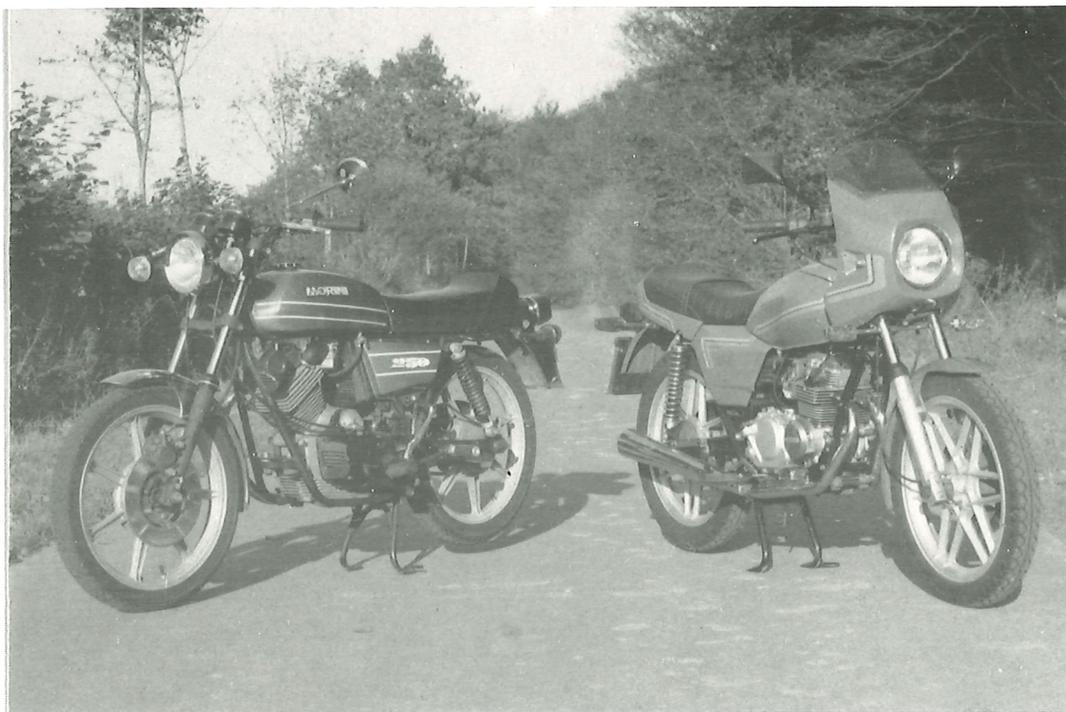


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALIA

Termine ■ Adressen ■ Veranstaltungen ■ Technik ■ Tips ■ Berichte ■ Szene



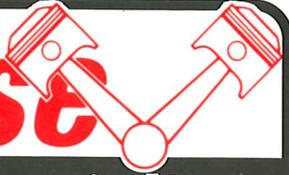
Eine Liebesgeschichte: Gilera Saturno

Ducati 900 SS Superlight

Moto Morini 250 T und Benelli 124

Technik: Ölfilter

Stein-Dinse



Der Guzzi + Ducati Spezialist

- Dellorto Importeur BRD Kompl. Vergaser + Ersatzteile
- Brembo-Rennsport + Serienteile
- Watsonian und Squire Seitenwagen
- Riesiges Ersatzteillager „Guzzi“

direkt aus Italien

Ersatzteile, Zubehör, Tuning

Riesiges Ersatzteillager!

Wir können liefern: z. B. Verschleißteile, Kupplungsbeläge (auch verstärkt), Züge, Lima im Austausch, Stirnräder, verschiedene Endübersetzungen, Kolben und Zyl. (auch 90er), Speichenräder 18 + 15 Zoll, Tournscheiben, Verkleidungen, Sitzbänke Tourer und Sport. Große Tanks, Brembo-Teile usw.

Kostenlose
Preisliste
anfordern (schriftl.)

Noch Fragen?? - Einfach anrufen!

33 BS-Röhme · Im Alten Dorfe 3F · 05 31 / 31 49 49

Jetzt auch per Fax bestellen: 05 31 / 31 41 40

Impressum

MOTALIA

Verlag F.Hasselbrink
Schönberger Str. 2
2322 Lütjenburg
Tel.: 04381/7701
Fax: 04381/9623

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

So langsam sollte die Saison endlich im Gange sein. Es ist immerhin Mitte Mai. Aber Petrus will uns Motorradfahrern das Vergnügen noch nicht richtig gönnen, erst gestern hat es noch kurz gehagelt. Und das Mitte Mai! Aber die meisten von uns haben wohl mittlerweile angemeldet. Auf den Zulassungsstellen konnte man sie treffen, die Motorradbesitzer, die endlich wieder die Freiheit auf zwei Rädern erleben wollen. (Vorausgesetzt, die Zulassungsstelle befand sich nicht gerade im Streik, wie in Kiel.)

Wer sich schon vor zwei oder einem Jahr eine Moto Guzzi Quota bestellt hatte, konnte nun auch endlich zum Ordnungsamt gehen. Die Guzzi Enduro ist an die Händler ausgeliefert worden. Bei den Zulassungsstellen nicht zu sehen waren bisher alle, die sich eine Moto Guzzi Daytona oder eine Ducati 900 Superlight bestellt hatten. Hart geprüft sind die Freunde des V2 aus Mandello. Seit 2½ Jahren warten sie auf den Vierventiler, der das neue Flaggschiff von Moto Guzzi werden soll. Erst im letzten Winter wurde die Ducati Superlight vorgestellt, die eine Sonderserie der erfolgreichen Ducati 900 SS ist. Ducati erlebt in den letzten Jahren einen Aufschwung, von dem andere Motorradfabriken nur träumen können. Obwohl die Produktion ständig gesteigert wird, kann man der Nachfrage kaum gerecht werden. Ducatis als Ladenahter, diese Zeiten sind vorbei. (Sieht man mal von der Paso ab, die in Deutschland keinen Anklang findet.)

Beide Motorräder, Superlight und Daytona sollen in diesen Tagen bei den Händlern stehen. Wer an der Ducati interessiert ist, sollte schnell zugreifen, da sie nur in einer limitierten Auflage gebaut wird und es aufgrund der hohen Nachfrage nach der 900 SS Lieferschwierigkeiten bei dem Basismodell gibt.

Der Daytona werden viele Interessenten erstmal skeptisch gegenüber stehen. Mit ihrem Preis liegt sie dicht an der Schmerzgrenze und eingefleischte Guzzisten stehen der neuen Technik mit vier Ventilen und Einspritzanlage misstrauisch gegenüber. Aber die Daytona wird sicher ihren Weg finden und dem Adler aus Mandello helfen, in Zukunft wieder etwas höher zu fliegen.

Euer MOTALIA-Team

Klein, aber fein

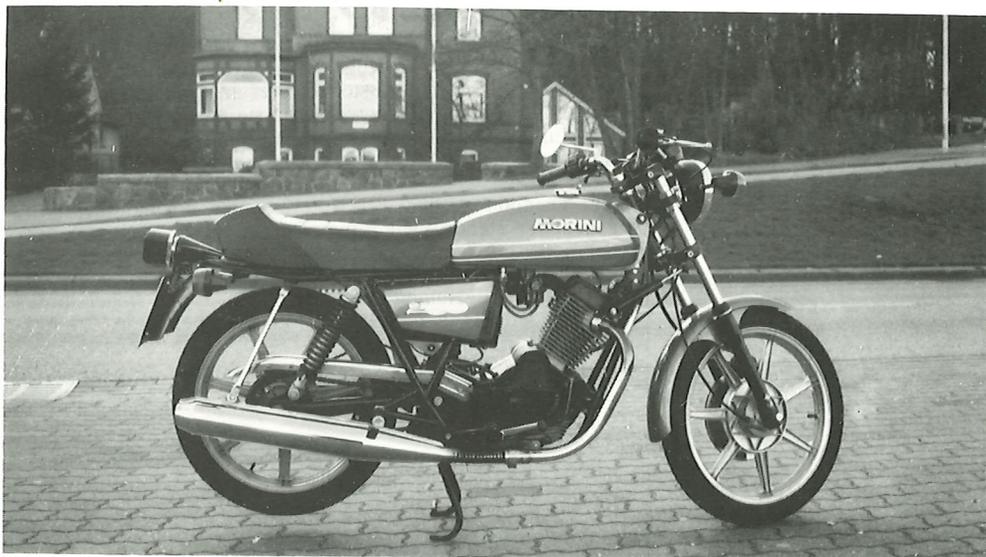
Was macht ein echter Italo-Freak, der seine Guzzi nicht im Kurzstreckeneinsatz bewegen will? Richtig! Er kauft sich ein zweites, kleines Motorrad, das natürlich aus Italien kommen muß. Für den Betrieb innerhalb der Stadtgrenzen oder im Umkreis von 100-200 Kilometern reichen 17 PS völlig aus. Während alle Führerscheinneulinge auf der Suche nach einer 27 PS-Maschine sind und damit die Preise hochtreiben, bekommt man Bikes mit 17 PS oder weniger meistens recht billig. Zwei Motorräder dieser Klasse wollen wir hier vorstellen.

Moto Morini 250 T

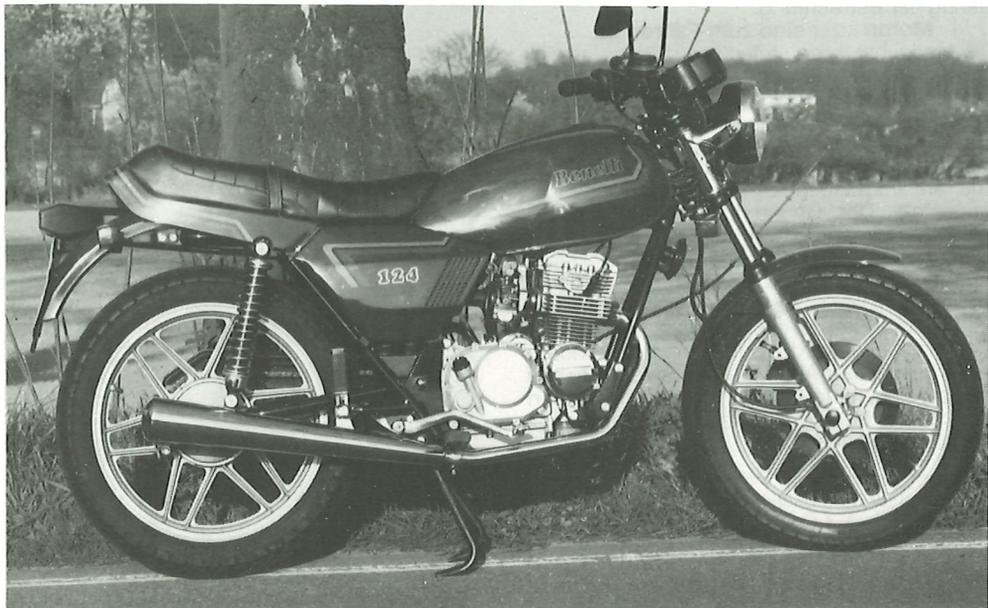
Bei dem Namen Morini denken alle an die $3\frac{1}{2}$ mit einem V-2-Zylinder-Motor. Den meisten fällt vielleicht noch ein, daß es auch eine 500er mit zwei Zylindern gibt, aber die beiden Einzylindermodelle 125 T und 250 T sind - zumindestens in Deutschland - recht unbekannt. Diese beiden Einzylinder sehen auf den ersten Blick wie ein Kleinkraftrad aus. Mit den Gußrädern und dem hausbackenen Styling von Tank, Sitzbank und Seitendeckel erinnert das Aussehen stark an eine 15 Jahre alte Zündapp KS 50 Super Sport oder Hercules K 50 Sprint. Erst das Schild "250" auf dem Seitendeckel macht klar, daß man vor einem richtigen Motorrad steht. Betrachtet man den Motor genauer, kommt man schnell zu dem Schluß, daß es sich um einen Morini-V-Motor handelt, bei dem anscheinend nur der hintere Zylinder weggelassen wurde. Dank des Baukastensystems passen viele Teile des Motors bei den Modellen 350 oder 500. Mit einem Hub von 64 mm und einer Bohrung von 69 mm ist der Zylinder fast mit dem der Halblitermaschine identisch. Er ist

nur etwas länger, um die Verdichtung zu senken. Mit seinen 239 ccm erzielt der Motor 18,5 PS. In Deutschland wurde das Motorrad aber meistens mit 17 PS zugelassen.

Wie bei allen neueren Morinis befindet sich der Brennraum im Kolben und die über Stößelstangen und Kipphebel betätigten Ventile hängen parallel im Zylinderkopf (Heron-Brennraum-Prinzip). Die Nockenwelle liegt über der Kurbelwelle hinter dem Zylinderfuß. Sie wird durch einen Zahnriemen angetrieben. Morini war der erste Motorradhersteller, der einen Zahnriemen zur Nockenwellensteuerung verwendete. Ein \varnothing 26 mm Dell'Orto-Vergaser sorgt für zündfähiges Gemisch, und den zur Verbrennung nötigen Funken liefert eine kontaktlose Zündanlage. Während die $3\frac{1}{2}$ Morinis über eine Trockenkupplung verfügen, läuft diese bei der 250 T (und auch bei der 500 V) im Ölbad. Das Fünfganggetriebe, welches den Schalthebel auf der rechten Fahrzeugseite hat, verfügt über einen Kickstarter. Einen elektrischen Anlasser gibt es nicht, aber vermutlich könnte man den E-Starter der größeren Modelle montieren. Eine Verlegung der Schaltung auf die linke Fahrzeugseite ist auch möglich.



Auf den ersten Blick sieht die Morini wie ein Kleinkraftrad aus. Um den Vibrationen Herr zu werden, wurde der Motor komplett in Gummi gelagert. Daher befindet sich zwischen Krümmer und Auspufftopf ein flexibles Rohr und der Auspufftopf ist hinten mit einer Strebe gegen den Rahmen abgestützt.



Das Styling der Benelli (hier ohne die Cockpitverkleidung) ist wesentlich moderner als bei der Morini. Tank, Sitzbank und Seitendeckel gehen ineinander über und hinter dem Zylinder klagt kein großes Loch, dadurch wirkt die Benelli größer als die Morini.

Benelli 124

Die Überschrift ist richtig, es heißt Benelli 124 und nicht 125. Die 125er Modelle sind die Zweizylinder-Zweitakter, aber von denen soll hier nicht die Rede sein. Wir wollen uns mit dem Modell 124 beschäftigen, das über einen Zweizylinder-Viertaktmotor verfügt.

Die 124 wurde nie offiziell nach Deutschland importiert und ist daher recht unbekannt. Bekannter ist ihre große Schwester, die 250 Quattro, deren Motor baugleich in der 254 und 304 Benelli verbaut wurde. Diese Motorräder wurden dadurch berühmt, daß es der kleinste Serienvierzylindermotor war. Und von genau diesem Motor stammt die Antriebseinheit der 124 ab. Es handelt sich sozusagen um einen halbierten 250 Quattro-Vierzylinder. Die Kolben haben einen Durchmesser von 45,5 mm und müssen im Zylinder eine Strecke von 38 mm bewältigen. Daraus ergibt sich ein Gesamthubraum von 123,57 ccm. Eine oberliegende Nockenwelle öffnet die zwei Ventile pro Zylinder über Kipphebel. Zwei kleine Ø 20 mm Vergaser versorgen die Brennräume mit dem Luft/Benzingemisch, welches von einer Kontaktzündung zur Verbrennung gebracht wird. Ein Getriebe mit fünf Gängen soll die 16 PS zum Hinterrad weiterleiten.

Bei der Benelli kommt man nicht auf die Idee, das Bike für ein Kleinkraftrad zu halten. Sie ist

zwar nicht größer als die Morini, aber das modernere Styling und die häßliche Cockpitverkleidung lassen sie nach mehr aussehen. Dazu kommt der Zweizylindermotor, der mit seinen beiden Krümmern den Gedanken an eine Fünfziger schnell schwinden läßt.

**Das motorrad-
freundliche
GASTHAUS**

zwischen

Kassel + Marburg

Brockmeyers
**Landgasthaus
Zum Hirtal**

3590 Bad Wildungen-Bergfreiheit
Tel. (056 26) 327

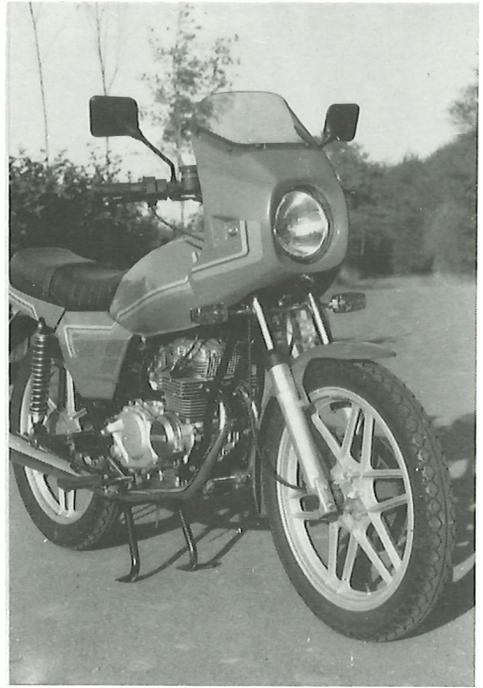
Frisches Veltins

Genug der Betrachtung:

Motorräder sind zum Fahren da.

Die Morini hat ihren stufenlosen Choke am linken Lenkerende sitzen. Choke raus, ein beherzter Tritt auf den Kickstarter und das Motorrad läuft. Wenn nicht, muß man halt noch einmal kicken. Selbst im Winter oder nach langer Standzeit springt sie spätestens beim dritten Tritt an, vorausgesetzt der Motor ist sauber eingestellt. Der Choke kann sofort um die Hälfte zurückgeregelt werden.

Wer das erste Mal mit einem Motorrad fährt, bei dem die Fußbremse links sitzt und die Schaltung rechts, der muß sich am Anfang sehr darauf konzentrieren, was seine Füße machen, sonst wird nicht gebremst, sondern untergeschaltet. Aber wie so vieles im Leben ist das eine reine Gewöhnungssache. Schon nach kurzer Fahrstrecke kann der Choke ganz zurückgestellt werden.



Die serienmäßige Cockpitverkleidung der Benelli ist Geschmackssache.

Speziell für Motorradfahrer

PIZZA MOTO SPECIALE

und weitere Köstlichkeiten!

An alle
Fahrer der Marken:

**Aprilia • Benelli
Cagiva • Ducati
Gilera • Moto Guzzi
Laverda • Morini • MV**

und alle, die Lust haben zu kommen!

Herzlich willkommen
in Hamburg

bei Enzo
im Ristorante

Le Arcate

Tel. 040/673 40 32

HH 70 • Berliner Platz

Täglich von 11–24 Uhr (außer Mo.)
Clubraum zum Feiern bis 70 Personen

BAB-Abfahrt Jenfeld
Richtung Rahlstedt (nördlich)
hinter BMW Autohaus rechts ab
ca. 1,5 Km, linker Hand –
il ristorante + großes Parkdeck
„eccolo, che bello“!

Wenn man nicht wüßte, daß man nur auf einer 250er sitzt, würde man denken, daß der Motor mindestens 350 ccm hat. Hohe Drehzahlen sind nicht erforderlich, man kann fast mit Standgasdrehzahl anfahren und im Stadtverkehr dreht man selten über 3500 Umdrehung. Mit 21,5 Nm bei 4900 U/min verfügt die Morini über mehr Drehmoment als vergleichbare Konkurrenten zu ihrer Zeit, z.B. Honda XL 250 (19,2 Nm bei 7200 U/min), Yamaha XS 250 (16,5 Nm bei 6750 U/min). Aber 1976 gab es kaum Viertakter mit 250 ccm. Die Japaner boten in den kleinen Klassen meistens Zweitakter an. Aber auch 1982, als die Morini schon nicht mehr im Programm war, erreichte die Konkurrenz aus dem fernen Osten diesen Wert noch nicht.

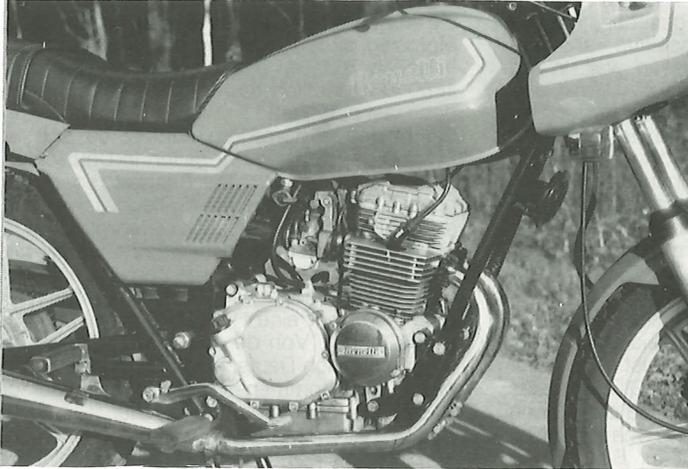
Die Startprozedur der Benelli ist denkbar einfach. Der Choke sitzt zwar an den Vergasern, er ist aber auch mit Handschuhen problemlos zu bedienen. Ein Druck auf den Knopf für den E-Start und der Anlasser dreht den Motor schwingvoll durch.

Steigt man von der Morini auf die Benelli um, ist die Wahrscheinlichkeit groß, daß man den Motor beim ersten Anfahrversuch abwürgt. Drehmoment ist genau das, was der Benelli fehlt. Der kleine Zweizylinder braucht Drehzahlen wie ein Zweitakter. Um flott von der

Ampel wegzukommen, sollte die Drehzahlmessernadel auf 5000 stehen, und mit der Kupplung muß etwas gespielt werden. Anfahren ist die größte Schwäche der Benelli. Vermutlich wurde die Getriebeübersetzung von der 250er übernommen und dadurch ist der erste Gang zu lang übersetzt. Durch ein größeres Kettenrad könnte man das Problem vermutlich verringern. Ist die Führe erst mal in Bewegung, geht es flott voran, vorausgesetzt man hält den Motor bei Drehzahl und rührt fleißig im gut schaltbaren Getriebe.

die Fahrt von einem Ansaugeräusch, daß an einen Ferrari erinnert. Durch das Schnorcheln, daß bei hohen Drehzahlen zu einem heiseren Brüllen wird, hat man das subjektive Gefühl, viel schneller zu sein, als man wirklich ist. Wie kann nur ein so kleiner Motor so ein Ansaugeräusch erzeugen?

Wenn man erst mal Vertrauen zu den schmalen Reifen gefaßt hat, kann man die Benelli wie ein Spielzeug durch die Kurven werfen. Der einzige Wermutstropfen sind die hinteren Federbeine, die viel zu hart sind. Das Fahrwerk und die Bremsanlage werden problemlos mit den 120 kg Fahrzeuggewicht fertig. Wer mit den Verzögerungswerten nicht zufrieden ist, kann eine zusätzliche Bremsscheibe montieren. Am rechten Gabelholm sind Angüsse für einen zweiten Bremsattel vorhanden.



Der Motor der Benelli sieht wie ein kompaktes Kraftpaket aus, aber er braucht Drehzahlen wie ein Zweitakter.

Diese Motorcharakteristik ist weder für gemütliches Dahinbummeln noch für den Stadtverkehr geeignet. Dafür kann man auf kleinen Landstraßen einen Fahrspaß haben, von dem man immer dachte, daß dafür mindestens doppelt so viele PS nötig wären. Begleitet wird

nötig. Genauso wie bei der Benelli reicht die eine Bremsscheibe im Vorderrad völlig aus. Im Hinterrad sitzt bei beiden Motorrädern eine Trommelbremse. Bei der Morini habe ich mit der immer etwas Dosierungsschwierigkeiten, da mir im linken Fuß das richtige Gefühl fürs



Vertragshändler



Tel. 07 61 / 462 63

7800 Freiburg, Schönauer Str. 2

STÖRK

KFZ + ZWEIRADHANDEL

Der Aprilia + Moto Guzzi-Partner im Großraum Freiburg

**Neumaschinen
+ Gebrauchte**

Zubehör – Ersatzteile – tuning – Bekleidung

**Es spricht sich rum . . .
. . . Fa. Stork zieht um!**

Von der Carl-Mez-Straße
in die Schönauer Straße 2

Nur 1 Min. von der B 3 - Basler Landstr./Ecke Lörracher Str.

Bremspedal fehlt, aber die Handbremse reicht ja. Die Morini kommt einem nicht ganz so handlich wie die Benelli vor, aber das liegt vermutlich an der Sitzposition. Entweder ist der Lenker zu niedrig oder die Fußrasten zu weit vorne. Eins von beiden paßt nicht so richtig, während es an der Sitzhaltung auf der Benelli nichts zu kritisieren gibt.

Die Morini kann mit den besseren Fahrleistungen aufwarten. Bei hohen Drehzahlen merkt man deutlich die Vibrationen des Einzylinders, und das obwohl die Morini-Techniker den Motor komplett in Gummi gelagert haben. Ich habe schon eine 250 T gesehen, bei der die vordere Motorhalterungsplatte anscheinend durch Vibrationen gerissen war. Wenn man das Standgas auf 600 - 700 U/min einstellt, vibriert das ganze Vorderrad an der Ampel so stark, daß selbst XT- und Harley-Fahrer neidisch gucken. Aufgrund der Vibrationen sollte man bei den Inspektionen alle Schrauben kontrollieren. (Bei mir hatten sich mal beide Schrauben der Sitzbank gelöst. Beim Anfahren rutschte ich plötzlich mit der ganzen Bank nach hinten.)

Außer den Vibrationen hat die Morini ein zweites Manko und das ist die Elektrik, genauer gesagt die Ladeleistung der Lichtmaschine. Wenn man immer mit Licht fährt, ist nach wenigen Tagen die Batterie leer. Zum Glück hat das keinen Einfluß auf die Zündung, da diese auch ohne Batterie funktioniert, aber man hat halt kein Licht mehr, gleiches gilt für Blinker und Bremslicht. Wenn man am Tage ohne Licht fährt, wird die Batterie wieder geladen, aber mit

Licht an reicht der Ladestrom nicht aus. Ich habe schon eine andere Lichtmaschine und zwei Regler (ein originaler und einer aus dem Zubehörhandel probiert), aber es hat sich nichts geändert. Jetzt überlege ich, die Morini komplett von 6 Volt auf 12 Volt umzurüsten.

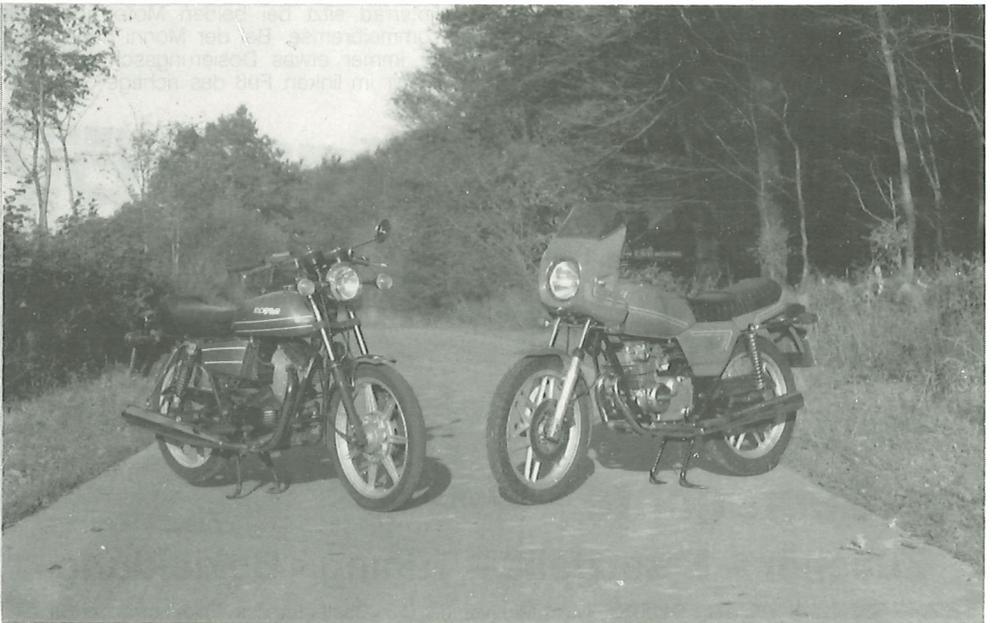
Die Benelli braucht hohe Drehzahlen, die Morini vibriert und hat leichte Elektrikschwierigkeiten, aber beide Motorräder vermitteln mehr Fahrspaß, als man von 17 PS erwartet. Die Unterhaltskosten sind sehr gering (Versicherung ca. 150 DM im Jahr bei 100 %, Verbrauch ca. 3 Liter auf 100 km). Wenn man Geduld hat und die Augen offen hält, kann man so ein kleines Motorrad oft billig bekommen. (Für die Morini habe ich 700 DM bezahlt, die Benelli war mit 1800 DM deutlich teurer, aber dafür war sie noch fast nagelneu.)

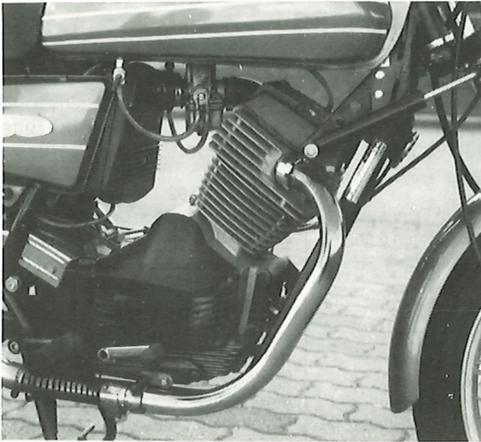
Bei beiden Motorrädern handelt es sich um Fahrzeuge, die man nur selten in Deutschland zu Gesicht bekommt. Die Besitzer reden dann gerne von Raritäten mit Seltenheitswert und schimpfen über die Ersatzteilversorgung.

Es wäre natürlich interessant, zu erfahren, wieviele Motorräder dieser beiden Typen es in Deutschland gibt. Der Benelli-Importeur vermutet, daß nur eine Handvoll 124er in der Republik fahren. Von der Moto Morini sollen ca. 20 offiziell nach Deutschland importiert worden sein. Dazu kommen sicher noch einmal genausoviele Eigenimporte aus Italien.

Besitzer einer Morini 250 T oder Benelli 124 können sich ja mal bei mir melden. Meine Telefon-Nummer ist 04381/7701.

Felix





Der Motor der Morini überrascht mit viel Drehmoment und noch mehr Vibrationen. Der serienmäßige Lenkungsdämpfer ist unnötig.

Importeur BRD

DELLORTO
VERGASER

Komplette Vergaser Ersatzteile

Düsen, Schieber, Nadeln, Dichtungen usw. usw.

Stein-Dinse 

Im Alten Dorfe 3 F
3300 Braunschweig / Rühme
Telefon 05 31 / 31 49 49
Telefax 05 31 / 31 41 40

Händler-Liste anfordern

.....

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 beilegen!)

Das MOTALIA-Geschenk-ABO kann innerhalb von 7 Tagen widerrufen werden.
Coupon ausschneiden, kopieren oder abschreiben und an den Verlag Felix Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 2322 Lütjenburg schicken.

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!

15.05.-17.05.92

6-Zylinder-Treffen des Kawasaki Z 1300-Club-Dänemark.
Info: Heine Snede, Smedebakken 24, DK-8653 Them, Dänemark.

15.05.-17.05.92

7. Illinois Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Amerika.
Info: J. Cokel, Box 411, Stronghurst, IL 61480, Amerika.

16.05-17.05..1992

2. Ranch-Treffen der Ducati-Freunde Rhein-Ruhr auf der Harre Ranch bei Münster.
Info: H. Snoek, Twenhovenweg 40, 4400 Münster, Tel. 02506/7886.

17.05.1992

Italshow im Het National Luchtvaart Museum in Soesterberg/Holland.
Info: Jaap de Jong, Tel. NL-03408/83104.

22.05.1992

Track Day des Ducati Owners Club GB auf der Rennstrecke Cadwell Park in England.
Info: Mo Williams, 50 Longfellow Avenue, Bath, Avon, BA2 4SJ, England.

22.05.1992

Track Day des International Laverda Owners Club England in Castle Combe, Wilts., Großbritannien.
Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Großbritannien.

22.05.-24.05.92

Kuparivuori-Camping Guzzi-Treffen in Naantaali/Finnland.
Info: Gruppo Moto Guzzi Finlandia, sig. Tapio Sarin, Itämaenkatu 18, SF-33400 Tampere, Tel. 00358/931/465659, Finnland.

22.05.-24.05.92

14. West Virginia Rally des Moto Guzzi National Owners Club, USA.
Info: Buck Bush, 347 Glenn Lane, Follansbee, W.V. 26037, Tel. 304/527/1389, USA.

23.05.1992

Treffen des Ducati Club Dänemark.
Info: Peter Botton, Voldflojen 5 st., DK-2700 Bronshoj, Dänemark.

23.05.-24.05.92

5. Laverda-Treffen der Laverda-Freunde Villingen.

23.05.-24.05.92

Mosport Rally des Ducati Owners Club of Canada.
Info: Moto Desmo, 13½ Thomas Street, St. Catharines, Ont., L2R 6L7, Kanada.

23.05.-24.05.92

1. Int. Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Paderborn in Delbrück-Bentfeld.
Info: Tel.: 05250/1507 od. 7194.

24.05.1992

2. Italo-Frühstück für Freunde und Fahrer, **-innen** italienischer Motorräder in 2849 Visbek, Schulstr. 4.
Info: Georg Janßen jun. Tel. 04445/2466.

28.05.-31.05.92

5. Schwedisches Italo-Motorrad-treffen in Lönsboda, 150 km von Helsingborg.
Info: Ulla Dagsberg, Jakob Pers Väg 14 III, S-23231 Arlov, Tel. (46)040-436241, Schweden.

28.05.-31.05.92

3. Treffen der französischen Laverda 750 Gemeinschaft in Nord-Frankreich, ca. 100 km von Calais.
Info: Paul Marx, 4 Rue de Nord, F-59100 Roubaix, Frankreich.

29.05.-31.05.92

5. Italienertreffen Zeeland in Wemeldinge/Zeeland in Holland.
Info: Rini Kloosterman, Stekeldyk 2, NL-4493 PE Kamperland, Tel. 0031/1107/2689 ab 18 Uhr, Holland.

29.05.-31.05.92

Treffen der Laverda-Freunde-Berlin.
Info: Astrid Klein, Lüneburger Str. 1, 1000 Berlin, Tel. 030/3932202.

30.05.-31.05.92

17. Motorradtreffen des Moto Club Europa Buscate.
Info: Moto Club Europa, Viale 2 Giugno, 2, I-20010 Buscate (MI), Tel. 0331/801685, Italien.

30.05.-31.05.92

6. Treffen des M.V. Agusta-Moto-Morini Club France auf der Rennstrecke von Charade in der Nähe von Clermont-Ferrand.
Info: M. Gerard Pivert, 71, Avenue de Clichy, F-75017-Paris, Tel. (1)43.87.21.61, Frankreich.

30.05.-31.05.92

Ducati-Treffen des Duc-Club Österreich in Wienerbruck.
Info: Johann Stöger, Eitzendorf 17, A-3123 Obrtitzberg, Österreich.

31.05.1992

Galetto-Treffen des MC Sondrio in Sondrio/Italien.
Info: Tel. 0039/342/511136, Italien.

Juni

04.06.1992

Isle of Man TT Meeting des Int. Laverda Owners Club England.
Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Großbritannien.

04.06.-07.06.92

21. Int. Moto Guzzi National Owners Club Rally in Beautiful Camp Verde, Arizona, USA.

06.06.-07.06.92

1. Int. Zweizylinder Party in Italien in Piani Resinelli bei Mandello.
Info: Greppi Sergio, Via Acqua Bianca 5, Mandello del Lario, Italien.

06.06.-07.06.92

11. Internationales M.V. Agusta Treffen des Moto Club Europa in Buscate, Italien.
Info: Moto Club Europa, Viale 2 Giugno, 2, I-20010 Buscate (MI), Tel. 0331/801685, Italien.

VERANSTALTUNGS-KALENDER

06.06.-07.06.92

Internationales Magni Treffen in Buscate/Italien in Verbindung mit dem MV-Treffen.

Info: Hartmut Klingler, Hauptstr. 195, 7420 Münsingen-Auingen, Tel. 07381/1274.

06.06.-08.06.92

Rennveranstaltung der holländischen Einhornföderation mit spezieller Italo-Klasse in Almere/Holland.

06.06.-08.06.92

Moto Morini Treffen in Morano/Italien.

Info: Moto Morini Club Italia, Via G. Rossa 2, I-15025 Morano-Sul-Po, Tel. I/0142/85236, Italien.

06.06.-08.06.92

12. Pfingsttreffen des Laverda Club Nederland in der Nähe von Roermond/NL. Nur für Laverdas!

Info: H. van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DH, Koog aan de Zaan, Tel. 075/ 171950, Niederlande.

07.06.1992

Morini-Treffen anlässlich der Tourist Trophy auf der Isle of Man um 12 Uhr am Crosby Hotel.

Info: Morini Riders Club GB, Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, PO20 6HW, Tel. 0243/ 773415, Großbritannien.

10.06.1992

Morini-Treffen anlässlich der Tourist Trophy auf der Isle of Man um 18.30 Uhr am Laxey Quay.

Info: Morini Riders Club GB, Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, PO20 6HW, Tel. 0243/ 773415, Großbritannien.

12.06.-14.06.92

Hoosier Rendezvous, Guzzi-Treffen des Moto Guzzi National Owners Club in Waveland/Indiana in USA.

Info: Andy & Mary Thompson, 224 North Vine, Thorntown, IN 46071, Tel. 317/436/7150, USA.

12.06.-14.06.92

3. Italiener-Treffen des IMC in Belgien.

Info: IMC - Belgium, Vercaigne Geert, Roeselarestr. 254, B-8840 Oostnieuwkerke, Belgien.

13.06.-14.06.92

13. Int. Guzzi Treffen in S. Benedetto del Tronto (AP)/Italien.

Info: Simonelli Chiara, Via S. Pellico 198, I-63039 S. Benedetto del Tronto (AP), Italien.

13.06.-14.06.92

11. Int. Laverda- und Italiener-Treffen des Laverda Club Dänemark in "Tuta Vallis", Grydeholtvej 10, TVIS, DK-7500 Holstebro.

Info: Dansk Laverda Klub, Toftevangen 71, DK-4130 Viby Sj., Tel. 0045/42394395, Dänemark.

18.06.-21.06.92

Internationales Magni Treffen in Münsingen Schw. Alb.

Info: Hartmut Klingler, Hauptstr. 195, 7420 Münsingen-Auingen, Tel. 07381/1274.

19.06.1992

Freies Training der Ducati-Freunde Hessen auf der Rennstrecke Croix en Ternois in Frankreich.

Info: Bernd + Elke Schmidt, Gutenbergstr. 9, 6367 Karben 6, Tel. 06039/7298.

19.06.-21.06.92

12. Int. Morini-Treffen in Oberzenn, östl. von Nürnberg.

Info: Heiner Eisenbeiß, Am Kanal 6, 8501 Burghann.

19.06.-21.06.92

Int. Rally des International Laverda Owners Club England in Hay on Wye, Wales, Großbritannien. Nur auf Voranmeldung!

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Großbritannien.

19.06.-21.06.92

Laverda-Treffen des Laverda Club Bergen.

Info: Andreas Hlyniaskyj, Königsbergerstr. 44, 3100 Celle.

19.06.-21.06.92

Vartreffen des Norsk Moto Guzzi Club bei Brendryens Camping, Grimsbu bei Follidal in Norwegen.

Info: Norsk Moto Guzzi Club, Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesoya, Tel: 02-980145, Norwegen.

19.06.-21.06.92

Int. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Niederlande in Vortummullen bei Boxmeer.

Info: P. Th. Knol, van Houtenstraat 32, NL-7331 SX Apeldoorn, Holland.

19.06.-21.06.92

4. Arkansas Guzzi Rally des Moto Guzzi National Owners Club.

20.06.-21.06.92

Classic Super Prix, Clubrennen des Ducati Club Frankreich mit int. BOT- und SOS-Rennen auf der Rennstrecke Carole bei Paris.

Info: Lionel Regnat, 9, Rue de la Croix-Boissee, F-77720 Grandpuits, Tel. 64083530, Frankreich.

20.06.-21.06.92

Ducati-Treffen in Paderno del Grappa in Italien.

Info: Rifugio Ballavista da Maurizio, Valle San Liberale 5, I-31010 Paderno del Grappa, Italien.

20.06.-21.06.92

5. Ducati-Treffen des Ducati-Stammtisches Rüdeshheim im Kellenbachtal/Hunsrück bei Gemünden.

Info: Harald Pleines, Schäferstr. 11, 6551 Rüdeshheim/Nahe, Tel.: 0671/42771.

20.06.-21.06.92

Einzyllinderausfahrt der Ducati Freunde Österreich zum Ducati Stammtisch Mühldorf.

Info: Ewald Grillmayer, Am Rosenhügel 15, A-3500 Krems, Tel. 02732/83738, Österreich.

26.06.-28.06.92

Southern Rally des Ducati Owners Club GB in Rochford bei Southend in England.

Info: Mo Williams, 50 Longfellow Avenue, Bath, Avon, BA2 4SJ, Großbritannien.

26.06.-28.06.92

7. Internationales Treffen der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. für italienische Motorräder auf dem Grillplatz von Hürtgen bei Düren.

Info: Peter Kaulen, Wissersheimer Weg 8, 5042 Erftstadt, Tel. 02235/6417 ab 18 Uhr.

VERANSTALTUNGS-KALENDER

27.06.-28.06.92

3. Int. Moto Guzzi Treffen in Vicenza/Italien.

Info: Motor Shop SNC Di Possia, V. le S. Lazzaro 209, I-36100 Vicenza, Tel. 0444/562087, Italien.

27.06.-28.06.92

Kansas State Moto Guzzi National Owners Club Rally in Lindsborg, USA.

Info: Frank Wedge, P.O. Box 98, Olmitz, USA-67456 Kansas, Tel. 001/316/5863275, USA.

Juli

03.07.-05.07.92

Italo-Treffen Einbeck, neuer Platz.

Info: ab 20 Uhr, D. Schulte, Tel. 05561/72738.

04.07.-05.07.92

16. Int. Moto Guzzi Treffen in Massa/Italien.

Info: Casa del Motociclo del Cav. Al-dovardi Guglieimo, Via Palestro 9, I-54100 Massa, Tel. 0585/41191-488544, Italien.

11.07.-12.07.92

2. Italiener-Treffen der Italiener-Freunde Hauenstein in Schwanheim/Pfalz.

Info: Tel. 06392/1671.

16.07.-17.07.92

Rennveranstaltung der holländischen Einhornföderation mit spezieller Italo-Klasse in Assen/Holland.

17.07.-19.07.92

2. Iowa State Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Waukee, Iowa/USA.

Info: Rod Revis, 703 8th Avenue West, Spencer, Iowa 51301, Tel. 712/262/5620, USA.

17.07.-19.07.92

2. New York State Empire Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Bath, USA.

Info: Rickie Moje, P.O. Box 365, Lockport, NY 14094, USA.

18.07.-19.07.92

2. Zylinder-Guzzi-Treffen in Bad Heilbrunn-Reindtschmiede.

Info: Michael Wollpert, Tel. 08046/411 .

23.07.-26.07.92

Ducati-Clubrennen des Ducati Club Austria in Zeltweg/Österreich.

Info: Ducati Club Austria, Kernstr. 12, A-1120 Wien, Österreich.

24.07.1992

Cadwell Park Treffen des Morini Riders Club GB auf der Rennstrecke Cadwell Park in England.

Info: Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, PO20 6HW, Tel. 0243/773415, Großbritannien.

24.07.-25.07.92

Italiener-treffen des Ducati Club

France anlässlich des 600 Meilen Rennens an der Rennstrecke Paul Ricard in Frankreich.

24.07.-26.07.92

1. Int. Italiener-treffen des Bremer-Italo-Club in Backsberg.

Info: Stefan Aumann, Haidhäuser 2, 2879 Brettorf/Dötlingen, Tel: 04432/1610.

25.07.-26.07.92

Italia '92 auf der Rennstrecke Cadwell Park in England. Größtes Italiener-treffen Englands.

Info: David Davies, 47 Windmill DR, Wadworth, Doncaster, S/Yorks, GB DN11 9BU, Großbritannien.

30.07.-02.08.92

Moto Guzzi Campout in Crater Lake RV Park, Fort Klamath, Oregon, USA.

Info: Darrel Dixon, Tel. 503/381/2275, USA.

31.07.-02.08.92

Wisconsin Moto Guzzi Rally im Eagle Cave Campground, USA.

August

01.08.-02.08.92

Grattan Rally des Ducati Owners Club of Canada.

Info: Moto Desmo, 13½ Thomas Street, St. Catharines, Ont., L2R 6L7, Kanada.

07.08.-09.08.92

Treffen des Laverda Club Silberstedt.

Info: H.-H. Stöcken, Krautheide, 2381 Silberstedt.

07.08.-09.08.92

5. Forza Italia Treffen in Saint-Avold in Frankreich dicht an der deutschen Grenze bei Saarbrücken.

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

08.08.1992

2. Int. Treffen italienischer Autos und Motorräder in Nuutajärvi/Finnland.

Tel. 00358/0/7542791.

08.08.-09.08.92

Italo-Motorrad-treffen des Italo Moto Club Schweiz in 3432 Grünenmatt BE (CH).

Info: Tel. 031/7010210, Schweiz.

14.08.-16.08.92

Treffen des Laverda Club Berlin.

Info: Laverda Club Berlin e.V., Kniephofstr. 25, 1000 Berlin, Tel. 030/7958764.

14.08.-16.08.92

Moto Guzzi Treffen bei Hannibal/Missouri in den USA.

Info: Ken Sieving, 2366 Brown Road, St. Louis, MO 63114, Tel. 314/427/2109, USA.

14.08.-16.08.92

Sommertreffen des Laverda Klub Schweden ca. 50 km östlich von Göteborg bei Rävlanda.

Info: Circolo Laverda di Svezia, c/o Hans Helgesson, Stenbrogatan 3B, S-43143 Mölndal, Tel. 0046/31/871217, Schweden.

15.08.1992

Aermacchi-Treffen in der Schweiz.

16.08.1992

Moto Guzzi Treffen in Moskau/Rußland.

Info: IMEFCO S.A., Via Bernasconi 20, CH-6850 Mendrisio, Tel. 091/466635, Schweiz.

21.08.-23.08.92

Hosttreffen des Norsk Moto Guzzi Club bei Haugen Camping in Sirdal in Norwegen.

Info: Norsk Moto Guzzi Club, Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesoya, Tel: 02-980145, Norwegen.

VERANSTALTUNGS-KALENDER

21.08.-23.08.92

10. Virginia Moto Guzzi Rally am Sherando Lake in Virginia/USA.

22.08.-23.08.92

7. Int. Laverda-Treffen des Laverda Stammtisch Heftrich.

Info: Uwe Hansen, Franz-Kirmeyer-Str. 12, 6720 Speyer, Tel. 06232/75332.

22.08.-23.08.92

Guzzi-Treffen in Reichelsheim-Beerfurth beim Motorradtreff Waldklause. Info: Tel. 06164/692.

28.08.-29.08.92

2. Ducati Festival Lignieres in der Schweiz.

Info: Susi's Töff-Eggä, Bollstr. 6, CH-8405 Winterthur-Seen, Tel. 052/282967, Schweiz

28.08.-30.08.92

3. Italiener Treffen in Schweich/Mosel. Anfahrt ab Schweich beschildert.

28.08.-30.08.92

5. Ostsee Italo-Treffen in Kiel-Falkenstein direkt am Ostseestrand. Nur für italienische Motorräder!

Info: Felix Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 2322 Lütjenburg, Tel. 04381/7701.

29.08.-30.08.92

Treffen des Laverda Club Schweiz. Info: Thomas Aregger, Tel. 052/433253, Schweiz.

29.08.-30.08.92

Britisch-Italienisches Klassiker-Treffen für Autos u. Motorräder in Bad König. Info: Alexander Hahn, Klosterwaldstr. 7, 6123 Bad König, Tel. 06063/3233.

September

04.09.-06.09.92

3. Laverda-Eifel-Treffen.

Info: Alexander Hahn, Klosterwaldstr. 7, 6123 Bad König, Tel. 02241/387800.

04.09.-06.09.92

Treffen italienischer Motorräder des MF Al Dente in Schwalbach. Info: Dieter Weiler, Niedstr. 19, 6637 Naibach, Tel. 06838/81138.

11.09.1992

Track Day des International Laverda Owners Club England auf der Rennstrecke von Cadwell Park.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Großbritannien.

11.09.-13.09.92

5. Washington State Guzzi Owners Campout bei Randle, Washington, USA.

Info: Dick Guthrie, Tel. 206/246/3181, USA.

12.09.-13.09.92

Northern Rally des Ducati Owners Club England.

Info: Mo Williams, 50 Longfellow Avenue, Bath, Avon, BA2 4SJ, England.

12.09.-13.09.92

4. Motorradtreffen des MRC Akustik Italiana in Hirm/Bgld. in Österreich. Info: Gerhard Kurz, Hirschkreitgasse 10, A-7210 Mattersburg, Österreich.

18.09.1992

1. Peak District Rally des International Laverda Owners Club England. Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Großbritannien.

18.09.-20.09.92

Cadwell Park Trak Day des International Laverda Owners Club England.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Großbritannien.

18.09.-20.09.92

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

18.09.-20.09.92

Vermont Rally des Moto Guzzi Owners Club in Middlebury/USA. Info: Frank Wedge, P.O. Box 98, Olmitz, USA-67564 Kansas, Tel. 001/316/5863275, USA.

19.09.-20.09.92

Clubrennen des Ducati-Club Holland mit internationalen SOS- u. BOT-Rennen in Assen/Holland. Info: C. Löwenstyn, Tjadenweg 47, NL-1456 AL Wijdewormer, Tel. 02990/36806, Holland.

20.09.1992

56. Bol d'Or mit Italiener-Treffen des Forza Italia auf der Rennstrecke Paul Ricard/Frankreich.

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

25.09.-27.09.92

Treffen des Moto Guzzi Klub Deutschland.

Info: Manfred Fuchs, Fr. Ebert Ring 13, D-3503 Lohfelden, Tel. 0561/517911

29.09.-30.09.92

Treffen der Interessengemeinschaft 750 Laverda Schweiz.

Oktober

02.10.-04.10.92

15. Einzylindertreffen des Moto Guzzi Falcone Clubs in Schotten. Info: Harald Stränz, Tel. 040/7223606

03.10.-04.10.92

Rennveranstaltung der holländischen Einhornföderation mit spezieller Italo-Klasse in Assen/Holland.

10.10.-11.10.92

Veterama in Mannheim. Info: Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 6802 Ladenburg.

16.10.-18.10.92

8. Herbsttreffen der "Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel". Info: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel. 05233/5795.

MOTALIA

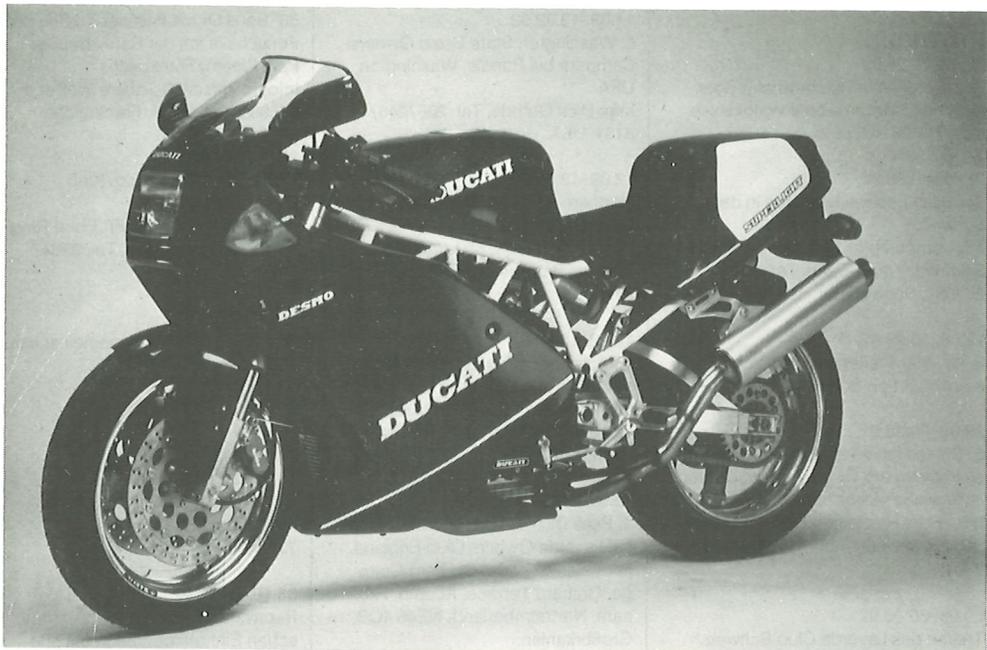
die Zeitung mit dem größten Terminkalender für italienische Motorräder erscheint jeden Monat zum 15.

Ducati 900 Superlight, die bessere Ducati?

oder

Welche Ducati für wen ?

Auf dem Mailänder Salon stellte Ducati ein Motorrad vor, daß nur in einer limitierten Auflage von 500 Exemplaren gebaut werden soll: die Ducati 900 SS Superlight. Die Superlight basiert auf der bekannten 900 SS. Die meisten Änderungen zielen darauf hin, das Fahrzeuggewicht zu senken, wie der Name Superlight (superleicht) ja schon sagt. Sieben Kilogramm soll die Diät gebracht haben.



Auf dem Foto verfügt die Ducati über verschraubte Marvic-Verbundräder. Bei diesen Rädern sind die Innensterne aus Magnesium. Der deutsche Ducati-Importeur, die DNL GmbH, liefert die Superlight aber mit Brembo-Rädern aus, da er die Magnesium-Räder nicht durch die TÜV-Prüfung bekommen hat.

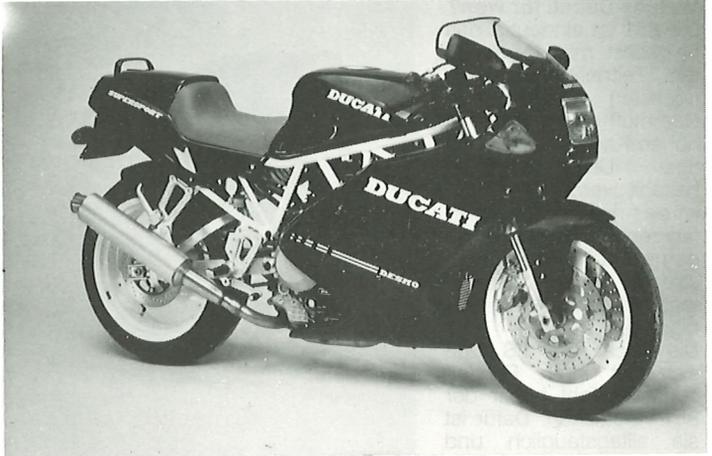
Die wesentlichen Unterschiede der Superlight zur Serien-SS sind: Kohlefaserschutzblech vorne, Einmannhöcker, eine hochgezogene Auspuffanlage und verschraubte Marvic-Verbundräder. Bei diesen Rädern sind die Innensterne aus Magnesium. Der deutsche Ducati-Importeur, die DNL GmbH, liefert die Superlight aber mit Brembo-Rädern aus, da er die Magnesium-Räder nicht durch die TÜV-Prüfung bekommen hat. Die Marvic-Räder werden zwar mitgeliefert, sie sind aber nicht für den Betrieb auf der Straße zugelassen. Durch die Marvic-Räder sollten 3 Kilo gespart werden. Mit Brembo-Rädern ist die Superlight also noch 4 Kilo leichter als die normale 900 SS.

Ohne die Marvic-Räder besteht der Hauptunterschied aus der hochgezogenen Auspuffanlage und dem Solo-Höcker.

Sicher, die Superlight wird in einer limitierten Anzahl gebaut und bietet sich damit als Sammlerstück mit besonders gutem Werterhalt und vielleicht späterer Wertsteigerung an. Sammlerstücke behalten aber nur ihren Wert, wenn sie nicht verändert, sprich umgebaut, werden. Wer aber von vornherein plant, einige Umbauten vorzunehmen (Italo-Fahrer sollen ja besonders "umbaufreudig" sein), sollte lieber zur 2000 DM billigeren, normalen 900 SS greifen. Für das gesparte Geld kann man sich einen Einmannhöcker und Auspufftöpfe aus Kohlefaser kaufen, damit ist die Serienducati vermutlich leichter als die Superlight. Übrigens, die 900 SS mit Halbschale (Nuda) ist 4 Kilo leichter und 700 DM billiger als die vollverkleidete Version, d.h., die Nuda ist ungefähr genauso schwer wie die Superlight!

Ducati 900 oder 851?

Die 900 Supersport/Superlight ist eine interessante Alternative zur Ducati 851. In der Anschaffung ist die Supersport/Superlight mit 19500/21850 DM ungefähr 7400/5400 DM billiger als der Viertentiler. Dazu muß man noch die hohen Unterhaltskosten der 851 bedenken. Die vier Ventile pro Zylinderkopf sind nicht leicht einzustellen. Einige Händler demontieren hierfür die Zylinderköpfe, andere bauen den Motor aus. Dadurch variieren die Inspektionskosten für die Viertentil-Ducatis zwischen 800 und 1300 DM. Bei den Zweitentil-Ducatis kommt man in der Regel mit 300-450 DM, je nach Aufwand, aus. Die erste Inspektion ist bei einem Kilometerstand von 1000 fällig. Danach müssen die Ducatis alle 5000 km in die Werkstatt. Auf 20000 km machen die unterschiedlichen Inspektionspreise einen Unterschied von 2000-5000 DM in den Unterhaltskosten aus. Die 900er hat zwar 19 PS weniger als die Ducati 851 Strada, ist dafür aber auch ca. 20 kg leichter als diese. (Diese Werte ergeben sich alle beim Vergleich mit der vollverkleideten 900er. Die 900 SS mit Halbschale ist noch ein-



Die normale Ducati 900 SS Carenata mit Vollverkleidung. Die Superlight unterscheidet sich von ihr hauptsächlich durch die hochgezogene Auspuffanlage und den Einmannhöcker.

mal 4 Kilogramm leichter und 700 DM billiger als die Version mit Vollschale.) Daraus resultieren nur geringe Unterschiede beim Leistungsgewicht. In der Endgeschwindigkeit ist die 851 zwar schneller, aber in der Beschleunigung ist die 900er kaum langsamer. Im Bezug auf Drehmoment und Durchzug im größten Gang hat sogar die Supersport die Nase vorne und dabei verbraucht sie ca. 1 Liter weniger Benzin auf 100 Kilometer als die Einspritzducati.

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR

aprilia



8261 Tübling
0 86 33 / 14 79

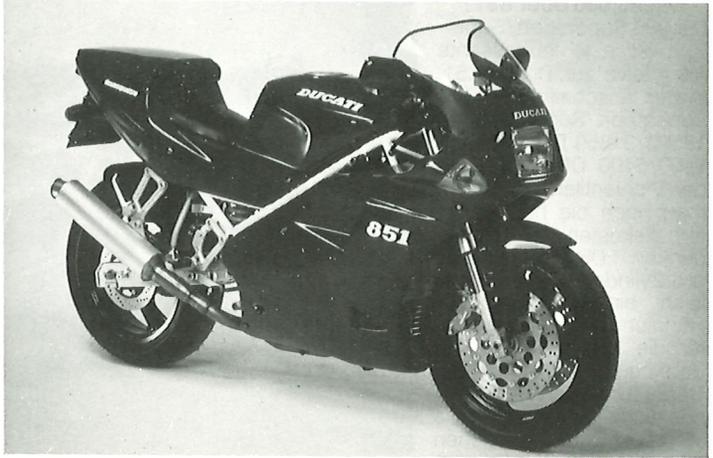
MOTO GUZZI

UNSERE 14 JÄHRIGE ERFAHRUNG MIT ITALIENISCHEN MOTORRÄDERN, KÖNNEN SIE VOLL NUTZEN. GROSSES ANGEBOT AN NEU- UND GEBRAUCHTEILEN ZU GUTEN PREISEN. NEU- UND GEBRAUCHTMOTORRÄDER, LAFRANCONI UND 48^{er} KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

Welche Ducati für wen?

Die 851 ist eindeutig das Fahrgeschiff mit der meisten Technik und den höchsten Fahrwerten. Das muß aber mit einem hohen Kaufpreis und deftigen Unterhaltskosten bezahlt werden. Die 851 ist das richtige als Zweifahrzeug für alle, die gerne auf der Rennstrecke fahren. Als Alltagsmotorrad ist sie weniger geeignet.

Die Ducati 900 SS muß sich mit ihren Fahrleistungen nicht hinter der 851 verstecken. Dafür ist sie alltagstauglich und wesentlich billiger in Anschaffung und Unterhalt. Für den normalen Motorradfahrer, der sich nicht für John Kocinski hält, ist sie mit Sicherheit die bessere Alternative. Die 900 SS gibt es in zwei Versionen mit Vollverkleidung oder Halbschale. Die Superlight ist eine Variante der 900 SS, die sich aber in Deutschland kaum von ihr unterscheidet, weil die Marvic-Räder nicht verwendet werden. Da nur 500 Stück gebaut werden, kann sie ein Sammlermotorrad werden.



Die Ducatis 851/888 sind, dank hohem technischen Aufwand, die schnellsten Serienzweizylinder-Motorräder. Das hat natürlich seinen Preis.

Hinterradfelge und der dazugehörige Reifen sind etwas schmaler und im Vorderrad befindet sich nur eine Bremsscheibe. Während der Motor der 900 SS auf dem Gehäuse der 851 mit Trockenkupplung und sechs Gängen basiert, hat die Antriebseinheit der 750er ihren Urahnen in der Pantah und ist mit Ölbadkupplung und Fünfganggetriebe ausgestattet.

Mit 65 PS ist die 750er gerade 10 km/h langsamer als die 900er und für den Sprint von 0-100 km/h braucht sie 0,2 Sekunden mehr, aber dafür ist sie ganze 4000 DM billiger.

Für Motorradneulinge, die unter dem Stufenführerschein leiden müssen, gibt es auch eine Version mit 27 PS.



Optisch ist die 750 SS, hier die Nuda, daran zu erkennen, daß sie nur eine Bremsscheibe im Vorderrad und eine andere Auspuffanlage hat.

Nicht vergessen wollen wir zu guter Letzt die 750 SS, die auf den ersten Blick der 900 SS sehr ähnelt. Auch die 750er gibt es in zwei Versionen: Vollverkleidet (Carenata) und mit Halbschale (Nuda). Das Fahrwerk und die Kunststoffteile sind identisch mit der großen Super-sport. Auch die Gabel ist fast baugleich, es fehlen ihr nur die Verstellmöglichkeiten. Die

Gewichte und Preise

750 SS Nuda	188 kg	15150 DM
750 SS Carenata	191 kg	15550 DM
900 SS Nuda	199 kg	19150 DM
900 SS Carenata	203 kg	19850 DM
900 SS Superlight	198 kg	21850 DM
851 Strada	223 kg	27250 DM

Sport-Termine im Mai/Juni

17.05.	Faßberg	SOS-CUP
17.05.	Faßberg	BOT-OMK
17.05.	Schleiz	Veteran
24.05.	Francorchamps/B	SB-WM
24.05.	Mugello/I	GP
31.05.	Barcelona/E	GP
31.05.	Nürburgring/D	BOT-DM
07.06.	Zolder/Belgien	SOS-CUP
07.06.	Bremerhaven	Veteran
14.06.	Hockenheim/D	GP
21.06.	Colmar/LUX	SB-DM
21.06.	Colmar/LUX	BOT-DM
21.06.	Colmar/LUX	SOS-Cup
21.06.	Colmar/LUX	BOT-OMK
21.06.	Jarama/E	SB-WM
27.06.	Assen/NL	GP
28.06.	Österreichring/A	SB-WM
28.06.	Nürburgring	Veteran

BOT	= Battle of Twins
DM	= Deutsche Meisterschaft
GP	= Straßen-Weltmeisterschaft
OMK	= Deutscher Rundstreckenpokal
SB	= Superbike
SOS	= Sound of Singles
WM	= Weltmeisterschaft

Grand Prix in Australien

Zum zweiten Rennen der Saison traf sich die Weltelite in Australien. Da der Saisonauftakt in Japan verregnet war, konnte man hier das erste Mal in diesem Jahr die Leistungsunterschiede der Motorräder beobachten.

500er-Klasse

Bei den Halblitermaschinen zog sich das Feld auseinander. Michael Doohan (Honda) beendete das Rennen mit 7 Sekunden Vorsprung vor Wayne Rainey (Yamaha). 11 Sekunden später kam Darly Beattie (Honda) und nach weiteren 13 Sekunden folgten die beiden Suzuki-Werksfahrer Doug Chandler und Kevin Schwantz mit 5 Sekunden Abstand. Auf die Cagiva von Eddie Lawson mußte man weitere 27 Sekunden warten. Damit war Lawson über eine Minute langsamer als der Sieger.

Ergebnis: 1. Mike Doohan (Honda); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Daryl Beattie (Honda); 4. Kevin Schwantz (Suzuki); 5. Doug Chandler (Suzuki); 6. Eddie Lawson (Cagiva); 7. Alex Criville (Honda); 8. Randy Mamola (Yamaha); 9. Juan Garriga (Yamaha); 10. Miguel DuHamel (Yamaha); 11. Peter Goddard (Yamaha); 12. Alex Barros (Cagiva).

250er-Klasse

Luca Cadalora und Carlos Cardus (beide Honda) setzten sich schnell ab und machten das Rennen unter sich aus.

Pierfrancesco Chilli hatte auf der Werksaprilia den dritten Platz inne, als er in Runde sechs stürzte. In der neunten Runde war Helmut Bradl (Honda), der einen schlechten Start hatte, auf Platz drei vorgefahren und versuchte zu Cadalora und Cardus aufzuschließen, was ihm aber nicht gelang. Hinter ihm entstand ein spannender Kampf um die Plätze vier bis acht: Andreas Preining, Loris Reggiani, Massimiliano Biaggi (alle Aprilia), Wilco Zeelenberg (Suzuki) und Dorian Romboni (Honda) wechselten ständig die Positionen. Gegen Ende des Rennens konnten Jean-Philippe Ruggia (Gilera) und Paolo Casoli (Yamaha) zu dieser Gruppe aufschließen.

Im Ziel hatte Cadalora die Nase vor Cardus. Acht Sekunden hinter den beiden überquerte Helmut Bradl auf der Honda die Ziellinie. Danach kam eine Lücke von 20 Sekunden, bis der Verfolgerpulk heranrutschte.

Ergebnis: 1. Luca Cadalora (Honda); 2. Carlos Cardus (Honda); 3. Helmut Bradl (Honda); 4. Wilco Zeelenberg (Suzuki); 5. Loris Reggiani (Aprilia); 6. Dorian Romboni (Honda); 7. Andreas Preining (Aprilia) 8. Massimiliano Biaggi (Aprilia); 9. Jean-Philippe Ruggia (Gilera); 10. Paolo Casoli (Yamaha); 11. Jochen Schmid (Yamaha); 12. Henri Torrontegui (Suzuki); 13. Patrick van den Goorbergh (Aprilia); 14. Carlos Lavado (Gilera); 15. Erka Korpiaho (Aprilia).

125er-Klasse

Für Italo-Fans wird die Achtteliter-Klasse zur interessantesten Rennserie der Straßenweltmeisterschaft. Hier sind die Aprilias von Alessandro Gramigni und Bruno Casanova der Honda von Ralf Waldmann dicht auf den Fersen.

Gramigni erwischte den besten Start und kam als Führender aus der ersten Runde zu. Hinter ihm kämpften Waldmann und Fausto Gressini (beide Honda) um den zweiten Platz. Dahinter folgten die Aprilias von Casanova und Carlos Giro. Gresini fiel zurück und so entstand an der Spitze das Trio Gramigni, Waldmann und Casanova, das von dem Duo Gressini und Giro verfolgt wurde. Von hinten stürmte der Japaner Noboyuki Wakai (Honda) heran, der sich zwischen diese beiden Gruppen schob. Dem Spanier Giro brach das Schaltgestänge und er fiel bis auf den 28ten Platz zurück. Zur Halbzeit übernahm Waldmann die Spitze und hatte alle Mühe, sich gegen die Attacken der Aprilias zu wehren. In der Zielkurve versuchte Gramigni noch vorbeizugehen und er überquerte neben Waldmann die Ziellinie. Beide Fahrer sahen sich beim Ausrollen fragend an und wußten nicht, wer der Sieger war. Die Stopuhren zeigten einen Vorsprung von 0,011 Sekunden für Waldmann an. Nur zwei Zehntel dahinter überquerte Casanova die Ziellinie.

Ergebnis: 1. Ralf Waldmann (Honda); 2. Alessandro Gramigni (Aprilia); 3. Bruno Casanova (Aprilia); 4. Noboyuki Wakai (Honda); 5. Fausto Gresini (Honda); 6. Jorge Martinez (Honda); 7. Dirk Raudies (Honda); 8. Oliver Koch (Honda); 9. Ezio Gianola (Honda); 10. Gabriele Debbia (Honda); 11. Peter Galvin (Honda); 12. Hans Spaan (Aprilia); 13. Kinya Wada (Honda); 14. Oliver Petrucciani (Honda).

Das 125er-Rennen war der spannendste Lauf in Australien. Innerhalb von vier Sekunden überquerten die ersten fünf die Ziellinie. In der 250er Klasse lagen zwischen dem ersten und fünften 30 Sekunden und bei den 500ern waren es gar 36 Sekunden. Wie soll da Spannung aufkommen?

Grand Prix in Malaysia

In Malaysia wurde der dritte Übersee-Grand Prix abgehalten.

500er Klasse

Nach 16 Runden wurde das Halbblitterrennen wegen Regen abgebrochen. Es führte Michael Doohan auf Honda vor der Yamaha von Wayne Rainey. Auf Platz drei lag Alex Criville (Honda). Der Cagiva-Fahrer Eddie Lawson war zu diesem Zeitpunkt schon an die Box gefahren, sein Teamkollege Alex Barros lag auf Platz sieben.

Auf regennasser Strecke wurde das Rennen erneut gestartet. Barros, der zwei Regenreifen aufgezogen hatte, erwischte den besten Start und kam als Führender aus der ersten Runde. Aber er konnte die Spitze nicht halten und fiel zurück. Mit abtrocknender Piste lösten sich seine Regenreifen auf und er gab auf.

Zeitweise führte Garriga, aber mit abtrocknender Piste holte Doohan auf und setzte sich auf den ersten Platz. Auch Rainey überholte Garriga. Als es wieder anfang zu regnen, holte sich Garriga Platz zwei zurück und schloß zu Doohan auf. Nach 14 Runden wurde das Rennen wieder wegen Regen abgebrochen.

Aus der Addierung der beiden abgebrochenen Rennen wurde das Endergebnis ermittelt.

Ergebnis: 1. Michael Doohan (Honda); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Alex Criville (Honda); 4. Juan Garriga (Yamaha); 5. Doug Chandler (Suzuki); 6. Darly Beattie (Honda); 7. Randy Mamola (Yamaha); 8. Peter Goddard (Yamaha); 9. Corrado Catalano (Yamaha); 10. Eddie Laycock (Yamaha).

250er-Klasse

Das Rennen wurde wegen unklarer Wetterlage zum Reifenpoker. Gestartet wurde auf nasser Fahrbahn, die dann aber schnell abtrocknete. Nach dem Start lagen drei Aprilias in Front. Alberto Puig führte das Feld an vor Massimiliano Biaggi und Pierfrancesco Chili. In der zweiten

Runde wurde der Aprilia Werksfahrer Loris Reggiani von hinten abgeschossen. An der Spitze bildete sich das Quartett Puig, Chili (beide Aprilia) vor Luca Cadalora (Honda) und Jochen Schmid (Yamaha). Biaggi warf seine Aprilia auf Platz sieben weg. Helmut Bardl erlitt das gleiche Schicksal. An der Spitze hatte Cadalora die Führung übernommen vor Chili und Puig. Schmid verlor den Kontakt zu den drei Spitzenreitern. Nach 21 Runden forcierte Cadalora das Tempo und setzte sich ab. Er gewann mit 5 Sekunden Vorsprung vor Puig und Chili. Und wenn auch eine Honda gewonnen hatte, so standen zwei Aprilia-Fahrer mit auf dem Podest der ersten drei.

Die Gileras fielen beide aus.

Ergebnis: 1. Luca Cadalora (Honda); 2. Alberto Puig (Aprilia); 3. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 4. Carlos Cardus (Honda); 5. Jochen Schmid (Yamaha); 6. Dorian Romboni (Honda); 7. Wilco Zeelenberg (Suzuki); 8. Masahiro Shimizu (Honda); 9. Loris Capriossi (Honda); 10. Paolo Casoli (Yamaha); 11. Andreas Preining (Aprilia); 12. Patrick van den Goorbergh (Aprilia); 13. Jürgen van den Goorbergh (Aprilia); 14. Henri Torrontegui (Suzuki); 15. Stefan Prein (Honda).

125er-Klasse

Den besten Start erwischte der Trainings-schnellste Alessandro Gramigni auf der Werksaprilia. Ihm folgten die Aprilia-Fahrer Bruno Casanova und Carlos Giro. Dahinter kamen: Jorge Martinez, Kazuto Sakata, Ralf Waldmann und Dirk Raudies (alie Honda). Diese sieben wechselten ständig in den Positionen und boten den Zuschauern einen spannenden Fight. In den letzten 10 Runden verloren Sakata und Raudies den Anschluß. In der vorletzten Runde übernahm Gramigni die Führung. Er, Casanova und Waldmann setzten sich etwas ab. Der Spanier Carlos Giro, der eine Aprilia mit '91er Werksmotor fährt, stürzte kurz vor dem Ziel, auf dem vierten Platz liegend. Gramigni gewann vor seinem Markenkollegen Casanova und Waldmann. Die ersten drei überquerten die Ziellinie innerhalb von 0,26 Sekunden.

Ergebnis: 1. Alessandro Gramigni (Aprilia); 2. Bruno Casanova (Aprilia); 3. Ralf Waldmann (Honda); 4. Jorge Martinez (Honda); 5. Dirk Raudies (Honda); 6. Kazuto Sakata (Honda); 7. Gabriele Debbia (Honda); 8. Fausto Gresini (Honda); 9. Hans Spaan (Aprilia); 10. Heinz Lüthi (Honda).

Das Rennwochenende in Malaysia wird Aprilia sicher in guter Erinnerung bleiben. Ein Grand Prix-Sieg, zwei zweite und ein dritter Platz. Wann hat es schon vier Aprilia-Fahrer an einem Wochenende auf dem Siegerpodest gegeben?

Grand Prix in Spanien

Nach den ersten drei Überseerennen fand in Spanien der erste europäische Grand Prix des Jahres statt.

500er-Klasse

Das Rennen der Halbliterklasse konnte Michael Doohan (Honda) klar für sich entscheiden. Mit 18 Sekunden Vorsprung vor dem Zweiten, Wayne Rainey (Yamaha), holte Doohan sich den vierten Sieg in Reihe. Die Cagiva-Fahrer Eddie Lawson und Alex Barros beendeten das Rennen auf den Plätzen elf und zwölf.

Ergebnis: 1. Michael Doohan (Honda); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Niall Mackenzie (Honda); 4. Kevin Schwantz (Suzuki); 5. John Kocinski (Yamaha); 6. Peter Goddard (Yamaha); 7. Juan Garriga (Yamaha); 8. Randy Mamola (Yamaha); 9. Miguel DuHamel (Yamaha); 10. Doug Chandler (Suzuki); 11. Eddie Lawson (Cagiva); 12. Alex Barros (Cagiva).

Punkte: 1. Michael Doohan (Honda) 80 Punkte; 2. Wayne Rainey (Yamaha) 47 P.; 3. Doug Chandler (Suzuki) 37 P.; 4. Kevin Schwantz (Suzuki) 35 P.; 5. Randy Mamola (Yamaha) und Juan Garriga (Yamaha) je 25 P.; 7. Niall Mackenzie (Yamaha) 23 P.; 8. Daryl Beattie (Honda) 18 P.; 9. Alex Criville (Honda) 16 P.; 10. Eddie Lawson (Cagiva) 14 P.; 11. Alex Barros (Cagiva) und Peter Goddard (Yamaha) je 10 P.

250er-Klasse

Pierfrancesco Chili hatte auf der Aprilia den besten Start. Hinter ihm folgten Masahiro Shimizu, Luca Cadalora (beide Honda) und der Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani. Shimizu übernahm die Führung, Chili fiel auf Platz vier zurück und dann kämpfte sich Cadalora an die Spitze vor. Wer nun glaubte, daß Cadalora sich wie in den drei Rennen zuvor absetzen könne, wurde enttäuscht. Plötzlich zeigte Loris Reggiani, was in der Aprilia steckt. Er schob sich auf Platz eins und setzte sich in einer Manier ab, die wohl keiner der Aprilia zugetraut hätte. Mit Abstand folgten Shimizu und Cadalora, die um Platz zwei kämpften. Dahinter fuhren Helmut Bradl (Honda), Chili und Carlos Cardus (Honda). Während Reggiani sich immer weiter entfernte, wuchsen seine Verfolger zu einen Viererpulk zusammen. Chili führte diese Gruppe an, die aus ihm, Bradl, Cadalora und Shimizu bestand. Als die vorletzte Runde zuende ging, überquerte Chili als zweiter die Ziellinie und dachte anscheinend, daß das Rennen vorbei sei. Er machte das Gas zu, stellte sich in die Fußrasten und winkte der Menge zu. Als er merkte, daß das Rennen noch eine Runde länger war, war er um einige Plätze zurückgefallen. Er beendete das Rennen schließlich auf Platz sechs. Sieger war Reggiani mit einem

Vorsprung von 5 Sekunden vor Bradl, Shimizu und Cadalora.

Ergebnis: 1. Loris Reggiani (Aprilia); 2. Helmut Bradl (Honda); 3. Masahiro Shimizu (Honda); 4. Luca Cadalora (Honda); 5. Carlos Cardus (Honda); 6. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 7. Alberto Puig (Aprilia); 8. Jochen Schmid (Yamaha); 9. Stefan Prein (Honda); 10. Massimiliano Biaggi (Aprilia).

Punkte: 1. Luca Cadalora (Honda) 70 P.; 2. Helmut Bradl (Honda) 42 P.; 3. Carlos Cardus (Honda) 33 P.; 4. Pierfrancesco Chili (Aprilia) 30 P.; 5. Alberto Puig (Aprilia) 29 P.; 6. Loris Reggiani (Aprilia) 28 P.; 7. Wilco Zeelenberg (Suzuki) 22 P.; 7. Masahiro Shimizu (Honda) 15 P.; 8. Jochen Schmid (Yamaha) 13 P.; 9. Doriano Romboni (Honda) 12 P.; 10. Loris Capriossi (Honda) 8 P.

125er-Klasse

Was ist spannender als jeder Krimi? Ein Rennen der Achtliterklasse. In den 24 Runden wechselte die Führung über zwanzigmal. Bruno Casanova (Aprilia), Ezio Gianola (Honda), Ralf Waldmann (Honda), Gabriele Debbia (Honda) und Fausto Gresini führten zeitweise das Rennen an. In einem Pulk von 10 Motorrädern wurde um die besten Plätze gekämpft. Der Aprilia-Fahrer Alessandro Gramigni konnte in Spanien nicht starten, da er sich bei einem Verkehrsunfall das Bein gebrochen hat. Bruno Casanova hatte den besten Start, aber schon in der ersten Runde wechselten die Positionen permanent. Ein spannendes Schauspiel für alle Zuschauer. Der Aprilia-Fahrer Casanova befand sich immer in der Spitzengruppe, bis ihn ein Überholmanöver von Fausto Gresini fast zum Sturz brachte. Casanova konnte einen Sturz vermeiden, mußte aber geradeaus in den Kies fahren. Damit war das Rennen für ihn gelaufen. Um die Ehre der Aprilias zu retten, arbeitete sich der Spanier Carlos Giro Platz um Platz vor, bis er hinter dem Spitzenreiter Waldmann lag und versuchte, auch diesen zu überholen. Am Ende wurde Waldmann als Sieger abgewunken vor Gresini und Giro. Die ersten fünf lagen nur 1,8 Sekunden auseinander.

Ergebnis: 1. Ralf Waldmann (Honda); 2. Fausto Gresini (Honda); 3. Carlos Giro (Aprilia); 4. Kazuto Sakata (Honda); 5. Noboyuki Wakai (Honda); 6. Gabriele Debbia (Honda); 7. Dirk Raudies (Honda); 8. Oliver Koch (Honda); 9. Jorge Martinez (Honda).

WM-Punkte: 1. Ralf Waldmann (Honda) 72 Punkte; 2. Alessandro Gramigni (Aprilia) 43 P.; 3. Bruno Casanova (Aprilia) 42 P.; 4. Noboyuki Wakai (Honda) 30 P.; 5. Fausto Gresini (Honda) 26 P.; 6. Dirk Raudies (Honda) 20 P.; 7. Jorge Martinez (Honda) 18 P.; 8. Kazuto Sakata (Honda) 16 P.; 9. Ezio Gianola (Honda) 13 P.; 10. Carlos Giro (Aprilia) 12 P.

Superbike-Weltmeisterschaft

In der Superbike-WM wird es in diesem Jahr etwas unübersichtlicher als in den Vorjahren. Sieben Wochen vor dem Start der Superbike-Europameisterschaft entschied die FIM einfach, diese Klasse zu streichen. Ein Schlag ins Gesicht für alle Teams und Fahrer, die die EM fahren wollten. Nun ist die FIM mal wieder zu einer umstrittenen Lösung gekommen. Alle EM-Piloten dürfen in den 22 europäischen WM-Läufen starten. Als EM-Piloten gelten alle Fahrer mit europäischer Lizenz, die im letzten Jahr die Superbike-WM nicht unter den ersten 10 beendeten. Die Punktwertung für EM und WM erfolgt getrennt, das heißt, EM-Piloten bekommen für beide Meisterschaften Punkte. Da die FIM einsah, daß die EM-Piloten aus Kostengründen nicht gezwungen werden können, an allen Rennen teilzunehmen, wurde die EM auf 10 Läufe begrenzt. Das heißt, ein Fahrer kann an allen 22 Läufen teilnehmen und nur seine 10 besten Ergebnisse werden gezählt. Die Teilnahme an möglichst vielen Läufen verhilft einem EM-Piloten also zu bis zu 12 Streichresultaten.

Nachdem beim Saisonauftakt in Spanien je ein Rennen von Aaron Slight (Kawasaki) und Raymond Roche (Ducati) gewonnen wurde, waren alle Superbikefahrer auf den zweiten Durchgang in England gespannt. In der Punktwertung führte Roche, der in diesem Jahr kein Werksfahrer mehr ist. Er holte seine Motorräder erst zwei Wochen vor dem Saisonauftakt ab, testete kaum und weiß noch gar nicht, wie er die gesamte Saison finanzieren soll. Umso mehr Achtung verdienen seine Ergebnisse in Spanien: siebenter und erster Platz.

Doug Polen, der in diesem Jahr der Werksfahrer Nummer 1 bei Ducati ist, legte eine gute Trainingszeit vor und sicherte sich einen Startplatz in der ersten Reihe. Das nützte ihm aber nicht viel, in der ersten Kurve nach dem Start entstand ein dichtes Gedränge, bei dem mancher Fahrer eingeklemmt wurde, und Polen fand sich plötzlich auf Platz 20 wieder. Die Führung hatte zunächst Terry Rymer auf der Kawasaki vor Fabrizio Pirovano (Yamaha). Rymer hatte anscheinend Schwierigkeiten. Pirovano konnte vorbeigehen und kurze Zeit später schied Rymer aus. Aber Pirovano sollte nicht lange das Rennen anführen. Carl Fogarty gab der Ducati die Sporen und holte sich den vordersten Platz. Mit einer Rekordrundenzzeit gewann Fogarty etwas Abstand, aber in der siebenten Runde stürzte er. Dadurch war Pirovano der Erste, doch hinter ihm lauerten schon Rob Phillis (Kawasaki), Roche und Scott Russell (Kawasaki). Roche ging an Phillis vorbei

und auch Russel überholte den Australier. Die ersten vier hatten sich vom restlichen Feld deutlich abgesetzt. In Runde 16 bremste Roche auf der letzten Rille und übernahm die Spitze. Phillis verlor den Anschluß zu den ersten drei. In der letzten Kurve attackierte Pirovano, aber Roche machte die Tür zu und überquerte die Ziellinie mit einer Motorradlänge Vorsprung. Auf den Plätzen drei, vier und fünf folgten die Kawasakis von Scott Russell, Rob Phillis und Aaron Slight. Polen, der sich von hinten langsam vorkämpfte, wurde sechster vor dem Ducati-Fahrer Stephane Mertens.

Im zweiten Rennen erwischte Russell den besten Start, dahinter kamen Giancarlo Falappa (Ducati), Takahiro Sohwa (Kawasaki), Rymer und Pirovano. Mit etwas Abstand folgten auf den Plätzen acht, neun, zehn und elf: Phillis, Fogarty, Mertens und Polen. Roche hatte einen schlechten Start und war in der ersten Runde 16ter. Rymer, der auf Platz drei lag, stürzte und Falappa übernahm die Führung vor Russel und Pirovano. Fogarty wollte es nach dem Sturz im ersten Lauf wissen und hatte sich auf Platz vier vorgearbeitet. Fogarty war nicht zu bremsen, holte sich Platz drei, danach die zweite Position und dann die Führung. Jetzt lautete die Reihenfolge: Fogarty, Russel, Falappa, Pirovano, Polen, Roche. Nun holte Roche alles aus der Ducati und katapultierte sich auf Platz drei. Falappa fiel zurück und Pirovano wurde vierter. Auch Polen konnte Falappa überholen und bot einen Zweikampf mit Pirovano. Derzeit ging Roche aus dem Windschatten an Russel vorbei und machte sich auf die Jagd nach Fogarty, aber der war zu weit weg. Fogarty gewann, zweiter wurde Roche knapp vor Russel.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Raymond Roche (Ducati); **2.** Fabrizio Pirovano (Yamaha); **3.** Scott Russell (Kawasaki); **4.** Rob Phillis (Kawasaki); **5.** Aaron Slight (Kawasaki); **6.** Doug Polen (Ducati); **7.** Stephane Mertens (Ducati); **8.** Jean-Yves Mounier (Yamaha); **9.** Ray Stringer (Kawasaki); **10.** Baldassare Monti (Honda); **11.** James Whitham (Suzuki); **12.** Daniel Amatriain (Ducati); **13.** John Reynolds (Kawasaki); **14.** Jeffrey de Vries (Yamaha); **15.** Christer Lindholm (Yamaha).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); **2.** Raymond Roche (Ducati); **3.** Scott Russell (Kawasaki); **4.** Doug Polen (Ducati); **5.** Fabrizio Pirovano (Yamaha); **6.** Aaron Slight (Kawasaki); **7.** Rob Phillis (Kawasaki); **8.** Giancarlo Falappa (Ducati); **9.** John Reynolds (Kawasaki); **10.** Daniel Amatriain (Ducati); **11.** Takahiro Sohwa (Kawasaki); **12.** Rob McElnea (Yamaha); **13.** Baldassare Monti (Honda); **14.** James Whitham (Suzuki); **15.** Christer Lindholm (Yamaha).

WM-Punkte: 1. Raymond Roche (Ducati) 66 Punkte; 2. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 56 P.; 3. Doug Polen (Ducati) 50 P.; 4. Rob Phillis (Kawasaki) 46 P.; 5. Aaron Slight (Kawasaki) 41 P.; 6. Scott Russell (Kawasaki) 39 P.; 7. Daniel Amatriain (Ducati) 36 P.; 8. Giancarlo Falappa (Ducati) 32 P.; 9. Carl Fogarty (Ducati) 30 P.; 10. Baldassare Monti (Honda) 19 P.; 11. Stephane Mertens (Ducati) und John Reynolds (Kawasaki) je 18 P.; 13. Takahiro Sohwa (Kawasaki) 13 P.; 14. Jean-Yves Mounier (Yamaha) und Terry Rymer (Kawasaki) je 9 P.

EM-Punkte: 1. Daniel Amatriain (Ducati) 68 Punkte; 2. John Reynolds (Kawasaki) 47 P.; 3. Baldassare Monti (Honda) 45 P.

In letzter Minute

In Hockenheim konnte Ducati-Werksfahrer Doug Polen zur Vorjahresform zurückgelangen und beide Rennen für sich entscheiden. Zweiter wurde in beiden Läufen Rob Phillis auf Kawasaki. Den dritten Platz belegte im ersten Lauf der Kawasaki-Fahrer Aaron Slight, im zweiten Durchgang sicherte sich der Ducati-Rider Giancarlo Falappa diese Position.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Rob Phillis (Kawasaki); 3. Aaron Slight (Kawasaki); 4. Scott Russel (Kawasaki); 5. Raymond Roche (Ducati); 6. Giancarlo Falappa (Ducati); 7. Stephane Mertens (Ducati); 8. Herve Moineao (Suzuki); 9. Andreas Hofmann (Kawasaki); 10. Carl Fogarty (Ducati).

2. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Rob Phillis (Kawasaki); 3. Giancarlo Falappa (Ducati); 4. Raymond Roche (Ducati); 5. Aaron Slight (Kawasaki).

WM-Punkte: 1. Raymond Roche und Doug Polen (beide Ducati) je 90 Punkte; 3. Rob Phillis (Kawasaki) 80 P.; 4. Aaron Slight (Kawasaki) 67 P.

Deutsche Meisterschaft in Speyer

Battle of Twins

Der Saisonauftakt zur Zweizylinder-Meisterschaft war alles andere als spannend. Klaus Caspers fuhr einem einsamen Sieg entgegen. Bernd König, der zweiter wurde, überquerte die Ziellinie mit 20 Sekunden Rückstand. Die ersten fünf Motorräder waren Ducatis.

Ergebnis: 1. Klaus Caspers (Ducati); 2. Bernd König (Ducati); 3. Josef Ilmberger (Ducati); 4. Jens Hofmann (Ducati); 5. Harry Gres (Ducati); 6. Herbert Enzinger (BMW); 7. Dirk Linnebacher (Bimota); 8. Karl-Richard Beck (Ducati); 9. Stefan Schulz (Moto Guzzi); 10. Klaus-Albert Stephan (Moto Guzzi).

Superbike

Beim ersten Lauf zur Superbike-Meisterschaft hatte der ungarische Gasfahrer Arpad Harmati (Yamaha) den besten Start. Hinter ihm reiheten

sich Ernst Gschwender (Kawasaki), Sven Seidel (Suzuki) und Edwin Weibel (Ducati) ein. Seidel überholte Gschwender und Harmati und übernahm die Führung. Die ersten vier hatten sich etwas vom Feld abgesetzt. Seidel verbremste sich vor einer Kurve, mußte den Notausgang nehmen und reihte sich etliche Plätze weiter hinten wieder ein. In der gleichen Kurve kollidierten Harmati und Gschwender und fuhr weiter, als sei nichts passiert. Die Reihenfolge lautete nun Harmati vor Gschwender und Weibel. Harmati schien nun Schwierigkeiten zu haben, er fiel Platz um Platz zurück. Gschwender führte vor Weibel und von hinten schloß Klaus Liegibel (Yamaha) zu den beiden auf. Auch Bernd Caspers, der einen schlechten Start hatte, kam von hinten heran. In Runde 10 bremste Weibel Gschwender am Ende der Zielgeraden aus und übernahm kurz die Führung, aber Gschwender konterte sofort. In der gleichen Kurve, wo sich schon Seidel verbremste, machte Weibel den gleichen Fehler und fiel auf Platz drei zurück. Diesen machte ihm dann auch noch Caspers streitig. An der Spitze laurete Liegibel auf eine Chance, Gschwender überholen zu können. Die Gelegenheit bot sich in der letzten Runde, als Gschwender einen Fahrfehler in der Schikane machte. Liegibel ging vorbei und gewann.

Im zweiten Lauf führte Sven Seidel deutlich auf der Suzuki, bis ihn ein Pleuelschaden aus dem Rennen warf. Nun war Wolfgang Hambach auf Kawasaki erster und er konnte seine Führung ins Ziel retten. Zweiter wurde Thomas Franz (Honda) vor Gschwender. Bernd Caspers, der im ersten Lauf dritter wurde, war gestürzt.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Klaus Liegibel (Yamaha); 2. Ernst Gschwender (Kawasaki); 3. Bernd Caspers (Ducati); 4. Edwin Weibel (Ducati); 5. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 6. Thomas Franz (Honda); 7. Owen Coles (Ducati); 8. Roland Oschwald (Ducati); 9. Thomas Stocker (Suzuki); 10. Sven Seidel (Suzuki).

2. Lauf: 1. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 2. Thomas Franz (Honda); 3. Ernst Gschwender (Kawasaki); 4. Andreas Hofmann (Kawasaki); 5. Edwin Weibel (Ducati); 6. Klaus Liegibel (Yamaha); 7. Roland Oschwald (Ducati); 8. Toni Heiler (Yamaha); 9. Michael Liedl (Kawasaki); 10. Bernhard Schick (Ducati).

Punkte: 1. Ernst Gschwender (Kawasaki) 32 Punkte; 2. Wolfgang Hambach (Kawasaki) 31 P.; 3. Klaus Liegibel (Yamaha) 30 P.; 4. Thomas Franz (Honda) 27 P.; 5. Edwin Weibel (Ducati) 24 P.; 6. Roland Oschwald (Ducati) 17 P.; 7. Bernd Caspers (Ducati) 15 P.; 8. Andreas Hofmann (Kawasaki) 13 P.; 9. Thomas Stocker (Suzuki) und Bernhard Schick (Ducati) je 11 P.

Sound of Singles

Das SOS-Rennen gewann Josef Frauenschuh auf KTM vor den beiden Yamaha-Fahrern Peter Steinmetz und Hans-Peter Meyer. Bester Gilera-Pilot wurde Martin Meyer, der das Rennen auf Platz 6 beendete.

Deutsche Meisterschaft

Battle of Twins auf dem Nürburgring

Nach dem ersten Rennen in Speyer sah es so aus, als ob Klaus Caspers in diesem Jahr wieder unschlagbar wäre, aber beim zweiten Lauf zur Deutschen Meisterschaft hieß der Sieger nicht Caspers sondern Thomas Körner. Körner, der im letzten Jahr von seiner wunderschönen Wasp zum Ducati-Einerlei gewechselt ist, überquerte die Ziellinie eine halbe Sekunde vor dem Titelverteidiger Caspers. Dritter wurde Bernd König, der mit 13 Sekunden Rückstand deutlich abgeschlagen war. Die drei erstplatzierten sind natürlich Ducati-Fahrer. Als vierter beendete Dirk Linnebacher mit der Bimota-Tesi das Rennen.

Ergebnis: 1. Thomas Körner (Ducati); 2. Klaus Caspers (Ducati); 3. Bernd König (Ducati); 4. Dirk Linnebacher (Bimota); 5. Jens Hofmann (Ducati); 6. Karl-Richard Beck (Ducati); 7. Uwe Brunzel (Ducati); 8. Herbert Enzinger (BMW); 9. Harry Gres (Ducati); 10. Josef Ilmberger (Ducati); 11. Martin Kratzer (Ducati); 12. Jens Polte (KTM); 13. Wolfgang Zeyen (Ducati); 14. Hartmut Müller (Norton).

DM-Punkte: 1. Klaus Caspers (Ducati) 37 Punkte; 2. Bernd König (Ducati) 32 P.; 3. Jens Hofmann (Ducati) 24 P.; 4. Dirk Linnebacher (Bimota) 22 P.; 5. Julius Ilmberger (Ducati) 21 P.; 6. Thomas Körner (Ducati) 20 P.; 7. Harry Gres (Ducati) und Karl-Richard Beck (Ducati) und Herbert Enzinger (BMW) je 18 P.; 10. Uwe Brunzel (Ducati) 9 P.

Tunesien-Rallye

Der Gilera-Fahrer Luigi Medardo konnte die Tunesien-Rallye vor dem Kawasaki-Piloten Alain Oliver und seinem Team-Kollegen Franco Picco gewinnen.

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	2123 Bardowick
Guzzi Müller	Hamburger Chaussee 73	2150 Buxtehude-Ovelgönne
Fa. Polo	Faulstr. 20-22	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	2300 Kiel
H.S. Motorrad-Technik	Gutenbergstr. 48	2350 Neumünster
Andre Vaut	Steinkamp 5	2743 Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	3300 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselnerstr. 1	4790 Paderborn-Elsen
J. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
Ralf Tholen	Brockendorferweg 16	5013 Elsdorf-Grouven
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
M.A.X.	Hauptstr. 93	7541 Straubenhardt 4
Hänsle GmbH	Industriestr. 12	7637 Ettenheim/Altdorf
Pit's Moto Italia Import	Hans-Thoma-Str. 2	7750 Konstanz
Fa. Stork	Carl-Metz-Str. 53	7800 Freiburg
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	8908 Krumbach
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.

Die Zeit ist gekommen...

Ein Muß für jeden Guzzi- oder Ducati-Fahrer. Jetzt endlich zu haben.
Diese Wanduhren sagen mehr aus als die Zeit. Sie sind Ausdruck von Exklusivität und Individualität.



- Junghans Quartzuhrwerk mit einjähriger Garantie
- Stromversorgung durch 1,5 V Batterie (nicht im Lieferumfang enthalten)
- Material: Vollkunststoff mit durchsichtiger Abdeckscheibe
- Gehäusedurchmesser = 22 cm

Nur 49,- DM
incl. Porto und Verpackung

EUROSPEED
VIDEOS

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos Saison 1991

SoS
Cup

BoT
DM

SERIE
DM

Lieferbar ab November '91 Preis jeweils nur 79,- DM

Weiterhin lieferbar:

- SoS '90, BoT '90, Superbike '90
- BoT '89 und Superbike '89

jeweils nur 59,- DM
jeweils nur 49,- DM

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich ___ Exemplare
von der Wanduhr zum Preis von 49 DM.

Motiv: **Guzzi**

Motiv: **Ducati**

Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

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

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Kein Nachnahmeversand möglich!

Antwort

Verlag Hasselbrink

Schönberger Str. 2

2322 Lütjenburg

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten ange-
kreuzten VHS-Video-Kassetten
 per Scheck/bar überDM liegt bei
 per Nachnahme und Gebühr
 per Bankeinzug. Meine Bankverbindung
ist:

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Verlag Hasselbrink

Schönberger Str. 2

2322 Lütjenburg

- SOS-VIDEO 91.....79,- DM
- BOT-VIDEO 91.....79,- DM
- SERIE-VIDEO 91.....79,- DM
- SUPERBIKE-VIDEO 90....59,- DM
- BOT-VIDEO 90.....59,- DM
- SOS-VIDEO 90.....59,- DM
- Superbike-VIDEO 89....49,- DM
- Bot-Video 89.....49,- DM

MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

- Ich möchte gerne ein Probeheft der MOTALIA haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.
- 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 beigefügt.
- können Sie von meinem Konto abbuchen. Meine Bankverbindung ist:

_____ Bank

_____ Bankleitzahl

_____ Kontonummer

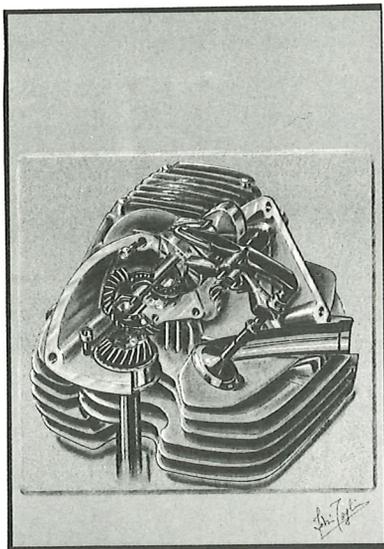
_____ Unterschrift

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

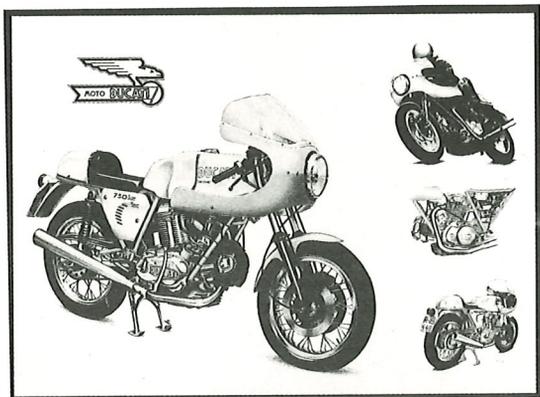
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



Links: Ducati-Zylinderkopf, mit vielfältigstem Autogramm von Dr. Fabio Taglioni, 70 x 50 cm, Farbdruck.
Preis 30,- DM



Oben: Ducati 750 SS (Rundmotor), handgemalt, Farbdruck, 70 x 50 cm.
Preis 34,- DM

Una Storia Amoroza

Es geschah im März 1988.

Ein ahnungsloser ich, schon seit Jahren stolzer Besitzer von mehreren italienischen Ein- und Zweizylinder-Maschinen, schlug die englische Zeitung Classic-Bike auf. P E N G!
In meinem unvorbereiteten Gehirn explodierte ein 60x40 mm kleines Bild von einem Motorrad und ließ nur noch einen einzigen Gedanken übrig: DAS MUß HER!

Der sich nach einiger Zeit automatisch einstellende Gedankensortiervorgang ließ dann die Erkennung weiterer Einzelheiten zu:
Einzylinder - Viertakter, DOHC, 46 BHP, 350 ccm.

Name: GILERA SATURNO (Die unrichtigen Einzelheiten zeigen deutlich, daß das noch ein recht früher Zeitpunkt des Bekanntwerdens der Maschine war.) Die ersten Nachforschungen waren entmutigend, keiner wußte was, Händler, Preis etc.

Wer verkauft schon GILERAS!?

Dann der erste Testbericht im "MO" 7/88 von Alan Cathcart (dem Manne muß es ähnlich wie mir ergangen sein), der mich durch seinen euphorischen Inhalt bestärkte.

Den Händler fand ich schließlich in der Fa. Rudolf in Renningen und da ich den schon vorher kannte, konnte ich ihn im Herbst dazu bringen, mir das Motorrad, das er schon für sich bestellt hatte, zu überlassen.

Ein Motorrad, das ich zu diesem Zeitpunkt weder "live" gesehen, geschweige denn gefahren hatte und von dem ich nur den circa-Preis kannte.

Da hatte echt was ausgehakt.

Das Frühjahr '89 kam, das Motorrad nicht.

Ich war (angeblich) etwas unleidlich zu dieser Zeit. Nach diversen Telefonaktionen zwischen Händler, Importeur und Herrn Ungeduldig (ich) waren die freundlichen Leute von Vespa bereit, mir eine von den eigentlich vorab für SOS-Rennfahrer vorgesehenen ersten 20 handgearbeiteten Maschinen zu überlassen.

Ein Anruf des Händlers in meiner damaligen Firma bewirkte ein vorzeitiges Vereinsamen meines Schreibtisches. Nix wie hin! Mit ganz weichen Knien stand ich vor ihr. Würde Ornella Muti zu ihren besten Zeiten als Motorradwiedergeborene, müßte sie so aussehen!

Zur Bank fahren, Geld holen, Bruder und Transporter holen und Motorrad abholen, waren in Windeseile erledigt.

Und an diesem Abend habe ich mir ein gutes Fläschle Chianti (spätestens jetzt erkennt der sachkundige Leser den Schwaben bzw. Bekennnis-Italiener) aus dem Keller geholt, mich auf meinen Schrauberstuhl in der Garage vor die Saturno gesetzt, und wir zwei ganz alleine haben dann das Fläschle ausgesüffelt. (Na ja, vielleicht habe ich doch den größeren Teil abgekriegt.)

Die ersten, zwecks Einfahren, "relativ" vorsichtigen Fahrten ließen schon gewisse Rück-

schlüsse zu: Das war in jeder Hinsicht ein Übergerät! Nach der ersten Inspektion ließ ichs immer wilder angehen. Luftfilter und Vergaserbedüsung wurden modifiziert, obwohl meine schon laut Papieren 41 PS hat. Daraus macht sie langliegend gute 190 km/h.

Meine Freunde teilten sich daraufhin in 2 Lager: Diejenigen, die nicht mehr mit mir wegfahren wollten (warum sagen sie nicht) und diejenigen, die plötzlich bei jeder Gelegenheit "mal tauschen" wollten.

Testberichte in Zeitungen, wonach man mit dem Gerät auf kurvenreicher Strecke "Superbikern" zeigen kann, wo Ideallinien und Bremspunkte liegen können, tat ich zunächst ab.

Irgendwann hab ichs dann doch probiert. Es stimmt.

In den jetzt gefahrenen 3 Saisonen hat das Motorrad 10000 km auf die Uhr gekriegt. Nicht mehr, da ich meine Jahreskilometer auf bis zu 4 Motorräder verteile. Kaputt ging nichts, bis auf einen Vibrationsschaden im Tank (Kulanz).

Also Schrauben: Unitalienisch langweilig.

Schön, schnell, kursstabil, handlich, sparsam (max. 4,5l/100km), zuverlässig - das perfekte Motorrad für jederfrau/mann?

Nein. Wer zu klein ist, liegt bäuchlings auf dem Tank und schielt mit verrenktem Hals durch die Verkleidungsscheibe.

Wer zu groß ist, kann gar nicht so viele Extremitäten falten, wie er müßte.

Wer zu dick ist, darf nicht (max. 87 kg Zuladung) und kann nicht (weil zwischen Tank und Höcker nicht viel Platz ist).

Und wer gerne bummelt, hat auch Pech. Das verfluchte Ding kann nicht langsam fahren.

Also: Das Optimum für ein paar wenige Individualisten (lat., zu deutsch: Spinner), und damit ein Motorrad, das schon vor seinem Erscheinen Legende war und später einmal in einem Atemzug mit einer 750SS Desmo, mit einer Le Mans I, mit einer Aermacchi Ala-d'Oro genannt werden wird, ein würdiger Nachkomme der berühmten San Remo-Rennmaschine gleichen Namens aus den 50'er Jahren.

Ich werde sie nie hergeben!

Bis bald

Euer Frank

PS: Ein Foto schicke ich nicht mit, denn jeder aufrichtige Italofreak weiß, wie die Saturno aussieht.

Wer's nicht weiß, hat noch nicht gelebt.

Technik: Ölfilter

Im letzten Heft hat Konrad Räss aus der Schweiz in dem Artikel über seine Ducati 900 SS ein paar Fragen zu den Themen Ölkühler und Ölfilter aufgeworfen. Besonders das Thema Ölfilter ist für viele Italo-Fahrer sehr interessant, haben doch viele italienische Motorradhersteller erst recht spät angefangen, wirkungsvolle Ölfilter zu montieren. Deshalb wollen wir uns in diesem und dem nächsten Heft erstmal mit der Aufgabenstellung der Ölfilterung befassen.

Wieso muß das Öl gefiltert werden? Das Öl hat mehrere Aufgaben zu erfüllen. Als erstes ist es für die Schmierung der Lager innerhalb des Motors zuständig. Außerdem kühlt es Motorteile, die ihre Wärme nicht direkt an Kühlwasser oder Kühlluft abgeben können. Diese innere Kühlung macht ca. 10 % der Gesamtkühlung aus. Eine weitere Aufgabe ist die Feinabdichtung zwischen Kolbenringen und Zylinderwand, außerdem schützt das Öl vor Korrosion. Und zu guter Letzt sollen Verunreinigungen und Verbrennungsrückstände abgeführt werden.

Während des Betriebs verschmutzt das Öl also durch Verbrennungsrückstände. Dazu kommen Staub aus der Ansaugluft (offene Trichter!), Ablagerungen und verschleißbedingter Abrieb der Motorenteile. Diese ganzen Verschmutzungen werden von heutigen Ölen in Schwebelösung gehalten und durch die Ölfilterung aus dem Öl herausgefiltert.

Wenn der Motor aber über keinen Ölfilter verfügt, werden diese Schmutzteilchen unter Druck zu den Schmierstellen befördert, wo sie den Verschleiß erhöhen und Schaden anrichten können. Für höhere Abnutzung sorgen Partikel im Öl, die größer als 3-4 Mikrometer (1 Mikrometer = 0,001 mm) und relativ hart sind. Über 95 % der Partikel im Motoröl sind kleiner als 4 Mikrometer. Der normale Abrieb und Ruß aus der Verbrennung führen meistens zu Partikeln, die kleiner als 1 Mikrometer sind. In heutigen Hochleistungsölen befinden sich Additive, die verhindern, daß sich diese kleinen Teilchen zu größeren Klumpen zusammenfügen. Wenn aber diese Additive verbraucht sind, entstehen größere Partikelklumpen oder der gefürchtete Ölschlamm.

Veraltete Methoden der Ölireinigung

Die erste Stufe der Ölireinigung ist ein grobes Sieb, welches aber nur große Verunreinigungen aufhalten kann. Von einer Filterung kann man hier nicht reden. Moto Morini verbaut bis heute nur so eine absolut unzureichende Ölfilterung.

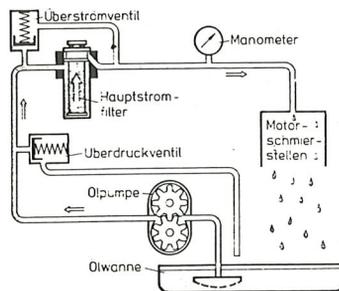
Eine weitere Möglichkeit, Dreckpartikel aus dem Öl zu entfernen, sind Zentrifugalfilter. Verschiedene Motoren haben in den Kurbelwellen Zentrifugalfilter (auch Schlammhülse oder Schleuderfilter genannt). Bei Guzzi befindet sich dieser Zentrifugalfilter im Hubzapfen. Bei Ducati und Morini sitzen die Schlammbohrungen in den Kurbelwellenwangen. Durch die Zentrifugalkraft werden die Dreckpartikel im Öl nach außen geschleudert und setzen sich an

der Außenwand fest. Ist diese Hülse aber halb voll, wird der Dreck direkt an die Pleuellager weitergeleitet. Im Extremfall kann es passieren, daß die Ölbohrungen zu den Pleueln verschlossen werden. Der Zentrifugalfilter läßt sich nur reinigen, wenn der Motor zerlegt wird!

Im Zusammenhang mit Motoren, die Zentrifugalfilter besitzen, dürfen keine Ölzusätze mit Molybdändisulfid (MOS) verwendet werden. Diese festen Schmiermittel werden durch den Zentrifugalfilter aus dem Öl herausgeschleudert und setzen schnell den hohlen Hubzapfen zu. Verschiedene Schmieröle enthalten Molybdändisulfid. Von diesen Ölen ist abzuraten. Gleiches gilt für Öle mit Wolfram-Additiven.

Richtige Ölfilter

Es gibt zwei Ölfiltersysteme zu unterscheiden: Hauptstromölfilter und Nebenstromölfilter. Der Hauptstromölfilter liegt, wie der Name schon sagt, im Hauptstrom des Öls. Alles Öl, das von der Ölpumpe angesaugt wird, muß zwangsweise durch diesen Filter, BEVOR es zu den Schmierstellen weitergeleitet wird.



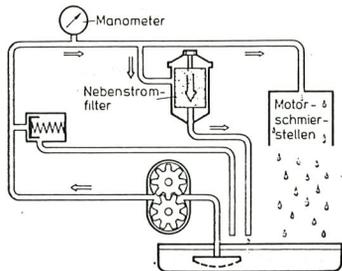
Ölkreislauf mit Hauptstromfilter.

Das Öl wird auf dem Weg zu den Schmierstellen durch den Filter gepumpt. Ein Überstromventil stellt sicher, daß der Ölkreislauf nicht zusammenbricht, wenn der Filter verstopft.

Beim Nebenstromfilter saugt die Ölpumpe das Öl an und leitet den Großteil UNGEFÄHRT zu den Schmierstellen und nur ein geringer Teil (ca. 10 %) wird durch den Nebenstromfilter geleitet. Nebenstromölfilter hat z.B. Ducati bis zum Anfang der achtziger Jahre verwendet. Erst die Königswellenmodelle mit Trockenkupplung verfügen über einen Hauptstromölfilter.

Ölfilter können natürlich unterschiedlich feinschmig ausgeführt sein. Nun kann man den Filter aber nicht beliebig fein machen, da die

Gefahr besteht, daß sich ein zu feiner Filter zu-
setzt und verstopft. Zusätzlich erhöht sich der
Durchflußwiderstand, je feiner der Filter ist. Ein
Hauptstromölfilter wird meistens so ausgelegt,
daß er Verunreinigungen, die größer als 5 Mi-
krometer sind, aus dem Öl herausfiltert. Ne-
benstromfilter können feiner ausgelegt werden,
da sie den Hauptstrom nicht beeinflussen.



Ölkreislauf mit Nebenstromfilter.

*Das Öl gelangt ungefiltert zu den Schmierstellen.
Nur ein geringer Teil des Öls wird gefiltert und
läuft zurück in die Ölwanne.*

Falls ein Nebenstromfilter mal verstopft, bricht
die Ölversorgung nicht zusammen, während
ein zugesetzter Hauptstromfilter die Ölversor-
gung verschließen würde. Um das zu verhinder-
n, besitzen die meisten Hauptstromölfiler eine
Umgehungsleitung mit einem Überström-
ventil, welches sich öffnet, wenn das Filterele-
ment verstopft ist oder dem Durchfluß des
kalten, dickflüssigen Öls einen zu großen Wi-
derstand entgegengesetzt. (Beim Kaltstart kö-
nnen Spitzendrücke von 25 bar entstehen.)

Ein Nebenstromfilter kann also kleinere Durch-
gangsquerschnitte als ein Hauptstromfilter ha-
ben.

Feinstölfiler

Einige Firmen bieten Feinstölfiler zur nachträg-
lichen Montage an. Diese Filter sind extrem
feinmaschig und sollen alle Verunreinigungen
und Kondenswasser herausfiltern. Je nach
Hersteller wird angegeben, daß ein Ölwechsel
nur noch alle 100 000 km oder gar nie mehr
nötig ist. In dem Öl befinden sich aber Additive,
die durch Alterung und Verbrauch ihre Wirkung
verlieren. Außerdem ist bei vielen Motorrädern,
anders als im Automobilbau, das Motoröl aber
auch im Getriebe für die Schmierung verant-
wortlich. Dort werden die Molekülketten des
Öls durch die Zahnräder zerschnitten. Die Her-
steller von Feinstfiltern geben an, daß es reicht,
wenn das vorhandene Öl durch das Auffüllen
des verbrauchten Öls aufgefrischt wird. Da-
durch, daß ein Ölwechsel nicht mehr nötig sein
soll, wird natürlich das Geld für neues Öl ge-
spart, außerdem fällt kein Altöl an, daß entsorgt
werden muß.

Diese Feinstfilter dürfen natürlich nur als Ne-
benstromfilter montiert werden.

Magnetfilter

Eine zusätzliche Möglichkeit, das Öl etwas von
Abrieb zu reinigen, ist die Installation von per-
manenten Magneten. Diese Magneten halten
im Öl befindliche Metallpartikel fest. Eine ein-
fache Variante ist es, Ölablaßschrauben mit Ma-
gneten zu verwenden. Diese kleinen Magneten
sehen schon nach kurzer Zeit wie ein Igel aus.
Man glaubt gar nicht, wie viele Metallspäne
sich im Öl befinden. Solche Schrauben erhält
man im Zubehörhandel (Polo, Hein Gericke).
Bei jedem Ölwechsel muß man natürlich die
Späne von dem Magneten entfernen. Man
kann auch in dem Ölsumpf einen größeren Ma-
gneten befestigen.

Die ideale Ölfilterung

Heutzutage gilt es als Standard, daß die Öl-
pumpe das Öl durch ein grobes Sieb ansaugt,
das schon mal die größten Verunreinigungen
aufhält. Dicht hinter der Ölpumpe sitzt der
Hauptstromölfiler, durch den alles Öl gedrückt
wird, bevor es zu den Schmierstellen weiterge-
leitet wird.

Eine ideale Verbesserung wäre, zusätzlich ei-
nen Feinstfilter als Nebenstromfilter zu instal-
lieren, der auch die kleineren Partikel aus dem
Öl filtert, die den Hauptstromölfiler passieren.
Aber auch mit zwei Ölfiltern kann man nicht auf
den Ölwechsel verzichten, da die Additive im
Öl altern. Die Ölwechselintervalle können aber
deutlich vergrößert werden.

Der richtige Ölwechsel ist wichtig

Wenn der Motor im Betrieb ist, befinden sich
die Verunreinigungen in der Schwebelage im Öl.
Wird das Fahrzeug abgestellt, so sacken die
meisten Verunreinigungen nach kurzer Zeit auf
den Grund der Ölwanne und lagern sich da ab.
Wer nun nach einer gewissen Standzeit das
Motoröl wechselt, erwischt diese Verunreini-
gungen nicht. Er wechselt zwar das Öl, aber
der Dreck bleibt drin! Bei der nächsten Fahrt
werden die Partikel wieder aufgeschleudert
und kommen erneut in den Ölkreislauf. Daher
ist es wichtig, daß das Öl sofort nach einer län-
geren Fahrt gewechselt wird, wenn sich die
meisten Verunreinigungen noch in der Schwebelage
befinden, so daß sie beim Ölwechsel auch
wirklich mit dem Öl herauskommen.

Bei Motoren, bei denen man die Ölwanne en-
tfernen kann, bietet es sich an, diese in größe-
ren Abständen zu demontieren und zu reini-
gen. Man wundert sich, wieviel Dreck noch in
der Ölwanne lagert, den man beim Ölwechsel
nicht herausbekommen hat.

Guzzi-Fahrer wissen das, denn die müssen ja
sowieso die Ölwanne abbauen, um den Filter
zu wechseln.

*In dem nächsten Heft wollen wir einige Nach-
richter und Umbaumöglichkeiten für italienische
Motorräder vorstellen. Sicher können einige unse-
rer Leser hierzu mit Informationen und Erfah-
rungen beitragen. Die Red.*

Gepäckträger für Ducati 907 I.E.

Die Firma Hepco & Becker bietet einen Gepäckträger für die Ducati 907 I.E. für knappe 300 DM an. Es können zwar alle Koffer der Firma montiert werden, aber die Koffer verdecken meistens die Soziusfußrasten und verhindern dadurch das Fahren zu zweit. Nur der Koffer Benjamine (25 Liter) läßt die Beifahrerfußrasten frei.

Billet-Bremszangen

Aus England importiert die Firma Team Metisse, Am Wensler Bahnhof 2, 3304 Wende- burg, Tel. 05303/1376 Billet-Bremszangen mit vier und sechs Kolben. Diese Bremsättel werden aus Leichtmetall gefräst, wobei die Zangen für jedes Modell so gefertigt werden, daß sie direkt an die originale Verschraubung passen. Dadurch müssen keine häßlichen Adapterplatten verwendet werden. Die Brems- zangen sind für die Ducatis neueren Baujah- res als Sechskolbenbremszangen lieferbar. Für die meisten Guzzis können Vier- oder Sechskolbenzangen geliefert werden. Das TÜV-Gutachten ist in Arbeit und wird vermut- lich bis zum Erscheinungstermin dieser Aus- gabe vorliegen.

Die serienmäßigen Bremscheiben können weiterverwendet werden. Dabei sollten Guz- zifahrer aber bedenken, daß bei diesen Bremszangen die Beläge nicht auf der ganzen Breite der bisherigen Bremsfläche tragen son- dern nur auf einem schmäleren Außenring.

Der Innenkreis der früheren Bremsflä- che wird schnell verrostet und nicht mehr durch die Bremsbeläge wie- der blank ge- bremst. Es bleibt also ein Rostring.

Jeder Kolben hat einen einzelnen Bremsbelag, da- durch wird ein gleichmäßiges Ab- nutzen erreicht.

Die Vierkolbenzan- ge kostet 599 DM und für eine Sechs- kolbenzange müs- sen 745 DM be- zahlt werden. Dazu kommen die Be- läge mit 52 DM bzw. 78 DM pro Zange.





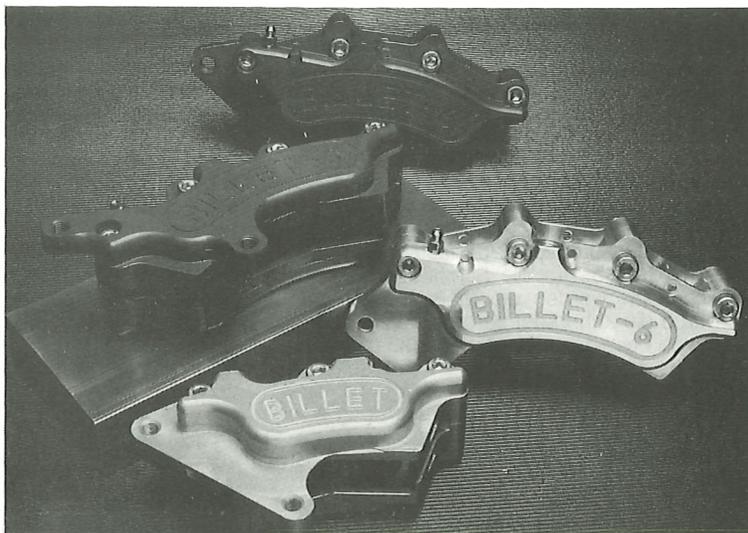


**Motortuning,
Fertigung von Spezialteilen,
Neumaschinen, Zubehör**

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

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

*Die Billet-Bremszangen werden für jedes
Motorrad individuell gefräst.*



Alu-Tank für Daytona

Die Moto Guzzi Daytona steht noch nicht bei den Händlern, da gibt es von der Firma Team Metisse, Am Wenser Bahnhof 2, 3304 Wendeburg, Tel. 05303/1376 schon einen Alu-Tank für das neuste Guzzi-Modell. Der Kraftstoffbehälter, der ca. 2,5 kg wiegt und damit um 50 % leichter als das Serienteil sein soll, wird ca. 1000 DM kosten. Auf Wunsch wird er kostenlos poliert.

Bosch-Teile für große Guzzis

Die Firma Bosch verkauft unter der Teilenummer 0 301 600 114 einen H4 Scheinwerferersatz, der ohne Änderungen bei der V 7 Sport passen soll. Der Preis liegt knapp über 40 DM.

Die Feldwicklung des Bosch-Anlassers für große Guzzis kann man bei jeder Bosch-Niederlassung unter der Bestellnummer 100 41 11003-850 bekommen.

Alte MOTALIAS noch lieferbar?

Immer wieder erreichen uns Anfragen, ob die alten Ausgaben der MOTALIA noch lieferbar sind. Nach unserem Umzug haben wir alle noch vorhandenen Hefte zusammengesammelt und einmal aufgelistet, welche Ausgaben noch verfügbar sind.

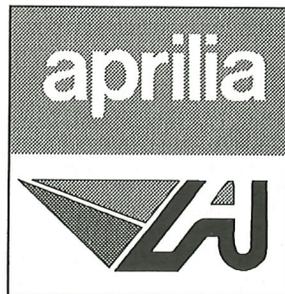
Diese Hefte können bei uns bestellt werden:

Nr. 1 + 2 + 9 + 25 + 26 + 27 + 28 + 29 + 30 + 32 + 34 + 35 + 36 + 37 + 38.

Ein Heft kostet 2,50 DM. Die Bezahlung kann erfolgen in Form von Überweisung auf unser Konto, Verrechnungsscheck, Einzugsermächtigung oder Briefmarken.

Kein Nachnahmeversand!

Bestelladresse siehe Impressum.



Bielefeld

MOTO GUZZI

10 Jahre

Hökenschnieder GbR

Moto Guzzi + Aprilia Vertragshändler

Ersatzteilschnellversand, Alu-Cockpit's, Bleifreiumrüstung in nur 7 Tagen!

Rufen Sie uns an: 0521/452445 und nutzen Sie unsere Erfahrung !

Blaukittel-Kabarett

Es ist wieder mal soweit. Vor vier Wochen erst die California angemeldet, weil erstens das Jahr, bis der Brief verfällt schon fast rum war, und ich mir die dämliche Verlängerung ersparen wollte. Und zweitens ist demnächst der TÜV fällig.

Es ist jetzt genau der fünfte Besuch auf der "amtlichen Prüfstelle" mit der T 3. In den 10 Jahren, seit wir uns gefunden haben, hat sie mich treu und brav durch die Welt getuckert und dieses Jahr hat sie ihren 15. Geburtstag gefeiert, seit sie in Mandello vom Band gelaufen ist. Mehrere Mopeds sind ja ganz schön, aber wenn man dafür einen eigenen Terminkalender braucht, um die unterschiedlichen Termine für TÜV und Zulassungen im Auge zu behalten, dann kann das ganz schön nerven (es gibt ja auch noch wichtigeres im Leben als TÜV und Zulassungsstelle).

Letztes Jahr beim "Überwachungs-Verein" in unserem Nachbarort gab's einen kleinen Aufstand, als ich statt des serienmäßig eingetragenen und völlig unterdimensionierten 4.10er (Zollgröße) Hinterradreifens endlich einen 4.00 eintragen lassen wollte (Metzeler Touring Spezial gibt's ja nicht mehr, die waren auch als 4.10er breit genug). Dafür mußte dann extra ein Gutachten ran, weil er nicht glauben wollte, daß der 4.00 breiter ist. (*Das verstehe ich auch nicht. Die Red.*) Da hat meine ganze Überredungskunst nichts genützt und ich habe auch nicht Ar..... zu ihm gesagt - das schwöre ich!. Als sich der "fachkundige Inschenieur" dann bequemt hat, in seiner Fachliteratur (Reifenprospekte von Metzeler) nachzusehen, offenbart er seinen ganzen Motorradsachverstand, und sagt: Ein 4.25er wäre in Ordnung, aber da ich ja einen viel zu schmalen 4.00er montiert habe - keine Eintragungschancen! Aber jetzt war nun mal der nagelneue Socken drauf, und verdammt noch mal, den wollte ich auch eingetragen haben. Drei Wochen später mit Gutachten ging's dann.....

Dann war ja noch die Sache mit dem Seitenwagen vor 4 Jahren. Der gleiche "fachkundige Inschenieur" bei genau dem gleichen "Überwachungs-Verein". Ich fahre voller Optimismus vor und will meinen Jupiter eintragen lassen. Für mehr hat es nicht gereicht. War fast neu, Zeit, für einen Steib aufzubauen, hatte ich nicht und das neumodische Plastikgerümpel kommt an die 76er Guzzi nicht ran. Sieht auch einigermaßen stabil aus und läßt sich nach Umbau auf Koni ganz vernünftig fahren.

Nachdem der Prüfer dann festgestellt hat, daß alle Lämpchen munter vor sich hinfunzeln, beginnt er ganz wild mit einem 30 cm Lineal, Kreide und Taschenrechner herumzuhantieren. Ich gucke noch ganz interessiert zu und denke schon: "Mein Gott, wenn der so genau nachmißt, das bedeutet nichts

Gutes." Nach 10 Minuten kommt endlich die Quizfrage: "Wie haben Sie denn die Vorspur eingestellt?" "So 20-25 mm müßten es wohl sein", antworte ich. "Genau 25 mm habe ich ermittelt", teilt er mir ganz stolz mit, aber wie er das rausgekriegt hat, bleibt mir ein Rätsel. Der ganze Boden um das Gespann ist mit Kreidestrichen vollgemalt und wenn er verschiedene Farben benutzt hätte, würde das vielleicht noch ganz lustig aussehen. Alles war soweit klar, bis er noch einmal sein Maßband zückt und den Abstand zwischen den Lenkerenden nachmißt.

"Der Lenker ist leider zu schmal, nach dem Gutachten fehlen genau 30 Millimeter." Ich sage noch ganz frech: "Dann messen Sie doch an den Lenkerenden und nicht in der Mitte der Griffe, dann müßte es doch hinwauen." "Der Lenkerabstand wird immer von der Griffmitte gemessen!" Ich wollte noch sagen: Einen breiteren Lenker als die Segelstange der California werde ich wohl nicht bekommen, aber das habe ich mir verkniffen. Statt dessen sage ich ganz freundlich: "Ich werde sehen, wo ich einen Breiteren bekommen kann", und verschwinde vom technischen Gelände in der vollen Absicht, noch heute die begehrte Eintragung zu bekommen.

Auf der Heimfahrt war mir in Gedanken schon alles klar. Alurundmaterial suchen, in die Drehbank, Stopfen für die Lenkerenden drehen, reinkloppen, Griffe drauf, Chrom polieren damit er schön neu ausschaue - fertig! Wer so scharf auf Millimeter ist, will einfach vera... werden. Pünktlich zum Ende der TÜV-Mittagspause stehe ich wieder auf der Matte.

"Na, haben Sie einen anderen Lenker bekommen?" "Glück gehabt", sage ich freudestrahlend, "bei einem Händler habe ich noch einen aufgetrieben und auch gleich montiert." Er mißt nach - alles Paletti, sogar noch 5 mm mehr als im Gutachten steht. Sein Kommentar: "Sie haben doch bestimmt bemerkt, daß das Fahrverhalten viel besser geworden ist?" Ich bin sprachlos und mehr als ein Kopfnicken kann ich mir nicht entlocken. Wahlweise den Seitenwagen eintragen, ist kein Problem und extra zahlen für den zweiten Auftritt muß ich auch nicht. Sind doch fair die Jungs, oder?

Aber eigentlich wollte ich vom TÜV-Erlebnis '91 plaudern. Also, auf der Fahrt zum "Ü-Verein" merke ich in der ersten Rechtskurve, daß die Guzzi sich etwas mehr als sonst nach links neigen will. Das geht nicht an, denke ich und schaue nach. Zu meinem Ärger muß ich

feststellen, daß sich die Sicherungsmutter der vorderen Seitenwagenstrebe verflüchtigt hat. Mist! Bin eh schon spät dran und deswegen noch mal nach Hause fahren? Kommt gar nicht in Frage und fahre schön langsam, immer die Strebe im Auge, zum TÜV.

Funzel, Hupe, Fahrgestellnummer, Reifen - alles o.k., dann die klassische Frage: "Haben Sie irgend etwas an dem Motorrad verändert?" Ich verneine. Dann kommt die Probefahrt. "Geht ja nur links rum," denke ich, "Rechtskurven traut der sich doch nicht." Zweimal abgemurkst, los geht's eine Runde links rum, Brembos zugemacht - geht, fertig. Denke ich. "In dem Kfz-Schein steht doch: Mit Windschild und Päcktaschen für den Beiwagenbetrieb nicht geeignet."

"Aber Sie sehen doch, daß der eingetragen ist", sage ich dem Menschen im blauen Kittel. Großes Rätselraten, warum der Kollege diesen Passus vor 4 Jahren nicht gestrichen hat. Zwei Blaukittel-Kollegen werden zu Rate gezogen und überlegen messerscharf mit, bis einer mit todernster Miene sagt: "So wie ich das verstehe, darf das Motorrad nur ohne Windschild und Päcktaschen gefahren werden, wenn der Seitenwagen angebaut ist."

Wenn ich von den Jungs nicht schon an einige Dummheiten gewöhnt wäre, hätte mich der Kommentar bestimmt umgehauen. Am besten nichts sagen, denke ich. So viel Stuß

von seinem Kollegen kann selbst mein Guzzi-Testfahrer nicht verkraften und klebt, mehr um der Sache ein Ende zu bereiten, die Plakette auf.

Ich fahre nach Hause und bringe erstmal die Mutter an der Seitenwagenstrebe in Ordnung, schließlich will ich ja sicher fahren, und in so einem Fall kann man sich, wie die Erfahrung zeigt, mit Sicherheit nicht auf den TÜV verlassen. Die Prüfer-Welt besteht wohl aus Angst vor der eigenen Unwissenheit nur aus Nümmerchen, bunten Zetteln, Meßgeräten in allen Größen und Farben und was es sonst noch so an Scherzartikeln gibt. Nur der gesunde Menschenverstand ist den Jungs irgendwie abhanden gekommen und wird anscheinend auch nicht verlangt.

Ich habe beschlossen dem "Überwachungs-Verein" beizutreten. Möchte mich aber erst noch informieren, was man da so an Beitrag zahlen muß, ob die Eintrittspreise für Mitglieder billiger sind (lohnt sich für mich), wann die Jahreshauptversammlung ist und mit wieviel Stimmen man gewählt werden muß, um im Blaukittel-Kabarett auftreten zu dürfen. Ich spiele schon mit dem Gedanken, mich zur Wahl zu stellen. Bei den Kapazitäten, die dort gewählt werden, habe ich bestimmt keine Chance, denn mein gesunder Menschenverstand ist mir noch nicht abhanden gekommen.

Manni Sprenger



Moto Guzzi 850 T3 California mit Jupiter Seitenwagen, umgebaut auf Koni-Dämpfer und etwas gefälligere Beleuchtungsanlage.

REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

Der Eintrag regelmäßiger Italotreffs in diese Auflistung ist kostenlos, Postkarte oder Anruf genügt. Änderungen und Neueintragungen werden fett hervorgehoben.

"Le Mans" Treffen in Osnabrück, "Bulls-Eye", Mindenerstr. 194 jeden 2. + 4. Dienstag im Monat um 20.00 von April - Oktober (danach privat). Info: 0541/388336.

Der Ducati-Club Schorndorf trifft sich zum Stammtisch an jedem 1. Freitag im Monat. Der Treffpunkt ist das Gasthaus "Adler" in Plüderhausen um 20 Uhr. Infos von Karl Sprügel, Tel. 07361/78439.

Der Moto Guzzi Stammtisch Hannover trifft sich jeden Dienstag in den ungeraden Wochen ab 20 Uhr im Restaurant Nikopolis, Husarenstr. 7, 3000 Hannover-Vahrenwald. Info: Frank, Tel. 0511/417174.

Der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. findet jeden 1. und 3. Dienstag im Monat ab 20 Uhr im Gasthof "Zum Friesenhof" in 5160 Düren-Kufferath statt. Info: Peter 02235/6417 wochent. ab 18 Uhr.

GS-SZ-WF-BS aufgepaßt: Jeden 1. Samstag im Monat ab 15.00 Uhr treffen sich Fahrer ital. Motorräder in der Waldgaststätte "Zur Ohlei" zwischen 3380 Hahndorf und Groß Dühren. Info: Tel. 05321/80627.

Der Italo Moto Club Schweiz trifft sich jeden Dienstag ab 19.30 Uhr im Restaurant Bären in 3417 Rüegsau BE (CH). Im Sommer gibt es dort Plätzli und Bratwürste vom Grill des Italo Clubs Schweiz. Info: 031/7010210.

Der Italienerstammtisch Niederrhein trifft sich jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat in der Gaststätte "Bauerbahn" in 4040 Neuss. Info: Wilma Spelter, Tel. 02101/47925.

Ducati-Stammtisch Rhein-Ruhr, Haus Hespertal, Hammer Str. in Essen-Werden alle 14 Tage freitags ab 20.00 Uhr. Info: Peter Wehling, Tel. 0208/474972.

Der Ducati Club Cavallo e.V. Stuttgart trifft sich jeden 1. Freitag im Monat im Gasthaus "Sonne" in Kornwestheim, Stammheimer Str. 70 um 20.00 Uhr. Info: Tel. 07141/241274.

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

Italiener- und Klassikerfreunde treffen sich jeden Freitagabend ab 18.00 Uhr am Fuße der Schauinsland-Strecke bei Freiburg beim Gasthaus "Zum Start". Ab 20.30 Uhr oder Regen in Freiburg, Pizzeria "Kronenbräu-Eck", gegenüber Johanniskirche/Amt für öffentl. Ordnung. Info: 0761/64611.

Jeden Donnerstag trifft sich der Stammtisch des Moto Guzzi Club Friedrichshafen e.V. im Gasthaus "Zum Hirsch" in Goppertsweiler bei Neukirch. Info: 07542/52107.

Ducati Stammtisch Berlin. Jeden 1. Montag im Monat in 1 Berlin 46, Nicolaistr. 69 um 20.00 Uhr. Info: 030/6618195.

Spaghetti- und Oldtimerfreunde treffen sich jeden 1. Freitag in den Vereinsstuben, 8891 Töttenried nahe A8, Ausfahrt Adelhäusen ab 19.30 Uhr. Info: 08258/225.

Der zwanglose Stammtisch des Bremer Italo Club trifft sich jeden ersten Mittwoch im Monat um 20 Uhr in der Kämmerlei, Fabrikhof in Delmenhorst. Kontaktadresse: Stefan Aumann, Tel.: 04432/1610.

Die Berliner Morinisti treffen sich jeden dritten Donnerstag im Monat um 20 Uhr im Preussischen Landwirtschaftshaus, Reichssportfeldstr. 23, 1000 Berlin 19.

Der Ducati Stammtisch Rüdeshheim/Nahe trifft sich jeden 1. und 3. Montag im Monat im eigenen Clubraum bei Harald Pleines, 6551 Rüdeshheim, Schäferstr. 11. Rüdeshheim liegt 3 km westlich von Bad Kreuznach und nicht am Rhein.

Italo-Stammtisch jeden 2. Freitag im Monat beim Pauli-Wirt zwischen 8260 Mühldorf und Neumarkt um 20.00 Uhr. Info: Josef Stark, Tel. 08631/2763.

Klönschnacktreffen für Fahrer italienischer und englischer Motorräder jeden letzten Sonntag im Monat um 10.00 Uhr auf dem Gelände der Firma H.S. Motorrad-Technik, in 2350 Neumünster, Gutenbergstr. 48.

Während der Sommerzeit trifft sich der Stammtisch ITALO MOTOCICLETTE um 18.00 Uhr in der Gaststätte "Muckefuck", Braunschweigerstr. in 3170 Gifhorn. Info: Thomas Klasing, Glüsinghen 12 b, 3120 Wittingen.

Der Ducati-Stammtisch Bielefeld trifft sich jeden 1. Dienstag im Monat um 20 Uhr in Dreilinden bei Werther. Info: Brigitte Willhausen, Tel. 05241/687283.

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

Der Ducati-Stammtisch Bad Kissingen/Schweinfurt trifft sich alle 3 Wochen am Donnerstag in KG o. SW. Info: 09721/85682.

Jeden 2. Dienstag im Monat trifft sich der Moto Guzzi Club Paderborn im Haus Nolte in Delbrück-Bentfeld. Info: 05250/1507 od. 7194.

Der Italo-Stammtisch trifft sich jeden letzten Freitag im Monat in der Gaststätte "Eisne Mühle" in Grünsfeld ab 20.00 Uhr. Info: Markus, 09346/1282.

Der Laverda Stammtisch Linker Niederrhein trifft sich jeden 1. Montag im Monat in der Gaststätte "Berg u. Tal" in 4150 Krefeld-Hüls an der B9.

Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat Italo-Klöntreffen in Hamburgs Süden. Ab 19 Uhr im "Hornbacher's" (ehem. Roschinsky's), HH-Hausbruch, Cuxhavener Str. 126 (B 73).

Der Italo-Stammtisch-Linden trifft sich alle 4 Wochen im "Rosenkrug-Linden" bei Westerstede. Die Termine sind: 10.06., 08.07., 05.08., 02.09., 30.09., 28.10. ab 20.00 Uhr. Info: R. Bischoff, Westersteder Str. 92, 2910 Westerstede-Linden, Tel. 04409/8140.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

Moto Guzzi Treffen in Moskau

Schon im letzten Jahr ging das Gerücht um, daß es 1992 ein Guzzi-Treffen in Moskau geben soll. Mittlerweile liegen darüber auch deutschsprachige Informationsmaterialien vor. Beim Durchblättern dieser Unterlagen kommt man schnell zu dem Schluß, daß die Bezeichnung "Guzzi-Treffen in Moskau" nicht ganz richtig ist.

Die Firma IMEFCO AG aus der Schweiz veranstaltet regelmäßig geführte Motorradreisen nach Moskau.

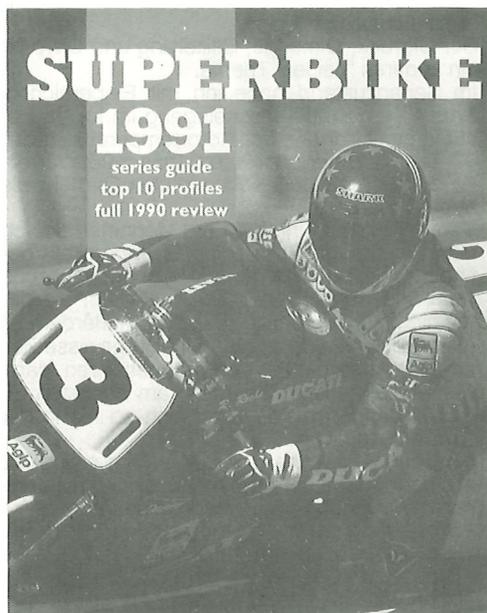
Im August werden drei Reisen auf unterschiedlichen Routen durchgeführt, die nur für Guzzi-Fahrer vorgesehen sind. Diese drei Reisesgruppen treffen am 16. August in Moskau zusammen, das ist dann das Guzzi-Treffen.

Die unterschiedlichen Reiserouten starten in Warschau oder Budapest und enden immer in Brest an der polnisch-russischen Grenze. Auf diesen Strecken müssen innerhalb von 7/14/19 Tagen 2208/2915/3015 km bewältigt werden. Die Teilnahmepreise an den Reisen betragen 1300/2800/3870 DM.

Weitere Informationen kann man erhalten bei: IMEFCO AG, P.O. Box 133, CH-6850 Mendrisio, Schweiz, Tel. 0041/91/466635, Fax 0041/91/467565. Es ist aber Eile geboten, da man sich bis zum 31. Mai anmelden muß.

Neue Bücher

Der Motor Buch Verlag Stuttgart hat letztes Jahr eine neue Buchreihe mit dem Titel "Motorräder die Geschichte machten" ins Leben gerufen. In dieser Serie, die bisher aus drei Büchern besteht, sind zwei Titel erschienen, die für Italo-Fans interessant sind. Ein Band beschäftigt sich mit den **Moto Guzzi V-Twins**, ein zweiter ist den **Ducati-Königswellen-Twins** gewidmet. Während das Guzzi-Buch schon im Buchhandel erhältlich ist, wird das Ducati-Buch erst in nächster Zeit erscheinen. Jeder Band soll ca. 140 Seiten mit 110/120 Abbildungen enthalten, von denen die meisten schwarz-weiß sind. Der Preis beträgt 39,80 DM pro Buch.



Unter dem Titel **Superbike 1991** ist ein Buch über die Superbike-Weltmeisterschaft erschienen. Das Buch der beiden Autoren Kel Edge und Gary Pinchin befaßt sich mit der 90er Saison und nicht, wie der Titel vermuten läßt, mit den Rennen von 1991. Auf 128 Seiten werden alle WM-Läufe mit Streckenplan, Startaufstellung und Ergebnislisten behandelt. Die beiden Autoren haben seit 1988 jedes Superbike-Rennen besucht und verfügen daher über Informationen aus erster Hand. Das Buch, dessen Text in englischer Sprache geschrieben ist, kostet 58 DM und ist erhältlich beim Heel Verlag, Hauptstr. 354, 5330 Königswinter, Tel. 02223/23027.

Ducati Tuning muß das sein?

Meinung zum Beitrag von K. Räss in MOTALIA 4/92.

Immer wieder stelle ich fest, daß unter den Ducati-Fahrern ein "Schrauberfieber" grassiert. Oft wird so lange geändert, bis die Duc unzuverlässig wird. Ich will mich da nicht unbedingt ausschließen.

Ein Ölkühler an einem serienmäßigen Königswellenmotor ist meiner Meinung nach überflüssig. In der Regel hat das Öl in der Ölwanne 80-90° C. Wie berichtet, können in Extremsituationen auch schon mal 120° C erreicht werden, was im Zylinderkopf vielleicht 140° C entspricht; diese Belastung wird von Ölen locker verkraftet. Bei heißgemachten Motoren im Rennbetrieb kann die Sache natürlich anders aussehen. Ein Ölthermometer ist bei der Entscheidungsfindung sicherlich hilfreich.

Der Öldruck, Ölmenge, Ölfilterung und Öltyp ist ein anderes "heißes" Thema.

Im Serienzustand habe ich mit Einbereichsöl SAE 40 am Kurbelwelleneingang im kalten Zustand ca. 2 bar und bei Motortemperaturen von 80° C ca. 0,5 bar gemessen. Dies müßte für ein Wälzlager mit einem scherstabilen Öl mehr als ausreichend sein.

Von der Filterlösung mit dem Magneten bin ich nicht überzeugt. Neben den Eisenpartikeln befinden sich auch genügend nichtmagnetische Teile und Kupplungsabrieb im Umlauf, die damit nicht zurückgehalten werden. Außerdem ist es möglich, daß Eisenpartikel eine gewisse Zeit am Magneten haften, sich magnetisieren, dann wieder "mitgerissen" werden, am nächsten Eisenteil hängen bleiben und sich so nie in der Ölwanne absetzen.

Um den Kurbeltrieb vor Verschmutzung zu schützen, habe ich meinen Ölkreislauf mit originalem Nebenstromfilter wie folgt umgebaut:

- Drosselung der Steigleitung zu den Zylinderköpfen mit Ø 1,8 mm
- Drossel am Ölzulauf vor dem Ölfilter aufgebohrt von Ø 2,1 auf Ø 5 mm
- Unterbrechung der Verbindung Ölpumpe-Kurbelwelle
- Unterbrechung der Verbindung Ölfilter-Ölwanne (Ölrücklauf)
- Verbindung von Ölfilter zur Kurbelwelle (Diesen Umbau gibt es von verschiedenen Händlern zu kaufen.)
- Ölpumpe mit 20 % mehr Förderleistung, weil meine originale verschlissen war.

Mit diesem Umbau mache ich die Druckversorgung vor der Kurbelwelle abhängig vom Verschmutzungsgrad des Ölfilters und der Viskosität des Öles. Konsequenz für mich ist Ölfilterwechsel bei jedem Ölwechsel und Verwendung von Mehrbereichsöl (Castrol Formula RS) und natürlich hin und wieder Kontrolle des Öldruckes

(Für den Serienölkreislauf teile ich die Überzeugung, daß ein Einbereichsöl SAE 40 das Beste ist.).

Idealerweise kompensiert sich der Druckabfall über den (jetzt) Hauptstromölfilter mit dem erhöhten Druck infolge der Erhöhung der Förderleistung. Bei erhöhter Fördermenge stellt sich ein erhöhter Druck ein.

Eine geänderte Konstruktion des Ventiles mit anderem Öffnungsdruck, angepaßter Druck-Volumenkennlinie und Hubbegrenzung ist sicherlich machbar, aber meiner Meinung nach nicht notwendig, wenn an der Kurbelwelle genügend Öldruck vorhanden ist.

Das ideale Tuning für einen Königswellenmotor ist vernünftiges Ein- und Warmfahren, untertours Herumstampfen vermeiden, Lastwechselreaktionen minimieren, z.B. brutales Herunterschalten abgewöhnen und häufige Ölwechsel. (Aus umweltpolitischen Aspekten ist das natürlich nicht ideal, aber für einen Automotor reicht das abgelassene Öl noch lange.)

So behandelt läuft der Königswellenmotor in der Regel 30-40t km, bis dann die zu kurzen Ventillführungen und die Anlaufscheiben bzw. Hubzapfen, Pleuellager oder Pleuel verschlissen sind.

Schade, daß der "Mille"-Motor nur so kurz gebaut worden ist und fast unerschwinglich ist, denn dieser Motor hat nach 10 Entwicklungsjahren alles (bis auf den Kickstarter), was einen guten Königswellenmotor ausmacht.

(Der Motor der Mille verfügte über eine stärkere Ölpumpe, Hauptstromölfilter, gleitgelagerte Pleuel und eine Trockenkupplung. Schon die letzten 900er Motoren hatten einen Hauptstromölfilter und Trockenkupplung, die Pleuel mit Gleitlager hat aber nur die Mille. Die Red.)

Mit desmodromischen Grüßen
Helmuth Wüst

Leserbrief zur Wärmeisolierung des Vorschalldämpfers bei Guzzi.

Das Zwischenrohr kann mit asbestfreier Silikat-Gewebeisolierung mit 1 mm Stahldraht (möglichst Edelstahl) umwickelt werden und die Sache ist gegessen. Dies haben wir mit überraschendem Erfolg an unseren T3 Rohren gemacht. Nur noch wenig Kupplungsschwinden an der Ampel oder im Stau. Außerdem läßt sich das Getriebe im heißen Zustand besser schalten und der Leerlauf ist wieder auffindbar. Das Umwickeln kann jeder im Prinzip selbst machen. Das Material bekommt man bei Isolierbetrieben. (Achtet auf Asbestfrei!). Beim 4er Rohr sollte ein 5 mm Spalt zwischen Getriebe und Sammler (Isolierung) bleiben, sonst gibt es Vibrationsschäden.

Gerhard Neu

Bimota Furano

Auf acht Seiten vergleicht "PS" die Bimota Furano mit einer getunten Kawasaki ZZ-R 1100 der Firma Hänsele. 13 Fotos zeigen die beiden PS-starken Motorräder in Heft Nr. 5/92.

Morini Dart 400

Ein Fahrbericht der Morini Dart, die jetzt wieder nach Deutschland importiert wird, nimmt nicht ganz eine Seite im Mai-Heft von "PS" ein. Zwei Fotos zeigen das Motorrad.

Aprilia Pegaso 650

Die Zeitschrift "mo" testet das Einzylinder-Motorrad aus Noale in Heft Nr. 5 auf vier Seiten. Zu dem Artikel gehören sechs Fotos. In der "Enduro" nimmt ein Bericht über die Pegaso etwas mehr als vier Seiten ein. 10 Fotos zeigen das Motorrad und seine Details in Heft 5/92. Dazu gibt es in der Heftmitte ein farbiges Poster in DIN A2.

Moto Guzzi Daytona

Auf sechs Seiten mit neun Abbildungen beschäftigt sich "mo" in der Mai-Ausgabe mit dem Motor der Moto Guzzi Daytona.

Aprilia Pegaso 650 und Gilera RC 600 C

Sechs Einzylinder-Enduros vergleicht "PS" in der Mai-Ausgabe. Außer den Modellen der vier großen japanischen Motorradhersteller traten die Aprilia Pegaso 650 und die Gilera RC 600 C zum Kräftemessen an. Der Vergleichstest erstreckt sich über zwölf Seiten. 29 Fotos zeigen die Kontrahenten. Die Aprilia wurde übrigens Testsieger.

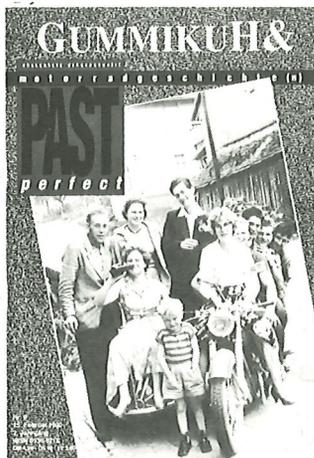
Ducati 851 SP IV und Superbike- Rennmaschine

In Heft 5/91 der Zeitung "PS" ist ein Fahrbericht zweier Ducatis zu finden. Bei der Ersten handelt es sich um eine serienmäßige 851 SP IV, das zweite Bike ist die Rennmaschine von Edwin Weibel, der gerne die Deutsche Superbike Meisterschaft gewinnen will. Der Artikel umfaßt sechs Seiten mit 13 Fotos.

MV Agusta 750 S

Einen Artikel über die legendäre MV Agusta kann man in "Motorrad Classic" 3/92 finden. Auf acht Seiten mit 12 Abbildungen wird das Motorrad dem Leser vorgestellt.

**Garantiert autofrei
& nur im Abo**



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Benelli

Suche Benelli 124 (Zwei-Zylinder-Viertakter), Zustand egal, auch Motorschaden oder Unfall, Tel. 04381/7701

3 Kisten mit Benelli Leoncino und Ledizio Ersatzteilen (NEU) komplett VHB: 500,-,-. Tel: 07082/1427, Mario verlangen

Cagiva

Suche Alazzurra 350 in jedem Zustand, auch nur Rahmen mit Motor u. Vergaser. Tel. 05592/205

Ducati

Verkaufe 750 SS, EZ 7/91, 2900 km mit leichtem Sturzschaden. Preis VB. Tel. 07021/2462 nur Wochenende

Racing Auspuffanlagen
Alu-Inox hochglanzpoliert oder Kohlefaser-Inox auch hochgelegt
750 S/SS, 900 SS, 851, 888
Satz ab 898,-DM

Echte Superbike-Optik + Leistungsgewinn

DUCATI KÄMNA

Tel.: 04205/8707

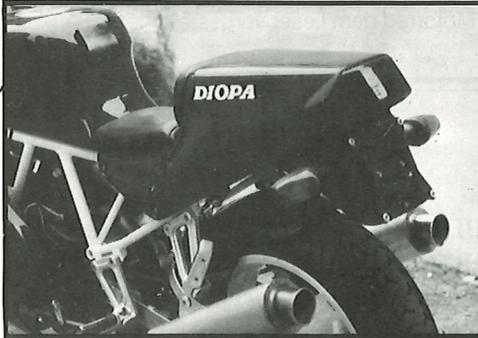
Alu-Tanks für 750 Sport, 900 SS 88, 89, 90 hochglanzpoliert 685,-DM incl. TÜV
Hochverdichtete Kolben für alle 900er
50 Gramm leichter als Original
Doppel-T-Profil-Pleuel für alle 900er
Brügger Str. 27 + 2802 Otterstedt

Verkaufe Werkstatthandbuch für 900/1000 Replika. Kopie in stabilem Ordner mit Klarsichthüllen
Preis 60,-. Tel: 07623/2689

Suche für 750 SS/92 Einmannhocker (kein Diopa) sowie 2/1 mit TÜV.
Tel. 040/206238.

Hallo Ducati-Fan's! Verkaufe NCR-Fuchsaufkleber. Pr. 7,50 DM je St. + Versand bei Glas G., Wiesenzelle 21, 8220 Traunstein, Tel. 0861/64236

Suche 350 Desmo Bj. 74 original, Tel. 07240/5895



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

- kompletter Einmannhocker
- Kotflügel hinten und vorne – kurze und lange Ausführung
- Spoilerscheibe getönt
- passend an Originalbefestigung
- mit TÜV-Materialgutachten
- und viele weitere GFK-Teile für Ducati-Modelle

DIOPA

● GFK

Kunststofftechnik

Richard Diopa Römerstr. 19 · 7000 Stuttgart 1 · Tel. 07 11/60 45 04

750 SS, 74, Rundm. 35t DM, 900 R, 83, 15t km, 14t DM, 900 R, 86, 12,5t DM, 350 Desmo, 74, 8t DM, öfter vers. 02041/57814

Verk. Neuteile für 900 SS, Bj. 90: Vergaser, Spiegel, Kotflügel v+h, Schwinge, Sitzbank, Gabel, Fußrasten hinten, Bremspumpe vorne. Für Ducati 900 SS, Bj. 82: Krümmer enganlegend mit Inteferenzrohr, 2 Konis neu, VDO Instrumente klein, Luftfilter, Brembo-Bremsanlage komplett d'Oro (goldene Serie), Tank für 500 Desmo 2 Zylinder, Tel. 06132/2927 oder 1762

Suche Ducati 1+2 Zyl. Prospekte, Betriebsanl., Werkstattb., E-Teil Kataloge, Duc-Hauszeitung, Poster, usw. Zahlé gut oder biete Tauschmaterial. T. 07524/3595, S. Kranz, Spitzkapelle 5, 7967 Bad-Waldsee

750/900 SS

Drahtspeichenrädersatz 3,5 x 17 und 5,5 x 17
Montagelerig für 180er Reifen
(auch 750 SS)

J. Kaub · 6741 Bornhelm · Tel. 06348/57 15 · Fax 68 28

Suche Mille S2 MHR o.ä., Zustand rel. egal, auch Unfall, Hauptsache Motor ok, zu realist. Preis, Tel. 0251/665421

Ducati 500 SL Pantah, EZ '84, komplett oder in Teilen: Rahmen spritzverzinkt, Motor überholt, große Ventile, etc., außerdem Vollverkleidung, Tank, Sitzbank 900 HR1. Tel. 069/819765 oder 09306/2874 (Wo-ende).

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt für italienische Motorräder

900 SS, Kö-We, Teile ges. Tank, Imola-Höcker, Speichen, Scheinw., usw. Prospekte, evtl. Anrufbeantworter 02041/57814

DUCATI

EG-Importe mit Werkstattgarantie

- * kurze Lieferzeiten für Motorräder
- * bester Service
- * schnelle Ersatzteilversorgung

- 1000 Berlin 42 * Roger's Shop
Bergholzstr. 7 * 030/6268203
- 1000 Berlin 42 * Fa. WRF * Gottlieb-
Dunkel-Str. 20-21 * 030/7036055
- 1000 Berlin 49 * A.T.T. Tiedemann
Lichtenrader Damm 271 * 030/7446046
- 2255 Langenhorn * Fa. Dohrn
Dorfstr. 166 * 04672/1292
- 2350 Neumünster * H.S. Motorrad-Technik
Gutenbergstr. 48 * 04321/3433
- 2802 Ottersberg-Otterstedt * Fa. Kämma
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepper Str. 15 * 04242/2196
- 2914 Reekenfeld * Fa. Noormann GmbH
Oldenburger Str. 135 * 04497/8291
- 3000 Hannover 1 * MO-TEAM GmbH
Vahrenwalder Str. 115 * 0511/661907
- 3111 Melzingen * Fa. Möglich
Hauptstr. 4 * 05822/1399
- 3558 Frankeberg * Fa. Huber + Bressler
Röddenauer Str. 16 * 06451/4700
- 4047 Dormagen-2* Motorrad Schwarz
Sachtlebenstr. 2 * 02133/70822
- 4270 Dorsten-Wulfen * Fa. Nitzsche
Hervester Str. 39 * 02369/21842
- 4600 Dortmund 1 * Fa. Classic Motors
Burgholzstr. 7 * 0231/819209
- 4790 Paderborn-Elsen * Fa. Klaus Bernert
Gesselner Str. 11 * 05254/66837
- 5060 Berg.Gladbach * Fa. Dieter Schmeink
Strassen 82 * 02204/82840
- 5540 Prüm * Fa. März-Ferdinand
Spiegelstr. 10 * 06551/3377
- 5561 Altrich * Achims Bike Shop
Ober der Trift 3 * 06571/27048
- 5920 Bad Berleburg * Fa. Witten + Weber
Herrenwiese 10 * 02751/6609
- 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
- 6690 St. Wendel * Fa. Scharle GmbH
Kelsweiler Str. 15 * 06851/3035-36
- 6725 Römersberg 2 * Fa. Uwe Witt
Hauptstr. 10 * 06232/ 84059
- 6955 Aglasterhausen * Messer + Reinmuth
Im Oberen Tal 11 * 06262/849
- 7015 Gerlingen * Fa. Desmodrom
Eltinger Str. 28 * 07156/49595
- 7104 Obersulm-Weiler * PS-Motorradladen
Teichstr. 30 * 07130/7782
- 7340 Geislingen * Fa. DSM * Stutt-
garter Str. 46 * 07331/66262
- 7410 Reutlingen 1 * motomeccanica
Lindachstr. 56 * 07121/210180
- 7505 Ettlingenweier * Fa. März-
Acherstr. 10 * 07243/90782
- 7590 Achern * Fa. Otteni + Strauß
Von-Drais-Str. 30 * 07841/1666
- 7637 Ettenheim-Altendorf * Hänsele-Motor-
radspport GmbH * Industriestr. 12
07822/9345-3445
- 7760 Radolfzell * Fa. Andreas Raichie
Konstanzer Str. 34 * 07732/13319
- 7852 Binzen * Motorrad-Center Dreispitz
Am Dreispitz * 07621/63793
- 7961 Vogt * Fa. Moto-Mahle
Küchel 2 * 07527/5377
- 8024 Oberhaching * Fa. Beyreuther
Hahilingastr. 5 * 089/6136263
- 8110 Murnau-Westried * Fa. Hammer
Am Bahnrain 10 * 08841/5374
- 8260 Mühlldorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donaustr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehermeier Motorräder
Deggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8400 Regensburg * Zweiradservice B & E
A.-Schmetzler-Str. 37 * 0941/793770
- 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
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/Allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

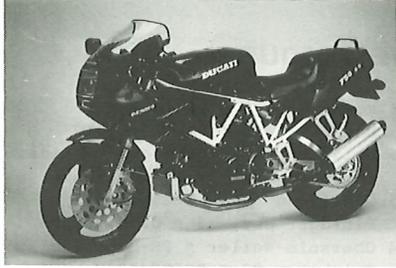
DUCATI



Norton

CAGIVA

HS



H. S. MOTORRAD-TECHNIK
Gutenbergstraße 48
2350 Neumünster
Tel. 0 43 21 / 34 33 · Fax 34 20

Für 2-Zyl.-Königsw. Kupplungssch. u. Metallsch. gebr. sowie Reib-scheiben neu. Tel. 08807/8756

Biete ET-Katalog und Werkstatthandbuch für Pantah je 15 DM, sowie fast alle deutschen Pantah Testberichte als Kopie, suche Pantah Prospekte und italienische, französische und englische Testberichte. Tel. 0241/507469
Verk. Ducati Pantah NCR 2/1 Monocock Halbschale usw. Preis VB. 05544/8255

Suche Vento auch defekt o. zerlegt in jedem Zustand und RT 450 Fahrer zwecks Erf. Austausch evtl. Treffen, Tel. 08631/2763 Josef Stark, Oberhofener Str. 36, 8260 Mühldorf

Zu verkaufen Rennmaschine 250-1 Zyl.-Desmo, viele Extras, Tuner H. Eireiner, ideal für Club-Rennen wie Zeltweg/A, Assen/NL oder Ungarn. 1988: 1.Platz, 1990: 3.Platz, VB: 5.500,- DM, Tel. 08531/21951

Verkaufe 900 SS, Bj. 4/90, 17000 km, 1a-Zustand, Extras, 13.800,- DM, 08531/21951

Verkaufe kontaktlose Zündung für 1-Zylinder für Doppelzündung von Lucas Rita. Tel. 0511/1317862

Silentium-Endrohre für HR-2 180,- Tel. 07143/92268 oder tags: 07142/76329 (Lorenz)

Originale Schriftzüge "Ducati", "900 Super Sport" und "Desmo" in Folienqualität oder als Spritzschablonen. Dominik verlangen 07841/21726 oder Fax 07841/28865

Suche Sitzbank (Serie) und Alutank (NCR) für Pantah, biete Tacho und Drehzahlmesser, eventuell komplette neulackierte Verkleidung + Tank + Sitzbank, Tel. 0241/507469

Suche Tacho + Drehzahlmesser für SCR 250 auch defekt Tel. 0881/8478 ab 20.00

DUCATI

Klaus Bernert
Motorradzubehör
Paderborn-Elsen
Gesselnerstraße 1
Tel. 0 52 54/6 68 37

Mi. 12.00 – 18.30, Do. 12.00 – 20.30,
Fr. 9.00 – 18.30, Sa. 9.00 – 13.00 bzw. 15.00 Uhr

Verk. für 1-Zylinder Ducati Vorder-rad + Akrontfelge mit Yamaha TZ Bremse (Scheibe, Zange, Zylinder + Stahlflexleitung). Tel. 0511/1317862

Für 2-Zyl.-Königsw. neue Smiths-Instrum. je 1 St. Meilentacho u. Drehzahlm. Tel. 08807/8756

Suche Motor für Pantah 500 oder intaktes Getriebe Tel. 0241/507469

Private Kleinanzeigen sind kostenlos

1 GFK Sitzbank 750 S (alt) Breitrahmen 100,-. Tel: 07082/1427, Mario verlangen

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. 450 MK 3 Desmo, Bj. 70, TÜV 7/92 (evtl. neu), 27 PS, Arces-Gabel mit Doppel-Duplex-Bremse, 12 V, Zylinderkopf überholt, Hauptstromölfilter, Ochsenaugen. VHB 6000,- Tel. 0431/7890271

DUCATI LAVERDA MOTO GUZZI

Über 60 Polystereteile für Italienische Motorräder aus eigener Produktion
Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr
Münsterstraße 44-46 · 5100 Aachen

(0 24 08) 28 48

POLYESTERTEILE
seby.poly

Verkauf: Ducati 750 S, Bj. 72, breiter Rahmen, silber, gepfl. VB: 15800,-, Tel. 0911/6328



DANIELE MOTO
Italianische Motorräder

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

Wer hat noch alte Ducati Prospekt-
? Übernehme die Zustellgebühr.
An: Reiner Leicht, Tannenstr. 10,
W-6209 Hohenstein 1, Tel: 06120/
1383

**Private Kleinanzeigen sind
in der MOTALIA kostenlos**

Gilera

Guzzi

Moto Guzzi LM III DMB Sondermodell eine von 70, EZ 83, TÜV 3/94, 95 PS, 1000 ccm, 47.000 km, 40 Dell'Orto-Verg., offene Trichter und Lafranconi, Doppelscheinwerfer-Halbschale, P+W 1+2 Mann-Wechselhöcker, Koni-Dämpfer, Tommaselli Lenker - alles eingetragene, Zahnriemensteuerung, Lackierung -rot- Rahmen kunststoffbeschichtet, Zylinderkopf überarbeitet. Preis VB. Tel. 09853/4466 o. 1574 ab 17 h.

Nicht benutzte Stößelstangen 35,-
DM Stück Tel. 04432/1610 Stefan

V 35-Ansaugstutzen links, Durchmesser innen zum Vergaser hin: 22 mm, DM 15,-, Tel. 0761/64611



GILERA

**Zweirad
Technik**



Heim

**6339 Bischoffen - Niederweidbach
Roßbacher Straße 3 · Tel. 0 64 44/18 52**

**Nordwest und RC 600 C
20 Kw oder 34 Kw = 1 Preis Tuningteile für Saturno
Alle Gilera Modelle auf Lager • Info kostenlos
Herstellung von Gilera SOS Rennmaschinen**

Suche 350 XL (Zahnriemen V2) in jedem Zustand auch nur Rahmen mit Motor u. Vergasern. Tel. 05592/205

Desmothek
Neufahrzeuge
900 SS 17.400,-
750 SS 13.500,-
030/6618195

Ducati 900 SS, EZ 6/83, 20000 km, DM 18000,-, Tel. 08802/334

Suche Gilera Unfall o. defekt, Saturno, RC o. Nordwest auch in Teilen o. nur Motor. Zahle je nach Zustand, Tel. 06362/1789

Suche Motor zu Gilera-B30, Jg. 62, Tel. CH-085/52446

**MOTALIA erscheint immer
zur Monatsmitte**

Zu verkaufen Gilera 500 SV Typ: LS Jg. 37 zum Restaurieren. Tausch gegen 1 Zyl. Ducati Tel: 0319919952 Bern/Schweiz

Moto Guzzi LM III/DMB, Bj. 84, neues LM V-Getr., 1-Scheiben-Kuppl., R+R-Halbschale, und mehr, 10800 DM, 040/2986138

Suche Motor ohne Getriebe für LM IV. 08861/66958

Suche für V 50 Monza Reparaturanleitung oder Werkstatthandbuch. 07563/3485

V7 Spezial, Bj. 70, 30000 km, TÜV 10.93, guter Zustand, 6800 DM, Tel. 07461/8025 vormittags



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!

- Bleifreiumbauten - kleine Modelle im Tausch
- große Modelle nur Umbau
- Motoren-, Getriebe- und Kardaninstandsetzung für alle Modelle
- Glasperlenstrahlen
- spezielles Tuning und Zubehör für kleine Guzzis
- täglicher Schnellversand

Ein Angebot an die MOTALIA-Leser:

Lafranconi Auspuffanlagen - Competizione -

California III Satz 599,-

LM IV und V chrom, Superbike Satz 689,-

Koffersatz für

850 T3 Cali/1000 G5 Polizia Satz 426,-

Kupplungsscheiben V7 - LM III Stück 42,90

(solange der Vorrat reicht)

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland

"Pit's Moto Italia Import"

- van Lier-Latscha GbR -

Hans-Thoma-Str. 2

7750 Konstanz

Tel.: 07531 - 54271

Fax: 07531 - 66041

LM III Classic Umbau z.B. Speichenr. Doppelz. YY Nocke offen
Vergaser M1R Gabel usw. Info unter 02744/260

Suche gut erhaltene Sitzbank für Cali II und Chrombügel von Sitzbank für 850 GT California Tel: 05321/18457

Moto Guzzi 1000 SP, TÜV 3/94, Sito-Auspuff, opt. und techn. sehr gepflegter Zustand, Reifen hinten neu, VB 6800,- DM, Tel.: 07531/16948

Verk. orig. Lenkerverkl. LM 2 rot m. Halter u. H4 Scheinwerfer 350,- DM 06346/3565

Kardanenantrieb LM III komplett Tellerrad defekt. 350 DM. 36er Dell'Ortos 250.-. 0211/452649

V 65 Bj. 83, 15000 km, Top Zustand mit Koffer VB 6800,- Tel. 07531/26993

Verkaufe von G5, Windschild, Lenker, Sturzbügel hinten/vorn, T3 Cali Koffer, Seitendeckel, Unterzüge links/rechts, Chrom-Schutzblech hinten, 30er Vergaser, Lafras für T3, kompl. Originalauspuffanlage etc., etc. Telefon 07231/26634

Suche original Seitendeckel (Werkzeugkästen) für V 7 Sport (zahle gut). Tel: 07231/34913 oder 0161/3723637 abends ab 20.00

Wer hat Erfahrung mit Speichenradumbau V 35 - V 65? Tips an Tel. 0761/64611 erbeten.

Suche EPM Vorderrad für MG LM III. 0211/452649

Verk. Moto Guzzi Cali II, Liebhaberstück, wenig gelaufen, Totalumbau '91, E-Zündung, Sonderlack, diverse Extras, VB 12000 DM, Tel. 0431/804871



©



Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

T-Shirt DM 25,-

Großer Aufkleber
30x40 cm DM 20,-

GUZZI MÜLLER

Vertragshändler

2152 HORNEBURG

HOCHFELD 2

TEL. 04163/59 94

ITALO MOTORRAD HANDEL

Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

- Le Mans I, rot, 22.000 km, Bj. '78, sehr schön orig.
 Le Mans I, rot, 31.500 km, Bj. '78, Verklgd. u. Rastenanlage "Stucchi", 1000 ccm Satz
- Le Mans II, rot, 38.200 km, Bj. '88, Konis, Lafranconis
 Le Mans II, rot, 26.000 km, Bj. '88 orig. mit TÜV
 Le Mans III, rot/schwarz, 40200 km, Bj. 88, Lafranconis, neue Verklgd. gerade verzahnte Getr.-räder
- Le Mans III, rot/schwarz, 28000 km, TÜV, orig. im KA
 Le Mans III, weiß/schwarz, 8500 km, Bj. 82 orig. TÜV
 Le Mans III, weiß/schwarz, 28.500 km, Bj. '83 orig. TÜV
 Le Mans III, Unfallmaschine, 17.600 km, Bj. '82, Gabelsch.
 Le Mans IV, rot, 37000 km, Bj. '88, Lafranconis, TÜV
 California II, weiß, 10000 km, Bj. '83, orig.-Zustand - top-
 T 3 Cali, 60000 km, Motor überh. v. 20000 km, Bj. '78, Unfallschaden (Front + Rahmen)
- T 3 Unfallschaden (Heck), 59000 km, Speiche, Bj. '78
 V7/850 Cali, schwarz, 51000 km, Bj. '72 orig. TÜV
 V 7 Spezial, 14500 km, Bj. '71, Auspuffanlage neu
 V 50 II, 23000 km, Bj. '83, komplett neu bereift, TÜV
 V7/700, Behörde, Bj. '71, 70600 km, guter Zustand, dunkelblau
- Nuovo Falcone, blau, 27000 km, Bj. '71, Kolben/Zyl. neu
 Nuovo Falcone, grün, 9000 km, Bj. '71, zum selbst herrichten, guter Allgemeinzustand

Unsere Telefonanrufzeiten:
 Mo.-Fr.: 16.00 - 18.30 Uhr
 Mo. + Do.: 9.00 - 12.00 Uhr
 Mittwoch: Ruhetag
 Samstag: 8.00 - 11.30 Uhr

B. ESCHER
 Unterstraße 70
 4717 NORDKIRCHEN 2



LM III original, weiß, gepflegt, Bj. 82, TÜV 1.94, VB 6500,- Tel. 030/68762-86

Gespannräder 3.00x15 (Stahlfelgen) für Moto Guzzi T3, neu aufgespeicht, abzugeben. Tel.: 02596/1335

Verk. Drosselsatz (27 PS) mit original TÜV-Gutachten für V 50 Monza/V 50 III/V 50 C NP 199 DM VB 130 DM 07563/3485

Ölwanne für kleine Guzzis günstig zu verkaufen, Tel. 0761/64611

Wer kennt Eintragungsmöglichkeiten für offene Lafranconis + offene Trichter für T3. Erstatte Unkosten Matthias Becker, Blumenstr. 34, 4630 Bochum, Tel.:0234/583784

Verk. Stucchi VV Typ VE mit Scheibe u. Halter für LM 1-3, leicht. Lackschaden, DM 200,- Tel. 08041/4036

Sitzbankhalterung für V 35/V 50, 25,- DM. Tel. 0761/64611

Le Mans

Breitreifen auf Drahtspeichen- oder PVM-Rädern
 110/70-17 und 140/70-18 Metzeler
 120/70-17 und 160/60-18 Michelin
 J. Kaub · 6741 Bornheim · Tel. 06348/57 15 · Fax 68 28

Fußbremshebel für Touren-Modelle V 35 bis V 65, VB DM 70,-. Tel. 0761/64611

Verk. Le Mans Bj. 88 VB 10500 oder tausche geg. Mille GT Tel. 05651/32284



NUOVO FALCONE RICAMBI

Zylinderkopfbau auf Bleifrei
 leichter Ventiltrieb
 570 ccm Zylinder + Kolben
 Zusatzölleitungen + Feinstromölfilter
 Werkstatthandbuch + Ersatzteilkatalog
 Großes Nuovo Falcone Ersatzteillager
 Wir betreuen die MOTO GUZZI IG

Fa. MAX, Hauptstraße 93, 7541 Straubenhardt 4

Telefon: 07082/14 27

Preisliste '92 anfordern

Originale Auspufftöpfe für V 50 III zu verschenken bei Selbstabholung, bzw. für 20,- an jeden Ort der EG geschickt. Innen sicherlich heftig rostig, außen gammelig, aber für einmal TÜV wird's noch reichen. Patrick Kuban, Tel. 08330/1349

Wer aufhört zu werben, um Geld zu sparen, kann genausogut seine Uhr anhalten, um Zeit zu sparen!

Moto Guzzi, LM 2, TÜV 4/94, 950 ccm, Doppelzündung, Piranha, P3-Nocke, Alu-Schwungscheibe, Ago-Rasten, Konis, Lafras, 1/2 Mann Sitzbank, viel Alu und VA, mit Zubehör., Tel. 04131/31156

Verkaufe Stucchi Vollverkleidung mit Halter und Blinker + Scheibe VB: DM 300,00, Tel.: 0571/44393 oder 61956

Motalia Anzeigenmarkt

Verkäufe für LM III: original Steuer-
räder mit Kette u. Spanner und Zyl-
inder + Kolben beides 40t km ge-
laufen, sehr guter Zustand, Preis
VS 07563/3485

Suche Guzzi-Hupe, die mit dem
verchromten Grill, Tel. 0761/64611

Zyl. kompl. Ø 88 eckig 600,- VB der
Satz Köpfe kompl. 500 DM der Satz
LM 3 Delo Ø 36 mit Trichter und
Düsen 350 DM beide 0471/66752

Verk. LM III, Bj. 82, 2.Hd., 35t km,
Neulack, Bitubo, Koni, Ago-Rasten,
Lafranconi, 2 J. TÜV, sehr gepflegt
7500 DM. 0211/452649

Suche Gabel von California III mit
Gabelbrücken und Gabelstabilisa-
tor. Eventuell aus Gespannubau?
Tel. 04381/7701

Für kleine Guzzen: zwei Kontakt-
sätze, 15,- zus., ein Zündkonden-
sator 5,-, Ansauggummis, die bei
der dritten Reklamation immer
noch falsch waren, wahrscheinlich
für V 35 (Innendurchmesser 25
mm), zus. 10,-, alles unbenutzt,
Patrick 08330/1349

V7 Spezial, Bj. 70, TÜV 93, Original-
zustand, opt. und techn. sehr
gut, VB 6799,- DM, Tel.: 07461/
8025 oder Tel.: 07531/16948

Lima-Deckel für große Modelle u.
kleine Modelle mit elektronischer
Zündung, Plastik, DM 5,-, Tel.
0761/64611

MOTO GUZZI

Le Mans I-IV V7 Sport 850T, T3 California	V7-700, 750, 850 Nuovo Falcone Airona, Falcone
---	--

LAVERDA

750 SFC 750 GT, S, SF I-III	Laverda 1000 Laverda 1200
--------------------------------	------------------------------

DUCCATI

900 SS,HR, SD | Einzylinder 125-450

MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA

ERSATZTEILE neu + geb.
Lafranconi, Conti/Veglia, Brembo
Schnellversand In- und Ausland

FRODO's Zweirad-Garage
D-8908 Krumbach (Vogelmühle)
Tel. (08282) 1545 - Fax. (08282) 62192

MOTO GUZZI - DUCATI - LAVERDA - BENELLI - MOTO MORINI

BARTHOLLI ITALO-PARTS

Eine faszinierende Fusion von Zweckmäßigkeit
und Design !!!



**NEU
GUZZI**

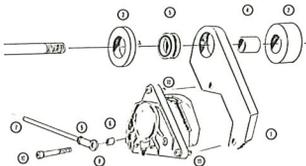


Spezial-Zündverteilerdeckel
für Moto Guzzi:

- passend für Original-Kontakt-
zündung und kontaktlose Zün-
dung (PIRANHIA, ect.)
- aufwendige Form, gefertigt aus
Aluminium-Vollmaterial und
hochglanzpoliert

Preis: DM 78,- / Stück

**NEU
GUZZI**



Bremsmomentabstützung
für Moto Guzzi Le Mans I - III

- eine technisch aufwendige An-
lage, die nicht nur positiv
zum Fahrverhalten beiträgt,
sondern auch optisch einen
Leckerbissen darstellt
- Eintragung erfolgt per Einzel-
abnahme

(Lieferumfang ohne Zange)

Preis: DM 299,- / Anlage

Einzel- und Sonderanfertigungen nach vorheriger Absprache möglich !!!

BARTHOLLI ITALO-PARTS

5210 Troisdorf 13, Roncallistr. 12
Tel.: 0 22 41 / 8 38 57 oder 40 43 55

Alle Preise incl. MwSt zzgl. Porto & Verpackung & Nachnahme

Verk. neuen Hepco-Becker-Koffer-
träger verchromt. f. Cal. II, FP 170,-
Tel. 07143/92920

Suche für Guzzi Batteriekasten un-
ter dem Getriebe, bei dem der
Hauptständer beibehalten werden
kann (wie Moto Spezial). Tel.
04381/7701

Für V 35/50/65 Vorderrad und ori-
ginal Alu-Schwinge zu verkaufen.
Tel. 0431/85457 oder 04131/51532

NTX 650 33t km EZ 88 Bleifrei Um-
bau neu bereift Hepco Träger guter
Zustand 5900,- Tel. 07733/1885

Verk. Vergasersynchronsteuerung
f. Le Mans Bj. 88 Preis 130 DM
05651/32284

Nuovo Falcone, letztes Jahr resta-
uriert, VHB: 5800 DM, TÜV a. W. neu
nur am Wo-Ende Tel: 04321/5827

Verkäufe: Höcker für LM, Typ Val-
polini von P+W, Schwinge LM 2;
Suche: Tank LM 1 o. 2, Tel. 04271/
2943

V 7 Sport, Bj. 72, in Teilen 0211/
452649

V7-700, Bj. 68, bis auf Verg. origi-
nal, schön DM 5300,-, außerdem
Tank V7/850 GT 120,- 02065/
65876

MAX



MOTO GUZZI

SONDERANGEBOTE

Speichenräder ab 928,-
 LM IV Schwinge 549.90
 Kupplungsscheiben verstärkt, Stück 49.90
 Edelstahlauspuffschellen 19.90
 Seitendeckel klassische Form 64.50
 LM I Cockpitverkleidung mit Scheibe 169,-
 LM III Auspuff original 199,-
 Ölwannezwischenring mit
 hintenliegendem Ölfilter 295,-
 Batteriekasten aus VA 139,-
 P3 Nockenwelle 399,-
 Polizia-Sattel 199,-
 850 T & T 3 Scheinwerfer kompl. 199,-
 Anstecknadeln & Aufkleber
 & T-Shirts, solange der Vorrat reicht

V 7 Ersatzteile

Umbau auf außenliegendem Feinstromölfilter
 Original RIV 01/02/4210 Radlager V 7 105,-
 Koffersatz und Halter V 7 399,-
 Tank V 7 700 Chrom 399,-
 Tachokonsole V 7 California 299,-
 Scheinwerfer V 7 Sport 349,-
 Lampenhalter V 7 Sport 95,-
 Sitzbank V 7 Sport & 750 S/S 3 je 249,-
 Schutzblech V 7 Sport original VA vothi
 Werkstatthandbücher 69.90
 Ersatzteilkatalog 29.90

Das größte Ersatzteilelager für alle
 V 7 Modelle bis LM I

**Fa. MAX, Hauptstraße 93,
 7541 Straubenhardt 4, Fax: 0 70 82/21 51**

Telefon: 07082/14 27

Verk. 36er Ansaugstutzen, 40er Ansaugstutzen DMB (handgefertigt, sehr schön, DM 100,-), 4 Blinker LM 1, Blinkerhalter LM 1 vorne (Strebe am Rahmen), 1 Satz 88er Zylinder rund mit Mahle-Kolben DM 200,-, Mille GT-Tank, Auspuffsammler T5, 2 Auslaßventile T3/Cali II Stck. 25,- (neu), Nockenwelle V7 80,-DM, 1 Kolben V7 neu Ø83. Tel. 040/7688197

Verk. T5 Vollverkl. billig und noch ein paar Cali II Teile, Knut Tel. 04826/672

Noch ist TÜV möglich!

La-Franconis + offene Trichter für V-7 alle Modelle bis S3 volle db-Werte (auch bei 50 PS). Außerdem alle Typen mit den Rahmen-Nummern: VD, VG, VE, VF + VR
Jetzt neu: Typ VV (LM IV/V)
 Andre Vaut: 04284/8300

Biete ET-Katalog für V 35/V 50 DM 15 Tel. 0241/507469

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

Seitendeckel in klassisch, rundlichem Design mit Halter für große GUZZI's. Eigenentwurf. Stück 65,-DM. Fotoinfo? Tel: 02361/371628, ab 18 h

Suche Typenschild für Stucchi VV und 2 in 1 für LM3 ohne Gutachten, evnt. Tausch gegen Ø48 Krümmer verchromt. Biete Hinterrad (Guß) 50,-, Vorderachse (neu) 10,-, Verleihe 2 in 1 mit Gutachten. 05592/205

Suche Agostini Fußrastenanlage für große Guzzi. Tel. 0431/641686

Suche Anlasser Typ Valeo für große Guzzi. Tel. 04381/7701

Verk. Veglia-Drehzahlmesser, Serienausf., bis 8000 U/min., für DM 80,-,-. Tel. ab 15 Uhr: 02853/4110

Suche Moto Guzzi T5 oder SP I komplett o. i. Teilen. 07533/2397

Motalia Anzeigenmarkt

LM 4, EZ 4/86, 30t km, P u. W-Halbschale u. Höcker, Lafr., sehr guter Zustand, 7900 DM. Tel. 04283/5935

ITALO MOTORRAD HANDEL

Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

Guzzi/BMW-
LICHTMASCHINE MIT CHIP

- ◇ verbesserte Frühladecharakteristik
- ◇ freies Rahmendreieck
- ◇ normaler Limadeckel mit Lüftungsräumen bleibt erhalten
- ◇ nur 2 Leitungen v.d. Lima abgehend
- ◇ Batterieladung schon ab 1000 U/min
- ◇ geg. Kurzschluß/Verpolung geschützt

WENN SIE MEHR ÜBER UNSEREN LIMA-UMBAU WISSEN WOLLEN, FORDERN SIE UNSERE INFOS AN!

B. ESCHER
Unterstraße 70
4717 NORDKIRCHEN 2



Laverda

Verk. Halbschale für Laverda 1000 (wie 750 SFC-Verkleidung) Tel. 04383/634

Verk. Rep.-Antlg. und E.-Teil-Katalog für 3CL 040/759029

Alles original Neuteile SFC: Auspuffanlage 2-2 u. 2-1, geschmiedete Kolben, Nadellager u. Hubzapfen für Pleuel, Öleinfüllseiten-deckel, Kurbelwellenlager außen u. innen, Hauptgetriebebelager. SF: Pleuelsatz mit Nadellager u. Hubzapfen. Werkstatthandbuch. Tel. 07531/52130 von 21 - 22 Uhr.

1000 + 1200, V2A Krümmer, Standrad Ø, gezogen ohne Querrillen, 1a Qualität aus Überproduktion. Preis pro Stück DM 100,-; V2A Sammler Stück 200,- DM, Endrohre Paar V2A 550,- DM, Tel.: 04432/1610 Stefan oder 04442/3562 Bernd

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

Verk. Gabel, Vord.rad, Bremstrommel von 750 SF, guter Zustand 0211/452649

Verkaufe Laverda 750 F, moosgrün, Bj. 1975, 45 kw, TÜV 4/94, Stummellenker Tommaselli, wahlw. Höckersitzb., zurückv. Fußrasten., Reparaturanleitung, Fornales Federbeine, Alutank, Halbschalenverkl. Typ SFC Preis: VHB 7500 DM Tel: 0431/789767 nach 18.00

Wer hat bei der 500 SFC Speichenräder bzw. 120/80/18 eingetragen und kann mir eine Kopie vom Brief schicken? Tel. 02521/5635

Magni

Suche Magni-Fahrer zwecks Erfahrungsaustausch und für Treffs in Italien u. D. zum Benzinreden. Tel. 07381/1274

Morini

Suche Moto Morini 250 T (Einzy-linder) oder 125 T billig, Zustand ist egal. Nehme auch Unfallmaschine oder Motorschaden zum Ausschachten. Tel. 04381/7701

Verk. MM 250 V, 1a Zustand, 3100,- verk. MM 350 Sport 3000,-; Verk. MM 350T, 2200,-; Tel. 06126/52130

Suche rechten Seitendeckel für Moto Morini 250 T oder 125 T. Farbe egal. Tel. 04381/7701

Morini 3½ Sport, 41900 km, Bj. 80, IA-Zustand, VB DM 2900, Tel.: 089/6371242

Suche 250er oder 350er Morini mit deutscher Zulassung, fahrbereit und TÜV, Tel. 0241/507469

Moto Morini 500 R Camel, EZ 3/84, DM 4500,-. Tel. 08802/334

Motobi

4 Kisten Motobi/Benelli 125-250 Kraffte Ersatzteile (NEU) komplett VHB: 800,-. Tel: 07082/1427, Mario verlangen

125 SS, guter Zustand, Bj. '70, DM 3200,-. 07235/8676

MV Agusta

Suche Kontakt zu MV-Agusta Fahrern (125/350) im Raum Lahr, Ofen-burg, Freiburg; P. Weschee, 07821/41275

MV Agusta Vollverkleidung orig. f. MV 750 mit Scheibe, 750 DM. Fa. Seby Poly, Tel. 02408/2848

Ersatzteile für 350 Ipotesi: 1 Sitz-bank 120,-, 1 Vorderrad mit Brems-scheibe 200,-, für 125 S 1x Vorder-radnabe; für 350 B Vorderradnabe mit Deckel neuw. 300,-; für 4-Zy-lindermodelle Dichtsatz 75,-. Tel: 07082/1427 Mario verlangen

Sonstiges

Suche Motorradzeitungen von vor 1961 und Kataloge von 70/71, biete ca. 200 Motorrad, PS, mr + s & easyrider und MO von 1970 bis 1991. Tel. 0241/507469

Gebrauchtmotorräder aus Italien

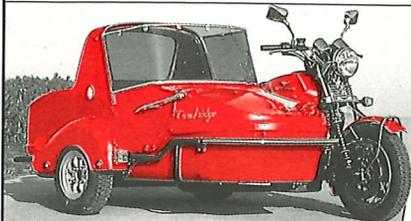
Benelli 650 Tornado, 7000 km, fahrh., Borrani, Rost	2000
Benelli 650 Tornado, gut. Zust.	2800
Laverda 200 Twin, EZ 60	700
Laverda 200 Twin fahrbereit	1800
Laverda 750 SF	2800
Laverda 1200	4800
Moto Guzzi Le Mans I	5500
Moto Guzzi V7/700	4000
Moto Guzzi V 65 Sportumbau	3000
Moto Guzzi Zigolo 110, fast kompl.	150
andere Einzyllind. Guzzis auf Anfrage	
3x MV Agusta 350	1300 - 4200
MV Kardan	850
Moto Morini 98 Sport	800
4x Moto Morini 3½	900 - 3000

**Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratzenried 112
Tel: 07522/4411**

Schwingungsdämpfer l=35 mm, M6 Bolzen beidseitig 7,- DM pro Stück, 33ziger Chrom Auspuff-schelle DM 5,-. Tel.: 04432/1610 Stefan

Watsonian Cambridge

Der 2-Sitzer mit dem Riesen-Kofferraum



Watsonian-Squire
IMPORT & VERTRIEB



LOHRE CLASSIC MOTORBIKES GMBH
UNTERBERG 46 · 5653 LEICHLINGEN 1
TEL. 021 75 1989 12 · FAX 25 77

Squire Seitenwagen · Watsonian Seitenwagen · Squire Anhänger · Anhänger-Kupplungen

**Klassische
Seitenwagen
+ Gespanne**
Watsonian + Squire
13 verschiedene Modelle
1-, 2- u. 2 Sitzer
+ 2 Kindersitze

2 Bremsgriffe, orig., fast neu für 1. Zylinder Ducati, 2 Griffe, Kupplung und Bremse mit Waagebalken, 2 Bremsgriffe. Tel. 0511/1317862

2 Zündspulen, 12 V, zusammen 40,- DM. Tel. 0761/64611

Düsseldorf: Suche Einstellmöglichkeit für meine Le Mans in Garage o.ä., eventl. Nähe Bilk, Tel. 0211/348017

Verkaufe Alfa Romeo GTV, 2,0l 6500,- DM oder Tausch gegen ital. Motorrad, ev. Wertausgl. Tel. 07623/62795

Motorradzeitschriften abzugeben: "PS" 1984-88, pro Jahrgang DM 35,-, "MR-Tourenfahrer" 1981-91 in Sammelordnern nur komplett, VHS. Telefon 0228/888271 oder 0228/634553

Krauser-Gepäckträgerteile für die zweite schwarze Kunststoffgeneration: Top-Platte, Kofferträger links, u.a. Tel. 0761/64611

Hallo Marco URS! Alles Gute zu Deinem ersten Geburtstag und viel Glück für die Zukunft. Schnurrbart

**Hier könnte Deine
kostenlose Kleinanzeige
stehen!**

Rarität! Ein-Zyl.-125 ccm-Motor, neuwertig, ca. 1000 km gel., Dell'Orto VHB 29 A, kpl. m. Trichter, zu verk. Tel. 08807/8756

Verk. Harro-Tankrucksack f. Enduros, 15 l Inhalt, Preis: DM 60,- Tel. ab 15 Uhr: 02853/4110

Suche Guzzi- oder Duc-Fahrer für gelegentl. Klönschnack und Kurztour (Familie) selbst Le Mans, 05193/4581

Vollverkleidung ohne Lampenausschnitt, paßt z.B. an Ducati 1-Zylinder. Preis VB, Tel. 0511/1317862

Grimeca-DN-Nachbau Kpl. -Rad Akront 18x2.15, 36 Sp. mt. ME 77 3.50x18 neu, Tel. 08807/8756

Suche Tachoantrieb für Morini 250 T. Tel. 04381/7701

Suche Motorradzeitungen von vor 1949 bis 1952 und Kataloge von 70/71, biete aus umfangreicher Sammlung (1965 bis 1990) einzelne Hefte mit gewünschten Testberichten Tel. 0241/507469

"Hallo Georg, alles Gute zum Geburtstag wünschen Dir die Guzzisten aus Mönchenglöblich. Angie & Snoopy. Bis demnächst."

Kawa, 450 LTD, Werkstatthandbuch (EN 450A), NP: 200 DM!, Copy: 50 DM, Tel: 0241/604041 (öfter versuchen!!!)

Suche motalia 1-14. Tel. 0241/507469

Suche Anlasser Typ Valeo für große Guzzi. Tel. 04381/7701

Zündapp KS 125 Sport mit TÜV und NSU 175 4-Takter, Bj. 57, 05592/205

"MOTORRAD"-Kataloge aus den Jahren 1970/71 gesucht. Tel. 0761/64611

Drei halbe Honda CB 250/CJ 250 komplett oder in Teilen zu verkaufen Tel. 0241/507469

1 Bosch Motorrad Alarmanlage org. verp. DM 110,-, 1 Metzeler Vorderradreifen ME 33 110/80 V 18 DM 50,- absolut o.k. das Ding, Tel. 040/4911540

Suche gebrauchte Motorradhebebühne. Tel. 04381/7701

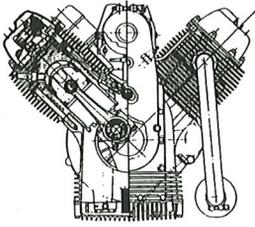
R 100 S, Bj.79, Bleifr. Speiche Edelstahlauspuff sehr gepflegt TÜV neu 6000,- 09721/85682

2 Zündspulen, 12 V, zusammen 40,- DM. Tel. 0761/64611

Zubehör

Suche verchromten Scheinwerfer für Moto Guzzi 850 T. Tel. 04381/7701

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



M. Hartmann

MAX



MOTO GUZZI

ERSATZTEILE

Hauptstraße 93

D 7541 Straubenhardt-4 Schwann

Fax: 0 70 82/21 51



07082/14 27

Motalia 105 x 136 mm

BREMSEN- TUNING

vom Feinsten!

**Besserer Druckpunkt . . .
Kürzerer Bremsweg!
durch Stahlflex-Bremsleitungen**
made by Spiegler

Die Anschlüsse sind verpreßt (nicht verschraubt), feiner ausgeführt,
höhere Zugfestigkeit, aus Alu mit V2A und zum Ausjustieren verdrehbar.
Viele weitere Vorteile!

Übrigens, man muß (laut Handbuch) alle
4-6 Jahre Gummibremsleitungen austauschen.
Unsere Stahlflex-Bremsleitungen halten unbegrenzt!!!

für alle Italiener

Gespanne, Harley, Japaner usw.

- * Brembo Bremsenteile,
- * Bremsbeläge, -Scheiben
- * Umrüstbremsanlagen
- * Stahlflexbremsleitungen (Hersteller)

NEU für Ducati 750 SS

Umrüstbremsanlagen
auf Doppelscheibe!

SBT SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

KUNZENWEG 16 d · 7800 FREIBURG
TEL. 07 61/620 51 · FAX 07 61/648 14

Lee-Hannemann

Informieren Sie sich über die vielen Vorteile. Gesamtkatalog DM 5,- (auch Wiederverkäufer)