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DH Koog aan de Zaan, Niederlande.

· ANZEIGE ·

DICON präsentiert:

**BEINHART !**

**TORFROCK**  
und  
**FUCKIN' KIUS-BAND**  
in Concert!

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

Karten ab 20. Oktober an allen  
bekanntesten Vorverkaufsstellen!

**DIE**  
**BAGALUTEN-WIENACHT**

**Zusatzkonzert**  
**am 23.12.1990**

Renntermine für Deutschland

Die Termine für BOT und SOS in Deutschland sind vorerst festgelegt (siehe nachfolgende Termintabellen). Besonders interessant sind natürlich die beiden Termine, an denen sowohl SOS-Cup, BOT-DM und BOT-OMK ausgetragen werden. Man bekommt als Italo-Fan viel geboten und mit einer Stopuhr kann man A- und B-Lizenz der Zweizylinder direkt an den Rundenzeiten miteinander vergleichen. Also streicht Euch schon mal folgende Daten im Terminkalender rot an: 05.05. Nürburgring und 23.06. Colmar Berg in Luxemburg.

Battle of Twins-Termine der Deutschen Meisterschaft 1991

In diesem Jahr dominierten eindeutig die Ducatis. Wird es auch '91 so sein? Zumindestens eine Britten wird versuchen, den V2s aus Bologna in die Suppe zu spucken. Wird es ihr gelingen? Bei den folgenden Terminen wird es sich zeigen:

- 21.04. Speyer
- 05.05. Nürburgring
- 19.05. Zolder/B
- 02.06. Faßberg
- 23.06. Colmar Berg/LUX
- 28.07. Nürburgring
- 22.09. Augsburg
- 29.09. Aalen-Elchingen
- 13.10. Assen/NL

Termine für die BOT-Rennen des Deutschen-Rundstrecken-Pokals für 1991

In der "zweiten" Klasse der großen Zweizylinder konnte man im letzten Jahr die Fahrer verschiedener Marken auf dem Siegerpodest bewundern. BMW, Wasp, Moto Guzzi und Ducati hießen die Siegermaschinen. Werden 1991 auch hier die Ducats alles an sich reißen? Bei diesen Rennen wird es sich zeigen:

- 05.05. Nürburgring
- 11.05. Hockenheim
- 19.05. Nürburgring
- 08.06. Hockenheim
- 23.06. Colmar Berg/LUX
- 01.09. Mosbach
- 22.09. Nürburgring
- 28.09. Dahlemer Binz

Sound of Singles 1991

Der vorläufige OMK-Terminkalender gibt folgende Termine für SOS-Rennen im nächsten Jahr an:

- 21.04. Speyer
- 05.05. Nürburgring
- 19.05. Zolder/B
- 09.06. Hockenheimring
- 23.06. Colmar Berg/LUX
- 01.09. Mosbach-Lohrbach
- 22.09. Nürburgring
- 28.09. Dahlemer Binz

Cagiva schöpft neue Hoffnungen

Der vierfache Weltmeister Eddie Lawson hat zwei Tage in Rijeka mit der Cagiva C 590 trainiert. Nach 142 Runden schaffte er eine Bestzeit von 1:29,13 min. Damit hätte er beim GP 1990 in Rijeka in der ersten Startreihe gestanden! Randy Mamolas schnellste Runde im Training dauerte damals 1:30,378. Eddie Lawson äußerte sich positiv über die Cagiva C 590: "Sie ist so kräftig wie die Yamaha, einzig bei der Beschleunigung hapert es." Nach diesem Ergebnis ist damit zu rechnen, das Cagiva auch im nächsten Jahr wieder in der 500er GP-Klasse dabei sein wird. Eddie Lawson hat zwar die Angebote von Cagiva abgelehnt, aber Raymond Roche würde gerne von der Superbike-Klasse wieder in die 500er WM wechseln.

Keine BOT mehr in der Schweiz

Wegen zu kleiner Teilnehmerfelder ist die Battle of Twins in der Schweiz nach einem Jahr gestorben.

Jamie James auf Suzuki

Rollentausch in der US-Superbike-Meisterschaft: Jamie James, der in der Superbike-WM den verletzten Giancarlo Falappa vertreten hatte, hat einen Vertrag bei Yoshimura-Suzuki unterschrieben. Den umgekehrten Weg geht Doug Polen, der von Yoshimura-Suzuki zum amerikanischen Ducati-Importeur Ferracci gewechselt ist. Polen wird beim Superbike-Interrennen in Mexico-City schon auf der Ducati an den Start gehen.

## REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

Der Italienerstammtisch Niederrhein trifft sich ab Dezember jeden 1. Mittwoch im Monat in der Gaststätte "Bauerbahn" in 4040 Neuss.

Info: Michael, Tel. 02173/64352

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

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.

Jeden Freitagabend (ab ca. 20.30 Uhr) im Winter treffen sich Italienerfahrer und andere Klassikerfreunde in der Pizzeria "Kroneneck", gegenüber Johanneskirche/Amt f. öffentl. Ordnung in Freiburg.

Info: Tel. 0761/64611, Walter.

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

Info: Peter 02235/6417 wochentags ab 18.00 Uhr.

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

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 Mühlendorf, Muflinger Str., ab 19.30 Uhr.

Info: Josef Stark, Tel. 08631/2763.

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

Info: 0541/388336.

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.

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

Info: 07542/52107

### 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, Rottenbucherstr. 14, D-8951 Osterzell  
Tel. 08345/884, Telefax 08345/714

# Reisebericht zur Isle of Man

Es war schon immer ein Traum von mir, auf die Isle of Man zu fahren. Im Jahr 87 wurde er Wirklichkeit.

Nach langen Schrauberabenden im Winter 86/87 an meiner erstandenen Pantah begann die Reise zur Man Mitte Mai.

Mein Anlasser hatte zwei Tage vor Reisebeginn seinen Geist aufgegeben und schieben war angesagt, was meine beiden Mitfahrer Klaus (Japanbomber) und Manfred (Gummikuh) noch oft bereuten. Das ganze Unternehmen hatten wir gut durchdacht. Die Tickets für die Fähren sowie für unsere Unterkunft hatten wir alle schon im November gebucht und bestätigt bekommen.

Nachdem ich meine Pantah mit Packtaschen, Tankrucksack und guten Regensachen gepackt hatte, ging die Reise nach Zeebrügge. Hier wurde abends eingeschifft und wir fuhren die englische Küste rauf bis nach Hall. Dort trafen wir morgens ein. An Bord gab es Verpflegung und ein Nickerchen konnte man auch wagen, da die See sehr ruhig war.

Nach der ersten Bekanntschaft mit dem englischen Frühstück ging es gestärkt an Land.

Ob deine DUC wohl anspringt, grinste Klaus, als die Ladeluke aufgefahren wurde. Es ging gut, bergab

und mit viel Schwung und ein wenig Gas erweckte ich meine DUC zum Leben. Nach den Zollformalitäten begannen wir, uns langsam an das Linksfahren zu gewöhnen. Von Hall aus ging es auf die Autobahn über Leeds, Manchester nach Heysham. Petrus meinte es gut mit uns, denn es war strahlender Sonnenschein und Temperaturen um 16 Grad. Außer einem planmäßigen Tankstop machte sich geringer Ölverbrauch an der DUC bemerkbar.

Unsere Fähre in Heysham sollte um 16:30 ablegen. Um ca. 15:00 waren wir in Heysham. Am Anlegekai bzw. am Kontrollhaus herrschte leichtes



In Laxley auf der Isle of Man befindet sich das größte Wasserrad der Welt.

Chaos. Hunderte von Motorrädern standen dort, um eine Karte für eine Passage zu erlangen. Wir fuhrten kurzerhand an allen vorbei bis zum Kontrollpunkt, zeigten unsere Tickets vor und wurden zum Kai gewiesen. Einige Bekannte, die wir auf der Englandfähre getroffen hatten, sollten mit Standby erst einen Tag später in Douglas eintreffen. Nach einigen Minuten warten wurde die Fähre geöffnet und zum Laden freigegeben. Man muß ganz schön vorsichtig fahren im Inneren der Fähre. Der Belag ist sehr schmierig.

Unten werden dann die Motorräder verzurrt. Motorrad an Motorrad. Das geht so schnell, daß man aufpassen muß, daß man keine Kratzer ins Motorrad vom Lenker oder Gepäckträger des Nachbarn bekommt. Jetzt noch schnell Fotoapparat und Sonnenmütze raus und ab aufs Oberdeck, um dem lustigen Treiben beim Laden zuzuschauen. Man sieht viele englische Motorräder wie aus dem Laden. Eigenbauten, auch Ducatis, die verladen werden.

Mit einstündiger Verspätung legt die Fähre endlich in Richtung Douglas ab. Leider ist der Film feucht geworden und die ganzen Bilder von der Fähre sind nichts geworden (Verzeiht mir bitte). Und plötzlich, nach ca. zwei Stunden, tauchen wieder die Möwen auf, die uns schon beim Auslaufen in Heysham begleitet haben. Und dann, die Isle of Man.

Ganz ruhig liegt die Insel da in der Irischen See. Als wir in Douglas einlaufen, lassen wir uns Zeit, zu unseren Maschinen zu kommen, denn wir haben ja ganz unten geparkt. Nachdem wir nun an der Reihe sind, dürfen Klaus und Manfred meine Duc und mich zwei Runden lang unter Deck anschieben. Die feuchte Luft im Laderaum scheint der Pantah nicht gut zu bekommen. Aber dann, nach endlosem Bubbern, ertönt bzw. erhält es im Contisound. Meine beiden Mitfahrer, schwitzend und über Ducati fluchend, besteigen erschöpft ihre Maschinen.

Nachdem wir die Fähre verlassen hatten, warteten schon einige Bekannte von Klaus auf uns. Es war eine ganze Gruppe aus Essen, die schon eine ganze Woche auf der Man war.

An jenem Nachmittag war nämlich das Training der Seitenwagen in vollem Gange, und wir mußten Schleichwege bis in unsere Pension nach Peel fahren. Zum Glück hatten wir die Leute aus Essen dabei, die sich schon ein bißchen in der Gegend auskannten.

Peel ist ein kleines Fischerdorf und liegt genau gegenüber von Douglas auf der anderen Seite der Insel. Nachdem wir unsere Unterkunft bezogen hatten, machten wir einen Streifzug durch Peel. In der ganzen Zeit hat uns dieser Ort gut gefallen. Ein bißchen ab vom grossen Trubel der T.T.

Ich deckte mich direkt als Ducati-Neuling mit reichlich T-Shirts, Pullovern etc. ein. Denn viele Sachen waren hier um ein weites billiger als im Fahrerlager. Eine Besonderheit in Peel ist der Spiegelladen. Hier werden Spiegel handbemalt; die Motive kann man selbst gestalten und zusammenstellen. Dort entdeckte ich auch Mike Hailwood auf seiner Duc. Und jene ist jetzt in meinem Wohnzimmer an der Wand verewigt. Auch kann man sich hier, wie fast auf der ganzen Insel, mit Fisch, Krabben usw. sattessen.

Am zweiten Tag unseres Inselbesuches starteten wir zu einer Erkundungsfahrt in nördlicher Richtung. Von Peel aus über Kirk Michael auf dem T.T.-Kurs bis Ballauh-Bridge. Das Wetter war super und alle drei bis fünf Kilometer mußten wir anhalten, um die Landschaft zu genießen und zu fotografieren. Den Jump über Ballauh-Bridge hatten wir gut überstanden und weiter ging's vom Kurs ab, über Jurby hinaus bis nach Point of Ayre. Das ist der nördlichste Punkt der Man. Hier wunderte uns der üppige Pflanzenwuchs von Palmen und anderen tropischen Pflanzen. Also scheint hier auch im Winter ein relativ mildes Klima zu herrschen. Als wir gerade in Richtung Peel starten wollten, begegnete uns Harry mit seiner Harris-Ducati. Sie war flammneu und hatte gerade 900 km gelaufen. Ja und sofort waren er und ich in Königswellengesprächen vertieft und meine beiden Mitfahrer schüttelten wieder einmal die Köpfe, wenn Duc-Fahrer über Duc's fachsimpeln. Verstehen sie halt noch nicht.

Die nächsten Tage führen wir fast um die ganze Insel. Strecken gibt es genug. Wer gerne enge Straßen fährt, ist hier gut aufgehoben. Die Straßen sind im allgemeinen in einem guten Zustand. Natürlich steht an erster Stelle der T.T.-Kurs, der mit seinen 60 km alles an Mann und Maschine fordert. Wir sind diesen Kurs öfter gefahren und Hut ab vor den Leuten wie Joe Dunlop, die hier fahren.

### Nun zur eigentlichen Rennwoche

Alles beginnt schon morgens beim Aufstehen. Beim Rasieren stelle ich das Radio mit dem einzigen Sender der Insel ein, Manx Radio. Der Sprecher begrüßt seine Zuhörer mit dem neuesten Wetterbericht und den schnellsten Trainingsrunden vom frühen Morgen. Denn von 5:30 an ist Training auf dem Kurs. Dann wieder Musik, Motorengeräusche und Interviews von Fahrern und Mechanikern. So geht es den ganzen Tag über.

Das erste Rennen sahen wir in Ballauh-Bridge. Hier fliegen manche Maschinen bis zu vier Meter weit. Durch Zufall lernten wir einen Engländer kennen, der uns zu seinem Bekannten nach Ballauh einlud. Dieser hatte ein Haus genau an jener gefährlichen Brücke. Und hier im Vorgarten sahen wir das erste Rennen, das standesgemäß Joe Dunlop gewann. Ich möchte nicht einzeln auf die Rennen eingehen, denn das würde zuviel werden.

Nach dem ersten Renntag begaben wir uns wieder in unser Disco-Pub in Peel. Hier waren wir fast jeden Abend. Leute aus ganz Europa trafen sich hier. Aber hauptsächlich Deutsche. Auch in unserem Quartier in Peel waren alle Altersschichten von motorradbegeisterten Fans vorhanden.

Im Verlaufe der Rennwoche begann sich auch das Wetter zu verschlechtern. Mindestens einmal am Tag mußten wir uns in unsere Regenkombis zwingen. Mehrere Rennen mußten verschoben werden. Und das letzte Rennen am Sonntag haben wir nur halb gesehen, weil wir einfach durchgefroren waren, das ist halt "Man-Wetter".

Noch ein Nachtrag zum Mad-Sunday. Hier wird ein Teil der Strecke in nur einer Fahrtrichtung freigegeben für Publikumsverkehr. Aber was

sich da abspielt, ist schon wahn-sinnig. Allein von drei tödlichen Unfällen haben wir gehört. Und dann noch die zahlreichen Schwerverletzten etc. An diesem berüchtigten Sonntag sind wir nur Nebestrecken gefahren, um die Chaoten zu meiden. Soviel zu dem berühmten Mad-Sunday.

Bei schlechtem Wetter zu empfehlen ist eine Fahrt mit der Elektrik-Eisenbahn von Douglas nach Ramsay oder mit der historischen Dampf-eisenbahn nach Port Erin.

Zwischen den einzelnen Renntagen finden immer wieder Treffs statt, wie Ducati, BMW, Moto-Morini, Guzzi, Norton usw. Aber vom Ducati-Treffen war ich echt enttäuscht, weil fast über 75 % der Maschinen aus England waren und deren Zustand war milde ausgedrückt "traurig".

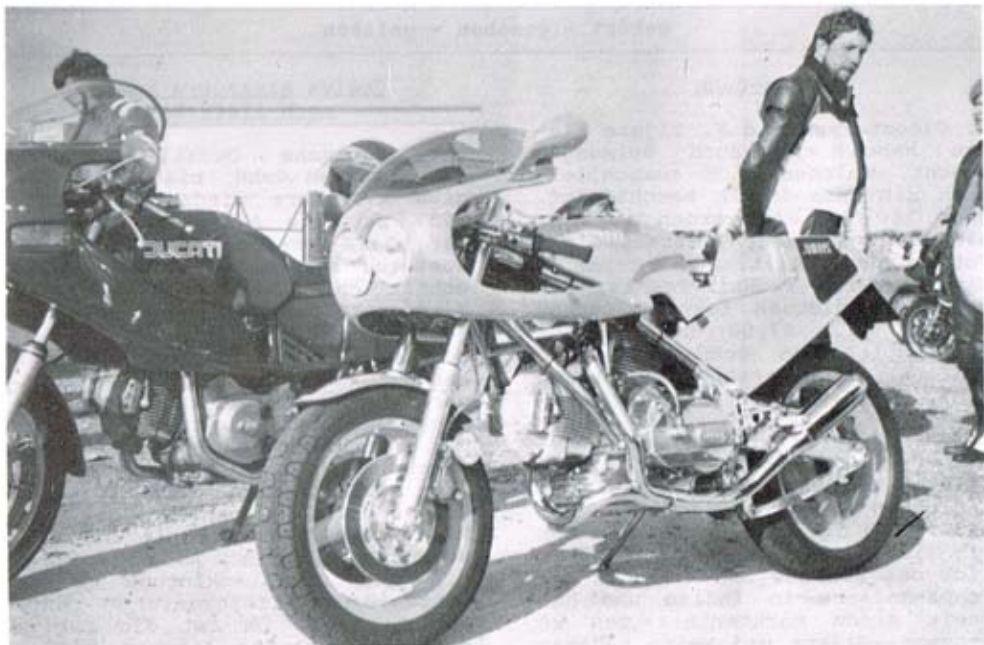
Interessanter war das Italiener-Treffen. Hier konnte man MV-Agustas, Ducatis usw. von meist ange-reisten Europäern bewundern. Das ließ mein Herz als Italienerfreund wieder etwas höher schlagen.

Dann gibt es noch unzählige Oldtimertreffs, Vorführungen, Motor-cross, Trial, Red Arrows usw. Man kann gar nicht alles mitkriegen, was da geboten wird. Eins sollte man sich aber vornehmen: abends während der Rennwoche nach Douglas. Nur, um mal die Straßenzüge der zugeparkten Motorräder zu sehen, die Freaks, Leute die Wheelis fahren usw. Man hat viel gehört von alledem, und ich würde sagen, es trifft voll zu.

Es lohnt sich bestimmt, auf die Man zu fahren, auch wenn die Fahrpreise hoch sind. Wir sind insgesamt tausend Kilometer auf der Insel gefahren, haben uns fast alle Sehenswürdigkeiten angesehen und waren begeistert.

### Zu den Sehenswürdigkeiten zählen:

- Motor-Museum im Bungalow. Hier sind viele Siegermaschinen der T.T. und Oldtimer ausgestellt.
- Das Eisenbahn- und Seewassermuseum in Port Erin.
- Douglas, die Hauptstadt von Man
- Snaffell, der höchste Punkt der Insel, gut zu erreichen mit der historischen Manx Elektrik-Eisenbahn.
- Das größte Wasserrad der Welt in Laxley.



**Die gelbe Harris-Ducati von Harry. Ein wunderschönes Motorrad, das es auch für Deutschland mit TÜV als Komplettfahrzeug oder Rahmenkit zu kaufen gibt.**

Das sind nur einige Sehenswürdigkeiten, es gibt noch viel mehr. Unsere 12 Tage auf der Man vergingen wie im Fluge. Als wir drei Tage nach Ende der Rennwoche wieder die Fähre besteigen, wären wir gerne noch ein paar Tage geblieben. Denn nach der Rennwoche kehrt hier wieder die allgemeine Ruhe und Gemütlichkeit der Inselbewohner ein, die uns so gefiel.

Zurück ging unsere Reise dann über Liverpool, Birmingham nach Südwalles. Über Bristol, Dartmoor, Landsend, Plymouth, Southampton, Brighton, Dover. Von Dover mit der Fähre nach Ostende, Richtung Heimat.

Ach ja, die Leistung meiner Pantah wurde auf der Heimreise immer weniger und der Ölverbrauch kletterte beträchtlich. Fazit: ein verbranntes Auslaßventil, natürlich des hinteren Zylinders. Nach eintägiger Schrauberarbeit war der Ersatzmotor montiert und der läuft seit 10.000 km problemlos. Das nur am Rande von meiner geliebten DUC.

Ich werde noch einmal zur T.T. Isle of Man fahren, denn es ist ein Erlebnis. Nur sollte man, so wie wir es gemacht haben, zwei Tage oder früher vor der Rennwoche auf der Man eintreffen. Und genauso zwei, drei Tage nach der Rennwoche wieder fahren und aus dem ganzen einen zwei- oder dreiwöchigen Urlaub machen.

### **Wichtige Tips für Man-Fahrer**

Früh genug Fahren und Unterkunft buchen, bei Apollo-Reisen Hamburg oder selbst bei den einzelnen Fährgesellschaften. Nach der Ankunft auf der Man sofort die Rückreise buchen, zu einem passenden Zeitpunkt.

Ich hoffe, daß Euch mein Reisebericht ein bißchen gefallen hat. Es ist gar nicht so einfach, die passenden Worte und Formulierungen zu finden.

Es grüßt Euch alle Italofahrer  
Uwe Thamm

Desmo-Buch

H. Cloosterman und P. Tijssse Klansen haben ein Buch herausgebracht, welches sich ausschließlich mit Desmodromik beschäftigt. Über 160 Systeme werden in mehr als 300 Zeichnungen, Tabellen und Fotos vorgestellt.

Ein Buch für Technik-Freaks, die den holländischen Text verstehen können. Für 67,50 holländische Gulden ist das Buch erhältlich bei: H. Cloosterman, DeGeerkamp 1009, NL-6545 HA Nijmegen.

Gileras aus Indien

Gileras werden demnächst bei der indischen Firma Lml in Lizenz gebaut. Lml gehört zu 25 % der Piaggio-Gruppe und verkauft jährlich ca. 200 000 Lizenzbauten des Vespa-Rollers in Indien und hat damit einen Marktanteil von 20 Prozent. Gilera und Vespa gehören beide zur Piaggio-Gruppe.

Italian Motorcycle Museum

In dem amerikanischen Californien, genauer in der Stadt Berkeley, gibt es ein Museum nur für italienische Motorräder. Leider haben wir nur die Postanschrift: Italian Motorcycle Museum, BOX 11692, Berkeley, CA, 94701, USA. Aber wir hoffen, Euch in einer der nächsten Ausgaben näheres berichten zu können.

Cagiva Mito Cup in Österreich

Die Österreichische Zeitschrift "Der Reitwagen" wird 1991 einen Mito Cup im Rahmen der Reitwagen-Perfection durchführen. Nähere Informationen bei: "Der Reitwagen", Rennweg 79-81, A-1030 Wien, Tel. 0222/8582714, Österreich.

**Videos aus der Deutschen Meisterschaft**

**Superbike - Battle of Twins - Sound of Singles**

**Bestellkarte in der Heftmitte**

Cagiva Alazzurra immer noch lieferbar

Der deutsche Ducati-Importeur, DNL Motorrad GmbH, bietet die Cagiva Alazzurra wieder an. 1985-1987 war die Alazzurra, die in der 50 PS-Version knappe 10000 DM kostete, auf dem deutschen Markt erhältlich. Viel Erfolg hatte das Bike mit dem Motor der Ducati Pantah nicht.

Bei den nun angebotenen Bikes handelt es sich um Exemplare aus der damaligen Produktion, die sich aber in einigen Punkten von der Version, die in Deutschland angeboten wurde, unterscheiden. Die auffälligsten Merkmale sind Vollverkleidung, anders gestylte Räder, ein neues Cockpit und eine schwarzverchromte Auspuffanlage, die gut zur Lackierung (perlmuttweiß/dunkelanthrazit) paßt. Für nur 8990 DM ist die Cagiva ein interessantes Angebot in der 50 PS Klasse.

Weitere Cagivas, die in Deutschland angeboten werden, sind:

500 T4	7990 DM
350 Elefant	6990 DM
900 iE Elefant CS	17990 DM
900 iE Elefant	17990 DM

Alle Preise zuzügl. 200 DM Liefernebenkosten.

Ducati Preise für 1991

Für folgende Modelle hat die DNL Motorrad GmbH die Preise bekanntgegeben:

906 Paso	13990 DM
907 iE	17990 DM
900 SS C (Carenata)	17990 DM
900 SS N (Nuda)	18490 DM
851 Strada	25990 DM
851 SP	34990 DM

Alle Preise zuzügl. 200 DM Liefernebenkosten.

Bei der 900 SS ist die Carenata (verkleidet) die Version mit Vollverkleidung und die Nuda (nakt) das Modell mit Halbschale. Die 851 SP gibt es nur ohne TÜV, da sie nicht die aktuellen Zulassungsbestimmungen erfüllt.



**DUCATI** 750SS/900SS

2 Zylinder 900 cm<sup>3</sup> Desmodromik  
100 km/h in 10,5 Sekunden  
180 km/h in 22,5 Sekunden  
100 km/h in 10,5 Sekunden  
180 km/h in 22,5 Sekunden  
Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h



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**

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

Den Betrag lege ich in bar oder  
als Verrechnungsscheck bei.

Verlag Hasselbrink

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

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

per Scheck/bar über ....DM liegt bei  
 per Nachnahme und Gebühr  
 per Bankeinzug. Meine Bankverbindung  
ist:

Antwort

\_\_\_\_\_  
Bank

\_\_\_\_\_  
Bankleitzahl

\_\_\_\_\_  
Kontonummer

Verlag Hasselbrink

Postfach 2322

2300 Kiel 1

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

\_\_\_\_\_  
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  
Acöt

1	5	19
2	6	20
3	7	21
4	8	22
5	9	23
6	10	24
7	11	25
8	12	26
9	13	27
10	14	28
11	15	29
12	16	30
13	17	31



**DUCATI**

Copyright © 1991 by Ducati Motor Holding S.p.A. - Bologna, Italy. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or by any information storage and retrieval system, without the prior written permission of Ducati Motor Holding S.p.A.

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.

Absender:

---

---

---

Bitte  
freimachen,  
falls 60 Pf-  
Briefmarke  
zur Hand

**Kostenlose private Kleinanzeige**

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos.  
Beim Ausfüllen bitte nicht Adresse oder  
Telefonnummer vergessen! Ein Anspruch auf  
Veröffentlichung besteht nicht.  
Text bitte unter folgender  
Rubrik veröffentlichen: \_\_\_\_\_

Antwort


Verlag Hasselbrink

Postfach 2322

2300 Kiel 1

Absender:

---

---

---

Bitte  
freimachen,  
falls 60 Pf-  
Briefmarke  
zur Hand

Hiermit bestelle ich \_\_\_ Exemplare  
von dem Ducati-Wandkalender 1991  
zum Preis von 32 DM. Dazu kommen  
einmalige Versandkosten in der Hö-  
he von 4 DM. Kein Nachnahmeversand!

Antwort

Den Betrag lege ich in bar oder  
als Verrechnungsscheck bei.

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

Verlag Hasselbrink

Postfach 2322

2300 Kiel 1

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

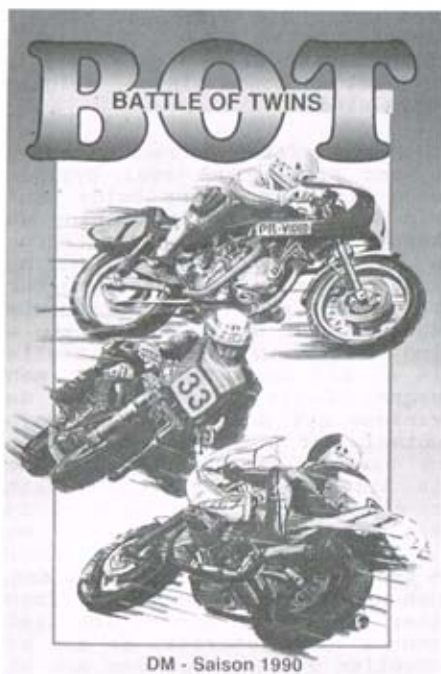
## Battle of Twins für Zuhause

Nachdem PR-Video 1989 das erste Mal einen Film über die Zweizylinder und die Superbikes in der Deutschen Meisterschaft gedreht hat, präsentiert das junge Video-Team rechtzeitig zu Weihnachten drei neue Filme, die die langen Winterabende verkürzen sollen. In dieser Ausgabe wollen wir Euch den BOT-Video, der als erstes fertig wurde, vorstellen.

Wer den BOT-Video vom letzten Jahr kennt, weiß schon ungefähr, was ihn erwartet. 60 Minuten voll mit Aufnahmen von der Rennstrecke und aus dem Fahrerlager. Als Höhepunkte hat sich das PR-Team die Läufe in Speyer, Most, Colmar, Hockenheim und auf dem Nürburgring herausgesucht.

In den Interviews werden unter anderen die Favoriten Hayri Winter, Herbert Enzinger und Klaus Caspers mit den dazugehörigen Motorrädern vorgestellt. Aber auch die Exoten wie Norton, VV-BMW und die englische Goddon werden in Wort und Bild präsentiert.

Im Vergleich zu dem Erstlingswerk über die BOT-Rennen hat dieser Film noch etwas gewonnen. Interessantere Fahraufnahmen mit Kurven- und Bremsstudien, mehr Witz (teilweise etwas gekrampft) und nach den Rennen eingeblendete Punktetabellen zeigen, daß man auch gute Videos noch verbessern kann. Bloß die Punktetabellen könnten ruhig etwas länger auf dem Bildschirm zu sehen sein. Ideal wäre ein kleines Beiheft mit allen Rennergebnissen der Saison.



## Bremsabstützung für Guzzi

Hallo Italofans, bezugnehmend auf unser (das sind Hajo und Olli) Angebot in der Motalia 11/90, die in der Motalia 10/90 vorgestellte Bremsmomentabstützung in Kleinserie zu fertigen, wollen wir dieses Angebot konkretisieren. Wir wollen für die Bremsmomentabstützung zwecks Eurer Sicherheit und vereinfachter Zulassung ein TÜV-Gutachten erstellen lassen. Voraussetzung dafür wäre eine Mindestauflage von 25 Stück. Der Endpreis für die Anlage steht noch nicht fest (Kosten des Gutachtens usw.), der Preis pro Anlage wird aber auf jeden Fall unter 300 DM liegen.

Um uns Klarheit über das Interesse Eurerseits zu schaffen, bitten wir Euch, uns bis spätestens 15.01.91 eine schriftliche Bestellung (keine Anzahlung) zu schicken. Sollten bis zu diesem Zeitpunkt die erforderlichen Bestellungen eingegangen sein, werden wir sofort mit der Herstellung und der TÜV-Abnahme beginnen, so daß Ihr bis zum Frühjahr die Bremsmomentabstützung habt. Spätestens in der Motalia 2/91 werden wir Euch mitteilen, ob wir die Fertigung angehen oder nicht.

Hajo + Olli

Adresse: Hajo Barth, Roncallistr. 12, 5210 Troisdorf 13.

# Superbike Weltmeisterschaft 1990

## Ein Triumph für Ducati

Seit 1988 gibt es die Superbike-WM. Und seitdem erfreut sie sich immer größerer Beliebtheit. Das Konzept ist einfach. An den Start gehen Seriennahe Viertaktmotorräder (Vierzylinder bis 750 ccm, Zweizylinder bis 1000 ccm). Die Zuschauer haben wieder das Gefühl, "ihre" Maschine auf der Strecke zu sehen. Und nicht hochgezüchtete Renngeräte, die mit den Straßenmotorrädern nichts mehr gemein haben. Nachdem die ersten beiden WM-Titel an Honda gingen, zeigten in diesem Jahr die Italiener, wozu sie fähig sind.

Schon vom ersten Rennen an zeigte Raymond Roche, daß zwei Zylinder genug sind. Er gewann beide Läufe beim Saisonauftakt in Spanien und übernahm von Anfang an die Führung in der Punktetabelle, die er nur nach den Rennen in Hockenheim kurz abgab. Aber schon bei der nächsten Begegnung der Superbikes setzte er sich wieder an die erste Stelle, die er bis zum Finale nicht mehr hergab. Ganze 17-mal stand der Franzose auf dem Treppchen, davon achtmal auf der obersten Stufe. Nur zweimal kam Roche nicht über die Distanz. In Hockenheim hatte er ein Loch im Motorgehäuse und beim Finallauf in Neuseeland war eine gebrochene Ölleitung schuld an seinem vorzeitigen Ausscheiden. Auch Giancarlo Falappa kam immer unter den ersten Sieben ins Ziel, wenn er nicht stürzte. Er ist ein schneller Fahrer, von dem man sicher noch hören wird. Sein Ersatzmann, der Amerikaner Jamie James, machte auch keine schlechte Figur auf dem roten Motorrad aus Bologna. Bei acht Starts stand er dreimal als Zweiter auf dem Siegerpodest und ein achter Platz in Italien war sein schlechtestes Ergebnis.

Schon der zweite Lauf beim Saisonauftakt in Jerez bescherte Ducati den ersten Doppelsieg der Saison. Vier weitere, zwei davon in Kanada, sollten noch folgen.

Auch die zweite Zusammenkunft der seriennahen Renner geriet zum Ducati-Tag. Roche belegte beide Male den zweiten Platz. Falappa, der im ersten Lauf als siebenter abgewunken wurde, wollte es beim zweiten Durchgang wissen. Mit einem waghalsigen Manöver übernahm Falappa in der Schikane vor dem Ziel die Führung und bescherte Ducati den zweiten Doppelsieg.

Fred Merkel, der Weltmeister von '88 und '89 gewann das erste Rennen und belegte im zweiten Lauf den dritten Platz. Damit war er der Dritte in den Punkten.

Zum dritten Wettstreit traf man sich auf dem Hungaroring in Ungarn. Die Überraschung des Tages war der Gastfahrer des österreichischen "Eagle Racing Teams", der Australier Malcolm Campbell. Er legte die beste Trainingszeit vor und erzielte in den Rennen einen vierten und einen zweiten Platz. Die meisten Punkte an diesem Tage holte wieder Roche, der mit einem ersten und einem zweiten Platz seinen Vorsprung weiter ausbaute. Aber Merkel, der auch einmal als erster im Ziel ankam, gab noch lange nicht auf und lauerte auf seine Chance.

Diese bekam er in Hockenheim, als Roche mit technischem Defekt an die Boxen fuhr. Nachdem sich der Punkte-Leader von der Strecke zurückgezogen hatte und der führende Stephane Mertens im Motodrom stürzte, war der Weg für Merkel zum dritten Sieg, der ihm die Punkteführung brachte, frei. Den zweiten Lauf gewann der Belgier Mertens vor Roche und nach 8 von 28 Läufen sah der WM-Punktstand so aus: 1. Merkel 132 Punkte; 2. Roche 128 P.; 3. Mertens 96 P.; 4. Falappa 94 P.; 5. Pirovano 82 P. Mehr Punkte sollte Falappa in diesem Jahr leider nicht bekommen. In dem kanadischen Mosport sicherte sich der Italiener zwar mit der Trainingsbestzeit die Pole Position, stürzte aber, als er mit seinem Teamkollegen Roche um die Führung kämpfte. Seine Verletzungen setzten ihn erstmal bis zum Rennen in Österreich außer Gefecht. Aber der Daytona-Sieger Jamie James belegte den zweiten

Platz hinter Roche und sorgte damit für den dritten Ducati Doppelsieg. Auch im zweiten Rennen lautete der Zieleinlauf Roche vor James. Was für ein Tag für Ducati! Und wie schön hätte er noch werden können, wenn auch Falappa das Ziel erreicht hätte. Und der Titelverteidiger? Merkel erlebte ein schwarzes Wochenende. Im Zeittraining platze sein bester Motor. Eine Grippe und Fieber waren mit schuld, daß er nicht über die Plätze fünf und zehn herauskam. In den Punkten hatte sich der Italiener Pirovano, der seine Yamaha als dritter und fünfter über die Zielinie jagte, auf den vierten Platz vorgeschoben.



Das Heck des Renntransporters von Fred Merkel. Nächstes Jahr wird die Lackierung wohl weniger optimistisch ausfallen.

Auch im heimischen Amerika hatte der für das italienische Rumi-Team startende Merkel kein Glück. Mit Reifenproblemen fiel er in beiden Rennen, in denen er vom Start weg führte, zurück und mußte sich mit einem siebten und einem zehnten Platz zufrieden geben. Der US-Pilot Doug Chandler zeigte, daß auch die Kawasakis für schnelle Runden gut sind. Mit der Trainingsbestzeit machte er auf sich aufmerksam. Im ersten Lauf kostete ihn Getriebeöilverlust den Sieg, aber als dritter kam er noch auf das Podest. Den zweiten Durchgang beendete er mit drei Sekunden Vorsprung vor Stephane Mertens, der den ersten Lauf für sich entscheiden hatte. Damit war Mertens bis auf sechs Punkte an Merkel heran-

gekommen. Roche besaß mit weiteren 30 Zählern schon ein kleines Sicherheitspolster. Spätestens jetzt war jedem klar, daß es für Honda nicht einfach sein würde, den Titel zu verteidigen.

Zur Halbzeit kam man auf der schönen Rennstrecke von Zeltweg zusammen. Doch schon im Training trübte der schwere Sturz von Falappa das Geschehen. Für den jungen Italiener war die Rennsaison damit beendet.

Auf nasser Fahrbahn erzielte der Yamaha-Pilot Fabrizio Pirovano einen Start-Ziel-Sieg vor Mertens und dem Australier Phillis auf Kawasaki. Roche erzielte mit dem achten Platz das schlechteste Ergebnis der Saison. Beim zweiten Kräftenessen war die Fahrbahn wieder trocken und in der letzten Kurve konnte Mertens Roche ausbremsen. Im Ziel trennten gerade 0,2 Sekunden die beiden. Nach der Halbzeit lautete die Punktereihenfolge in der Meisterschaft: 1. Roche 223 Punkte; 2. Mertens 195 P.; 3. Merkel 186 P.; 4. Pirovano 161 P. Bei dem Training zum Langstreckenrennen in Japan stürzte Merkel und zog sich eine Halswirbelerkrankung zu, die ihn für die nächsten vier Läufe am Start hinderte. Damit kamen eigentlich nur noch Roche, Mertens und Pirovano als potentielle Titelanwärter in Frage. Aber es standen noch sechs Begegnungen mit 12 Läufen, in den viel passieren konnte, aus.

In Japan baute Roche seinen Vorsprung auf knappe 50 Punkte aus. Tagessieger war Doug Chandler, der bei seinem zweiten Gastspiel in der Superbike-WM wieder in beiden Rennen unter die ersten Drei kam. Den zweiten Lauf beendete er als Sieger, nachdem er beim ersten Zieleinlauf "nur" den dritten Platz belegte.

In seinem Heimatland Frankreich dominierte Roche deutlich und gewann beide Rennen. Sein Teamkollege James belegte einmal den zweiten Rang, im anderen Rennen rampte er die Ducati mit Wucht in den Kies hinter dem Fahrerlager. Mit zwei dritten Plätzen kam Mertens zu 30 Punkten. Pirovano schied im ersten Rennen mit verbrauchter Kupplung aus, revan-

chierte sich aber mit einem zweiten Platz beim nächsten Race. Auf seiner Heimstrecke in Monza war Pirovano nicht zu halten. Mit 40 Zählern bekam er die maximale Punktezahl. Fred Merkel, der das erste Mal nach seiner Verletzung wieder an den Start ging, mußte schon in der ersten Runde mit Motorschaden aufgeben. Ein fünfter Platz im zweiten Rennen konnte ihn auch nicht aufheitern. Mit über 100 Punkten Rückstand auf Roche beschloß sein Team, zu dem auch Baldassare Monti gehört, nicht an den letzten drei Rennen in Übersee teilzunehmen. Auch der Ducati-Pilot James kam in Übersee nicht mehr zum Einsatz.

auf Ankommen: "Ich denke an den Titel und werde mein eigenes Rennen fahren." Das hinderte ihn nicht daran, einen neuen Rundenrekord aufzustellen. Im Ziel gab er sich mit einem vierten und einem dritten Platz zufrieden. Mertens erreichte die gleichen Plazierungen, natürlich in umgekehrter Reihenfolge.

Beim vorletzten Lauf in Australien sicherte sich der kleine Franzose mit einem fünften und achten Rang den WM-Titel. Während sich der Australier Peter Goddard auf Yamaha vom Feld absetzte, kämpften Pirovano und Mertens erbittert um den zweiten Platz im Rennen und der Gesamtwertung. In einer schnellen Kurve berührten sich die Motorräder und Mertens mußte zu Boden. Dritter wurde der einheimische Michael Dowson. Im zweiten Durchgang ging es spannend zu wie noch nie. Ständige Führungswechsel ließen den Sieger bis zum Finish offen. Im Ziel lagen die ersten drei Maschinen nur 0,06 Sekunden auseinander! Die Reihenfolge des Trios war Phillis, Goddard, Campbell. Danach folgte Pirovano und erst auf dem siebten Platz kam Mertens ins Ziel.

Zum letzten Male trafen die Superbikes im neuseeländischen Manfeild aufeinander. Roche wollte hier gewinnen, doch im ersten Durchgang kam er nicht an den Engländer Terry Rymer heran und im letzten Lauf war eine gebrochene Ölleitung schuld daran, daß er - in Führung liegend - das zweite Mal in dieser Saison mit einem technischen Defekt ausschied. Beim Zweikampf um den dritten Platz zwischen McElnea und Pirovano mußte der Italiener mit wehender Ölfahne aufgeben. Damit konnte sich Mertens, der den sechsten Rang belegte, wieder Hoffnungen auf den Vize-Titel machen. Aber beim Finallauf stürzte er eingangs der Zielgeraden, fuhr weiter und stürzte am Ende der Geraden erneut. Vor dem letzten Rennen hatten sowohl Phillis und McElnea 218 Punkte und konnten sich beide Hoffnungen auf den vierten Rang im Gesamtklassement machen. Phillis gewann und McElnea ging zu Boden. So wurde die Reihenfolge der Plätze zwei bis fünf in der Endwertung durch Stürze entschieden.



# 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

Im fernen Malaysia konnte Pirovano seinen Doppelsieg aus Italien wiederholen. Damit lag er in der Gesamtwertung mit einem Punkt Vorsprung vor Mertens auf Platz zwei. Stand der Weltmeister so gut wie fest, so versprach es in den letzten Rennen noch einen spannenden Kampf um den Vize-Titel zu geben. Roche fuhr nicht auf Sieg sondern



Der Schwede Anders Anderson erklärte in Malaysia, daß er sich zum Saisonende aus dem Rennsport zurückziehen werde.

Raymond Roche wird seinen Titel vermutlich nicht verteidigen. Er möchte gerne wieder in die 500er WM zurückkehren. Für Dezember sind Testfahrten mit Cagiva geplant.

Unter den ersten zehn sind bloß die beiden ersten, Roche und Pirovano in keinem Rennen gestürzt.

Die meisten Laufsiege (8) kann Roche vorweisen. Danach kommt Pirovano, der fünfmal auf der obersten Stufe des Siegerpodestes stand (viermal in Reihe). Sowohl Merkel als auch Mertens wurden dreimal als Erste abgewunken. Chandler und Phillis konnten je zwei Rennen für sich entscheiden. Goddard und Falappa nahmen einmal den Siegerkranz in Empfang.

Der Fahrer mit der besten Erfolgsquote ist zweifelsohne Chandler. Nach allen vier Starts kam er unter den ersten Drei ins Ziel. Diese vier Rennen reichten für einen 15. Platz in der Gesamtwertung. Gute Ergebnisse konnte auch der sporadisch gestartete Peter Goddard für sich verbuchen. In sechs Läufen erzielte er 85 Punkte, genug für den dreizehnten Rang im Gesamtklassement.

Die Firma Bimota trat in diesem Jahr nicht in der Superbike-WM an. Alle Kapazitäten des kleinen Werkes wurden für die Entwicklung der 500er GP-Maschine gebraucht. Mit der neuen Tesi 1D hat Bimota ein ganz heißes Eisen für nächstes Jahr im Feuer. Hoffentlich muß die Tesi nicht auch wieder hinter dem GP-Renner zurückstehen.

Erklärung zur Punktetabelle. Die ersten 15 im Ziel erhalten Punkte zur Weltmeisterschaft. Wieviele Punkte für welchen Rang vergeben werden, ist aus der Tabelle zu entnehmen.

Platz = Punkte	
1. =	20
2. =	17
3. =	15
4. =	13
5. =	11
6. =	10
7. =	9
8. =	8
9. =	7
10. =	6
11. =	5
12. =	4
13. =	3
14. =	2
15. =	1

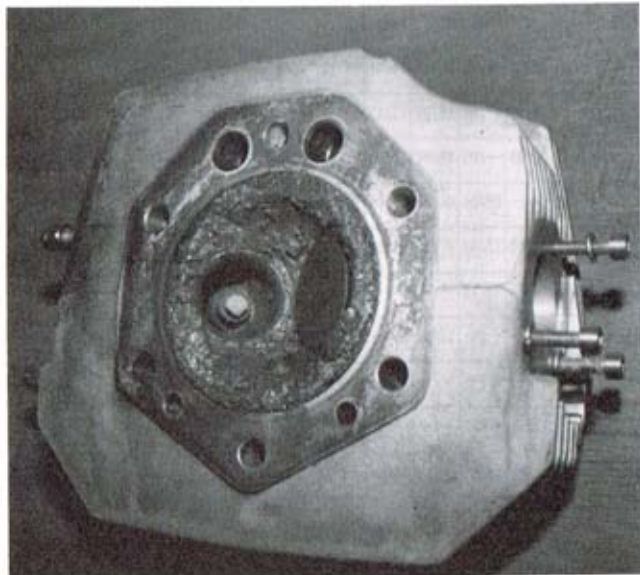
Fahrer	E	GB	H	D	CAN	USA	A	J	F	I	MAL	AUS	NZ	Total
1. Roche	20/20	17/17	17/20	--/17	20/20	17/13	08/17	20/10	20/20	15/10	13/15	11/08	17/--	382
2. Pirovano	10/08	11/11	15/08	08/11	15/11	08/10	20/15	13/13	--/17	20/20	20/20	17/11	--/13	325
3. Mertens	15/13	15/08	10/15	--/20	10/15	20/17	17/20	05/08	15/15	17/--	15/13	--/07	10/--	300
4. Phillis	13/11	13/09	06/--	--/--	--/08	10/--	15/--	10/11	11/10	13/13	17/17	--/20	11/20	238
5. Mc Elnea	08/10	--/--	11/13	17/10	05/10	11/11	10/10	04/--	10/11	11/15	11/11	04/--	15/--	218
6. Merkel	17/15	20/15	20/10	20/15	11/06	09/06	09/13	--/--	--/--	--/11	--/--	--/--	--/--	197
7. Rymer	09/09	--/--	08/11	--/09	13/09	13/15	--/--	--/--	--/--	--/--	09/09	07/	20/17	158
8. Monti	--/05	06/05	07/05	--/02	09/07	05/05	07/11	17/15	13/13	--/17	--/--	--/--	--/--	149
9. Andersson	07/04	--/07	09/--	09/04	06/05	--/04	13/07	--/--	05/--	07/05	04/04	--/01	09/10	120
10. Suhonen	--/--	--/--	--/02	13/06	07/03	04/08	--/05	--/05	06/02	10/09	07/08	06/--	--/11	112
11. Falappa	11/17	09/20	--/09	15/13	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	94
12. James	--/--	--/--	--/--	--/--	17/17	--/--	--/--	09/09	17/--	09/08	--/--	--/--	--/--	86
13. Goddard	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	11/17	--/--	--/--	10/10	20/17	--/--	85
14. Campell	--/--	--/--	13/17	--/07	--/--	--/--	--/--	--/01	--/--	--/--	08/07	13/15	--/--	81
15. Chandler	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	15/20	--/--	15/20	--/--	--/--	--/--	--/--	--/--	70

# Die unendliche Geschichte

## Teil VI

Im August 1986 hatten wir uns eine Moto Guzzi California II gekauft. Ursprünglich hatten wir vor, das Motorrad nach einem Jahr in Zahlung zu geben und uns ein neues Bike zu kaufen. Jedes Jahr 'ne neue Kiste, damit sollte das ewige Geschraube endlich ein Ende haben. Aber da uns die Cali sehr gut gefiel, was man von den neuen Modellen nicht sagen konnte, beschlossen wir, unsere "Pizza-Glide" zu behalten. In vier Jahren legten wir 100 000 Kilometer zurück, ohne daß etwas am Motor repariert werden mußte. Wir hatten bloß aus Gründen der Wartungsfreundlichkeit die Kontakte durch eine Piranha-Zündanlage ersetzt und die Steuerkette mußte einem schrägverzahnten Stirnradsatz weichen.

Nach etwas über 100 000 Kilometern war das Auslaßventil der Meinung, daß es sich lange genug in der Führung auf und ab bewegt hatte. Also beschloß es, die große weite Welt kennenzulernen und machte sich schwungvoll auf den Weg in Richtung Kurbelwelle. (In den vier Jahren dürfte sich das Ventil ca. 150 000 mal geöffnet und geschlossen haben.) Zu dumm, daß da der Kolben im Weg war. Nun ist das Ventil platt (dengel, dengel, dengel) und der Kolben hat ein schönes Loch. Der Brennraum im Zylinderkopf sieht wie eine Kraterlandschaft aus und sowohl das Einlaßventil als auch die dazugehörige Stößelstange sind krumm.



Die dabei entstandenen Geräusche waren wirklich nicht zu überhören. Es wäre zuviel, von einem kapitalen Motorschaden zu sprechen, aber es kommt doch einiges zusammen. Der Zylinder dürfte wohl auch nur noch als Briefbeschwerer oder Ausstellungstück im Wohnzimmerregal zu gebrauchen zu sein.

Na ja, Zylinder und Kolben sind bei Guzzi wirklich nicht teuer. So um die 300 DM sind dafür zu berapen. Dazu noch 70 DM für die beiden Ventile und 50 DM für die verbogene Stößelstange (alles ca. Preise). Mit gebrauchten Teilen könnte man das Ganze noch günstiger reparieren. Aber da der Motor einiges auf dem Buckel hat, ist es

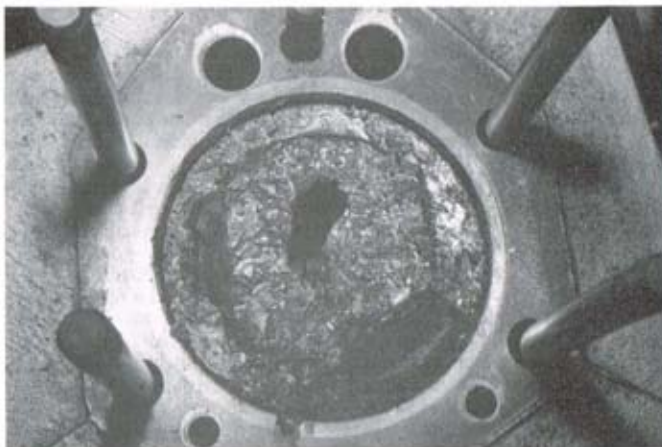
doch anzuraten, ihn komplett zu zerlegen und alle Innereien in genauen Augenschein zu nehmen, bzw. zu vermessen.

Bei der Demontage werde ich sicher auf das eine oder andere Teil stoßen, daß erneuert werden muß. Und wenn man den Motor schon auf hat, bietet es sich natürlich an, etwas aufzurüsten.

Im Hinterkopf tönt der Spruch: "Hubraum ist durch nichts zu ersetzen - außer durch noch mehr Hubraum".

**Der abgerissene Ventilteller hat dem Zylinderkopf ordentlich zugesetzt. Hoffentlich sind keine Haarrisse entstanden.**

Möglichkeiten gibt es ja mehr als genug. Mit der originalen Bohrung von 88 mm ergibt sich bei 78 mm Hub ein Hubraum von 948 ccm. Die nächstgrößere Alternative hat einen Zylinderdurchmesser von 90 mm, was einem Zylindervolumen von 992 ccm entspricht. Damit käme man der Bezeichnung "V 1000" schon näher. Für einen knappen Tausender ist der Hubraumzuwachs von 44 ccm im Handel erhältlich. (Mit geschmiedeten Kolben natürlich.)



**In der Mitte des Kolbens klappt das Loch. Der dunkle Fleck unten rechts war mal der Ventilteller.** aus anderen Fahrzeugen zu arbeiten.

Wer die Schallmauer von einem ganzen Liter durchbrechen will, muß schon zu 92er Kolben greifen. Das ergibt 1037 ccm. Leider sind diese Kolben aber nur für LM Zylinderköpfe erhältlich, soweit ich weiß. Der Preis beträgt ca. 1600 DM (Escher oder Moto Spezial). Für deutlich mehr (2300 - 2500 DM) bietet IMT Zylinder mit Mahlekolben in den Maßen 93 mm (1060 ccm), 95 mm (1105 ccm) und 96 mm (1130 ccm) an. Es gibt also genug Möglichkeiten, durch größere Zylinderbohrungen den Hubraum zu erhöhen. Bis zum  $\varnothing$  von 93 mm kann man die Tuningzylinder ohne Änderungen am Motorgehäuse montieren. Darüber wird ein Aufspindeln der Zylinderbohrung im Motorengehäuse notwendig. (Diese Zahlen gelten natürlich nur für Motoren mit eckigen Zylindern.)

Für den Fall, daß auch die Kurbelwelle irreparabel beschädigt ist, kann man zu einem 1100er Satz

greifen, der aus Zylindern und Kolben mit 92er Bohrung und einer Kurbelwelle mit vier Millimetern mehr Hub besteht. Für 3000 DM erhält man 1090 ccm. Diese Variante wird auch in der 1100er Magni verbaut. Bezugsquellen sind die Firmen Demharter, Escher und Moto Spezial.

Mit Abstand den größten Hubraum würde man bei der Kombination der 82er Kurbelwelle mit den 96er Kolben erreichen. Satte 1190 ccm würden dann für genug Power in jeder Lebenslage sorgen. Die Kosten würden aber auch bei reichlich 4000 - 5000 DM liegen, falls man die Kurbelwelle überhaupt einzeln bekommt.

Ich selbst liebäugel mit den 93er Kolben, werde mich aber aus finanziellen Gründen vermutlich mit 992 ccm zufrieden geben müssen. (Immer diese Halbheiten)

Und für die Edelbastler (Hallo Bernd) gibt es noch die Möglichkeit, mit Laufbuchsen und Kolben

Außer Zylindern und Kolben brauche ich ja noch die Ventile. Auch hier existiert wieder die Qual der Wahl. Einfachste Lösung ist der Einbau von Originalteilen. Im Zuge des gesteigerten Umweltbewußtseins bietet sich der Umbau auf "bleifrei" an, der von verschiedenen Firmen angeboten wird. Das heißt: neue Ventile, Führungen und Ventilsitze. Wenn schon, dann doch bitte Nägel mit Köpfen.

Auch hier kann man sich für Teile mit größeren Durchmessern entscheiden. Von Haus aus hat die California  $\varnothing$  41 mm Einlaßventile und  $\varnothing$  36 mm Auslaß. Die Faustregel sagt, daß größere Ventildurchmesser und größere Vergaser höhere Spitzenleistung bringen, aber Kraft im unteren Drehzahlbereich kosten. Da die California ja keine Rennziege ist, sollte es reichen, die Ventile um einen oder zwei Millimeter zu vergrößern, um dem gestiegenen Hubraum gerecht zu

werden. Das läßt sich auch ohne große Änderungen an den Zylinderköpfen machen. Falls es nicht zu teuer wird, würde ich gerne natriumgekühlte Auslaßventile verwenden. Die reißen garantiert nicht wieder ab.

Wenn die Zylinderköpfe schon mal bearbeitet werden, könnte man sie ja auch gleich für eine zweite Zündkerze pro Zylinder umbauen lassen. Aber da bei den eckigen Modellen hierzu der Ölkreislauf geändert werden muß, ist das doch recht aufwendig und damit kostenintensiv. Es ist ja auch nicht mit der zweiten Zündkerze getan. Neue Zündspulen treiben die Kosten weiter in die Höhe und die Zündverstellung muß auch geändert werden. Wenn der Hubraum und die Ventile gewachsen sind, sollte man sich auch mal Gedanken zu den Beatmungsorganen, sprich Vergasern und Auspuffanlage machen. Auf der Ansaugseite habe ich schon im Frühjahr aufgerüstet. Auf den originalen Ansaugstutzen, die etwas erweitert wurden, sitzen Ø 32er Dell'orto Rundschiebervergaser mit Beschleunigerpumpe und Malossi Luftfiltern. Vorerst plane ich hier keine Änderungen. Wenn das Ganze zusammen ist, werde ich mir mal 36er Vergaser leihen und ausprobieren, ob das was bringt.

Auf der anderen Seite der Zylinderköpfe weiß ich noch nicht so recht, was da rankommen soll. Die Originalkrümmer habe ich meiner Freundin für ihre 850 T versprochen, da ihre total verrostet sind (Der Vorbesitzer hatte nicht viel mit Pflege im Sinn). Ich hätte gerne Edelstahlkrümmer, die werden wenigstens nie anfangen zu rosten. Bei BK-Moto gibt es welche für die LM I, die bei mir passen müßten. Ich muß mich da mal erkundigen, was für einen Innendurchmesser die haben.

Besonders schön finde ich ja die 48er Krümmer mit dem großen Bogen. Escher hat die sogar in Edelstahl. Aber leider soll das bei der California Schwierigkeiten mit der Seitenständerhalterung geben. Und auf diesen Superständer, den sich ruhig mal einige Ingenieure von anderen Firmen als Anschauungsstück ins Büro legen sollten, möchte ich nicht verzichten.

Gut gefällt mir auch die Krümmeranlage im Stil der Le Mans I mit größerem Rohrdurchmesser. Man muß nur darauf achten, daß man Krümmer mit gestecktem Interferenzrohr erwischt. Die, wo das Verbindungsstück an beiden Krümmern verschweißt ist, neigen zur Ribbildung.

## Natriumgefüllte Ventile



Das Auslaßventil gehört zu den termisch am meisten belasteten Bauteilen im Otto-Motor. Temperaturen bis 800° C sind keine Seltenheit. Um Überhitzungen des Ventiltellers bei Hochleistungsmotoren zu vermeiden, gibt es Ventile, die mit Natrium gefüllt sind.

Ein Hohlraum im Schaft wird zu 40 - 60 % mit Natrium gefüllt. Ab einer Temperatur von ca. 95° C schmilzt das Natrium. Durch die Ventilebewegungen wird das flüssige Natrium im Ventil hin- und hergeschleudert und transportiert dadurch Wärme vom Ventilteller zum Ventilschaft, wo sie über die Ventileführung zum Zylinderkopf weitergeleitet werden kann. Durch diese Bauweise läßt sich die Temperatur des Ventiltellers um ca. 100° C herabsenken. So wird Schäden wie abgerissenen Ventiltellern und verbrannten Ventilen vorgebeugt.

Natriumgefüllte Ventile werden nur als Auslaßventile verwendet. Die Einlaßventile werden durch die Frischgase ausreichend gekühlt. Auslaßventile mit Natrium werden meistens aus wärmefesten Chrom-Nickel-Stahl hergestellt und kosten über 100 DM.

Da meine Freundin auch gerne mein Intefferenzrohr unter dem Getriebe hätte, ist zu überlegen, ob man nicht mal das wesentlich voluminösere Teil der LM V ausprobiert. Nachteil ist, daß man dieses zu jedem Getriebeölwechsel abbauen muß. Aber bei der schlechten Verchromung ist das auch kein Fehler, dann hat man wenigstens eine gute Gelegenheit zum Putzen. Wer den Vorschalldämpfer nicht abbauen will, kann das Getriebeöl auch mit einer modifizierten Fußballluftpumpe und einem Schlauch durch die Einlaßöffnung absaugen.

Die Auspufftöpfe werden wohl noch ein Jahr dran bleiben müssen. Bis zum nächsten Winter hätte ich gerne eine Alternative aus Edelstahl gefunden. Aber soweit ich weiß, gibt es solche Auspufftüten nur für Le Mans I und SP I und die passen wegen der Koffer nicht an die California.

Eine leichtere Kupplung habe ich schon im Regal liegen. Es hatte mal einer ein abgedrehtes Schwungrad in der Motalia inseriert und beim Ducati-Clubrennen in Assen verkaufte einer der BOT-Fahrer Zahnkranz und Druckplatte samt Belägen für 50 DM. Beiden Teilen sieht man deutlich an, daß sie schon mal einen innigen Kontakt mit einer Fräsbank hatten.

Das einzige, was außer neuen Lagern und Stößeltassen noch auf mich zukommen könnte, wäre daß die Nockenwelle erneuert werden muß. Da gibt es auch etliche Möglichkeiten, aber welche ich dort nehmen würde, weiß ich noch nicht.

Und was von den ganzen Ideen verwirklicht wird, entscheidet leider nicht meine Phantasie sondern der Geldbeutel. Außerdem ist da noch der Zeitfaktor. Die Guzzi meiner Freundin sollte auch schon seit ein paar Monaten fertig sein.

Na ja, und zur schnellsten California westlich des Urals wird es sowieso nicht reichen. Ich kenne einen, der hat 95 PS im Schein eingetragen und daß diese Pferde keine Papiertiger sind, zeigt er besonders gerne Le Mans Fahrern, die danach mit einem angeknacksten Selbstvertrauen zu kämpfen haben. Aber der hat auch ca. 10 000 DM nur in den Motor investiert. Mal sehen, wann die Cali wieder läuft und was bis dahin mit ihr

passiert ist. Auf alle Fälle kann ich mich nicht beklagen. 100 000 Kilometer weit hat sie artig und zuverlässig ihren Dienst versehen. Ich bin nie liegengeblieben, ohne nach kurzer Zeit weiterfahren zu können. Für die wenigen unfreiwilligen Zwischenstops waren zwei gerissene Gasbouwdenzüge (seit ich Ducatizüge verwende, die ich umgelötet habe, ist hier Ruhe), die blechummantelten Kerzenstecker bei Nässe (nun liegen sie in der Garage, dort ist es trocken) und die Bosch Platinkerzen (nur Ärger mit Bosch) verantwortlich.

## Ducati-Wandkalender 1991

Bestellkarte in der Heftmitte

Wenn man bedenkt, daß ich die Guzzi meistens über lange Strecken mit fast Vollgas über die Autobahn gedroschen habe (Elefantentreffen am Salzburgring - Kiel 10 Stunden, Laverda-Werk - Kiel 13 Stunden), ist es doch ein Zeichen der Zuverlässigkeit, daß sie erst jetzt kaputt gegangen ist. Bei den Japanern, die wir vorher hatten, mußten wir die Motoren schon vor der 50 000 km-Marke aufmachen. Und daß meine Guzzi Charakter hat, hat sie dadurch bewiesen, daß sie erst am Ende der Saison kaputtgegangen ist. Und das auch nicht irgendwo in der Pampa sondern auf der Autobahn 7 km von zu Hause entfernt. Nach 1½ Stunden schieben stand sie in der Garage. Am nächsten Tag wurde sie gewaschen, der Zylinderkopf abgebaut, um den Schaden zu begutachten und nun steht sie abgedeckt in der Halle und wartet auf die Reparatur. Aber vorher muß die 850 T fertig sein, sonst verwechsel ich noch irgendwelche Teile und habe nachher die einzige Guzzi mit einem runden und einem eckigen Zylinder. Felix

*Wer Erfahrungen mit Hubraumerweiterungen und Edelstahlauspuffanlagen hat und wer weitere Bezugsquellen weiß, möchte sich bitte bei der Redaktion melden.*

## Kostenlose Kleinanzeigen

### Benelli

900 Sei Spezial,  
Perlmuttweiß, Bj. 83,  
15 tkm, 1. Hand,  
Sportumbau, VB 7000  
DM, Tel: 05321/82140

### Ducati

900 HR-Tank und Voll-  
verkleidung zu ver-  
kaufen, guter Zu-  
stand, Tel. 02371/  
26144

Suche noch Schrottmotor,  
defekte Zylinder  
und defekte Zylinder-  
köpfe für Königswelle  
900 SS. Tel. 02632/  
492522

Ducati 900 Super  
Sport, EZ 4/90, neue  
Metzler Sport White  
Power, wie neu, 10000  
km, 14800,-DM, Tel.  
04748/2451 abends

Suche: Motor 350 ccm  
bis 650 ccm auch de-  
fekt oder Teile für  
Pantah, bzw. Alazur-  
ra, 2in1, auch ohne  
TÜV (möglichst ver-  
chromt), Cagiva-Ala-  
zurra Teile. Tel.  
02404/82193

### UCATI HAMNA

☎ 04205 - 8707

Spezialteile • Zubehör • Fahrzeuge • Probefahrten  
Katalog anfordern für DM 10,-  
Buggler Str. 27 • 2807 Ottenstedt

Verkaufe 900 MHR I,  
Bj. 83, EZ 87, neuw.,  
3000 km, orig.-Zu-  
stand + SS-Halb-  
schale, Tel. 030/  
4631617, FP. 18000,-

Suche Pantah 600 oder  
F1, auch Unfallma-  
schine, Tel. 04458/  
351

**Ducati-Phantomposter**  
100 x 70 cm.  
Ein Muß für jeden  
Ducati-Fan.  
Bestellkarte in der  
Heftmitte.

Verkaufe Pantah Rahmen  
o. Brief 300,-  
DM, Schwinge 30,- DM,  
Hinterradschutzblech  
20,- DM, Ketten-  
schutzblech 20,- DM,  
Hauptständer 20,- DM,  
Magnesium-Ventildeck-  
kel Satz (4 Stück)  
120,- DM, Tel. 07448/  
245-308

Suche f. SS 900, '81  
Armat. Brett, Verkl.,  
Sitz, Lampe, Seiten-  
deckel, Rumpfmotor  
od. defekt. Günstig,  
Tel. 08631/2763

Verkaufe Ducati 900  
SD, B. 84, offene  
Verg., 24 Tsd gel.,  
TÜV 92, Motor sehr  
gut, Desmo, T. 04403/  
5447 ab 18.00

Suche Standrohre  $\phi$  35  
oder kompl. Marzocchi  
Gabel. Gasschieber  
für VHB29A 350  
Scrambler Motor,  
02150/4703

Verk. 750 GT-Rahmen +  
Gabel + Scarab. Dop-  
pelsch. + Boranis Pr.  
VS. Suche SS-Rahmen +  
Imolatank + Rundm.  
Tel. 0511/573619

Suche Königswellen SS  
oder HR, Zustand  
egal, zu fairem  
Preis. Tel. 0521/  
451589

Suche Kupplungsdeckel  
(Alu) und Umbautips  
f. Doppelzündung f.  
900 HR, Bj. 82,  
0208863102

Suche für 900 MHRI,  
Bj. 83, Conti, Spei-  
chenräder mit TÜV,  
Tel. 030/4631617

Suche Silencium Aus-  
pufftöpfe für MHR 900  
II. Tel. 05937/8663



**DANIELE MOTO**  
Italianische Motorräder

**Firma Daniele Moto**  
Inh.: Marco Daniele  
Obergasse 30  
6090 Rüsselsheim 5  
☎ 06142/33306 + 32926 - Fax 34199  
Großes Gebrauchtmaschinen- + Teillager  
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

Vento Teile sowie  
viele Einzy.teile ge-  
braucht zu verkaufen,  
auch Zweizyl. GT u. S  
Teile, 07021/2462

### Guzzi

Verkaufe Tank und  
Seitendeckel für 850  
T3 in roter Lackie-  
rung. Tel. 0431/  
789942



**AUS DIREKTIMPORT  
KÖNNEN WIR LIEFERN:**

**MOTO GUZZI V7  
FALCONE  
AIRONE  
850 T3**

*Teile neu u.  
gebraucht*

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

Hartmut Mersmann  
Rhynermer Str. 9 • 4703 Bönön  
☎ 02383/7033

# 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. Krafttrad-  
Technik \* Tarmstedter Str. 15  
04281/6669
- 2802 Otterstedt \* Fa. Kämma  
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-Perdinand  
Spiegelstr. 10 \* 06551/3377
- 5920 Bad Berleburg \* 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 Niedernhausen-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  
Hahilingenstr. 5 \* 089/6136263
- 8110 Murnau-Weatried \* Fa. Hammer  
Am Bahnrain 10 \* 08841/5374
- 8260 Mühlhofz/Inn \* Fa. Ebersberger  
Donaustr. 8 \* 08631/5910
- 8385 Pilsting \* 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



©

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

**GUZZI  
MÜLLER**

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

Verk. f. SP. Gußräder  
18" m. Reifen a 100,-  
DM, Tel. 0433/ 21178

Neue Konis für 850  
T5, Cali 2, Le Mans  
3/4, 1000 SP2, 280,-  
DM, Tel. 0511/663850

Lucas-Magnetschalter,  
verbaut bei Guzzi,  
neu, orig.-verpackt,  
zum halben Neupreis  
zu verk., Tel. 0761/  
64611

Suche Falcone-Sitz in  
gutem Zustand! Suche  
Kinder-Lederkombina-  
tion Gr. 122-128, U.  
Woithe, 0257154684

Su. orig. Stummel LM  
II od. III 35 φ od.  
tausche gegen fast  
neue Tommaselli Com-  
mander Stummel 35 φ,  
ab 19 Uhr, 6346/3565

WHB, ET-Kataloge, Ai-  
rone Turismo, Teile,  
Motor für 500 ccm,  
Bj. 1936, Liste  
07251/14850

Klassische, rundliche  
Seitendeckel f. große  
Guzzi's. Siehe auch  
MF 12/90. Stck. 59,-,  
02361/371628

Le Mans 3 Tank rot,  
DM 180,-, orig. Guß-  
felge hinten m. Lager  
u. Bremsscheibe,  
kompl. DM 120,-,  
02208/74328

850-T3 California,  
Bj. 79, verk. viele  
Teile wegen Neukauf.  
Alle Preise VS. Ruft  
ab 15 Uhr an: 02853/  
4110

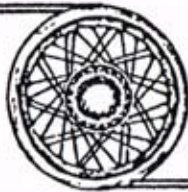
**MOTORRAD  
ITALO HANDEL**

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

Weitere Modelle lieferbar





**Kostenlose Kleinanzeigen**

**"Bull's Eye" Guzzi-Gemeinschaft Osnabrück  
verkauft gebrauchte Guzzi-Teile:**

Teile	Preis	Name + Telefon
Orig. Cockpit Verkl. LM III	VS	T.Hachmann: 05407/2260
Lafranconis 2. Stck., LM 5, Serie, verchromt	Stck. ca. 100 - 120,-	D. Rudolf: 0541/388336
Interferenzrohr LM 5, Serie neuwertig	ca. 100,-	D. Rudolf: 0541/388336
Luftfilterkasten komplett Serie, LM 5	ca. 50,-	D. Rudolf: 0541/388336
Handgriffe, rechts + links Serie, LM 5, Gummi	ca. 20,- Stck.	D. Rudolf: 0541/388336
Leichtmetallräder "Knick- Speiche" s. schön	v. 200/h. 150 zus. 300,-	H. Röder: 05405/8371
Telegabel 1000 SP o. Brück. 25000 km gel.	250,-	H. Röder: 05405/8371
Sitzbank verbessert	70,-	H. Röder: 05405/8371
Defekter Rahmen LM4, 86 mit Brief u. Unterzügen	ca. 1000,-	M. Wilke: 05221/57083
Kompl. Auspuffanlage LM 4 schw.-chrom, s. g. Zust.	ca. 500,-	M. Wilke: 05221/57083
Armaturen LM 4	ca. 200,-	M. Wilke: 05221/57083
Original Fußrastenanlage LM 4 mit Brems- u. Schalth.	ca. 200,-	M. Wilke: 05221/57083
Div. Kunststoffteile LM4	V.S.	M. Wilke: 05221/57083
2 Zyl. m. Kolben u. Ringen für 850 ccm (rechteckig)	Stck. 150,-	W. Nauber: 05424/38177
Gepäckträger für LM 3	ca. 30,-	W. Nauber: 05424/38177
Sitzbank LM 3 komplett	150,-	W. Nauber: 05424/38177
1 Mann Sitzbank Valpolini	ca. 200,-	W. Nauber: 05424/38177
1 Satz Bremsbacken V7	100,-	W. Nauber: 05424/38177
2 Seitendeckel f. LM 3 Stck.	70,-	W. Nauber: 05424/38177
Luftfilter komplett	50,-	W. Nauber: 05424/38177
Vollverkleidung komplett		
Moto Italia lackiert	V.S.	W. Nauber: 05424/38177
Fußrastenanlage Moto Italia	150,-	W. Nauber: 05424/38177
2 Mann Wechselsitzbank		
P + W, lackiert	150,-	W. Nauber: 05424/38177
2 Stoßdämpfer mit Lu.-Unter- stützung	100,-	W. Nauber: 05424/38177
Suche:		
T3 oder Mille Teile		
LM Motor, bevorzugt LM III je nach Zustand bis 1000,-; oder Unfallmaschine je nach Zustand bis 2000,- + Adressen Motor- tuning/Erfahrungen		W. Nauber: 05424/38177  H. Röder: 05405/8371

Zu verk. f. LM III:  
Verkleidung, Aus-  
pufftöpfe, DMB Voll-  
verkl., Synchron-  
steuerung Vergaser,  
09722/1881

LMII originale: z.B.  
Verkleidung, Seiten-  
deckel, Vergaser 36φ,  
Sitzbank, Töpfe ver-  
kauft billig: Udo,  
02571/54684

Suche für LM2: Alu-  
tank, Fournales, Mar-  
zocchi M1R. Verk. Bi-  
tubosdäm. neu, DM  
220,-, Tel. 02191/  
349163 ab 19 Uhr

## 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 Unfall-LM ab Le Mans III, Tel. 08041/4036

LM4 Classic Umbau, Bj. 87, 35000 km, VB 12100,-, Tel. 07731/68796

Cali II Teile: 4x30er Delorto, Tank, 2x Räder, ges. Elektr., Koffer, Topcase u. Gepäcktr., Kotflügel hinten, 04826672 nach 18.00

Le Mans IV "Classico", Einzelstück, TÜV zugelassen. Wert DM 17000,-. Bitte nur ernstgemein. Inter. Gegen Gebot. 07156/28980

V 65 Lario plus Zubehör in Teilen zu verkaufen. 06123/61565, abends

Verk. LMI Sitzb. + Nocke + Motort. + Gabel, LM III Tank + Sitzb. + Hauptständer + Stabi LM I Gab. Viele Bremsenteile, T. 0511/573619

California 2, 42000 km, Bj. 87, Topzustand, VHB 10500 DM, 0761/499450

### Laverda

1000 RGS, Bauj. 84, 1. Hand, 7600 km, TÜV 8/92, 3-1, VB DM 10.000,-, Tel.: 06074/99661

Verk. 1 Motor 1000-3CL-180°, Kurbeltrieb + kpl. Getriebe OK, Zyl. + Kolb. muß erneuert werden. Motor kompl. 800,- DM. Tel. 06172/82239 ab 16.00 Uhr

Laverda 1000 zu verkaufen. Neu aufgebaut, Borrani, Jota-Sitzbank, Jota-Rohre, Kennfeldanlage und Kleinteile. Preis VHB. Tel. 04458/351

### Morini

Suche Speichenräder für Morini 250 T. Tel 0431/671108

### Zubehör

Verkaufe: orig. ital. 2 Koffer und Träger, 30L, Marke Vigano für 250,-, LM IV 16 Z V-Rad 250,-, Tel. 04344/1548 (abends)

### Sonstiges

Verk. schwarze Harro-Kombi, Gr. 98, topgepflegt, Preis VS, Tel. ab 15 Uhr; 02853/4110

Verk. HG Tornado Lederj., abnehm. Ärmel, schwarz, Gr. 56, NP 449 für 250 DM. Guter Zustand. 04521/72294

Verk. Helm Shoei RF 200, schwarz, Größe M, 200 DM VHB, Tel. 0431/789942

## Gebrauchte aus Italien

Alle fahrbereit und in Originalzustand

Laverda 750 GT/S/SP fahrbereit	2000-3000,-
Moto Guzzi	
Airone restauriert	5500,-
Airone Sport orig.	3500,-
Nuovo Falcone	2500,-
V7 700 Poliz. TÜV neu	4500,-
V7 Spezial TÜV neu	5000,-
850 T3 Speiche	5000,-
SP 1000 guter Zust.	5000,-
Dreirad-LKW	
200 ccm 4-Takt	1500,-
Galetto 200 Bj. 53	700,-
Motobi 200 SS	2200,-
Aermacchi 250	1800,-

TÜV auf Wunsch mögl.

Weitere Motorräder auf Anfrage

Telefon: 07522/4411 oder 07522/21111

Rainer Bollgrün  
 7989 Argenbühl  
 Ratzenried 112

# 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:

Meine Anschrift ist:

Name: \_\_\_\_\_

Name: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Ort: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

Das erste Heft soll möglichst am \_\_\_\_\_ ankommen.

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

Datum: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Auf Wunsch wird dem 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
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
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 02223/23027

# 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**



2. Auflage

# HEEL

ExpI.

Bitte liefern Sie mir gegen Rechnung:

**Motorrad-  
Oldtimer-  
Katalog**

Vorname \_\_\_\_\_

Name \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_