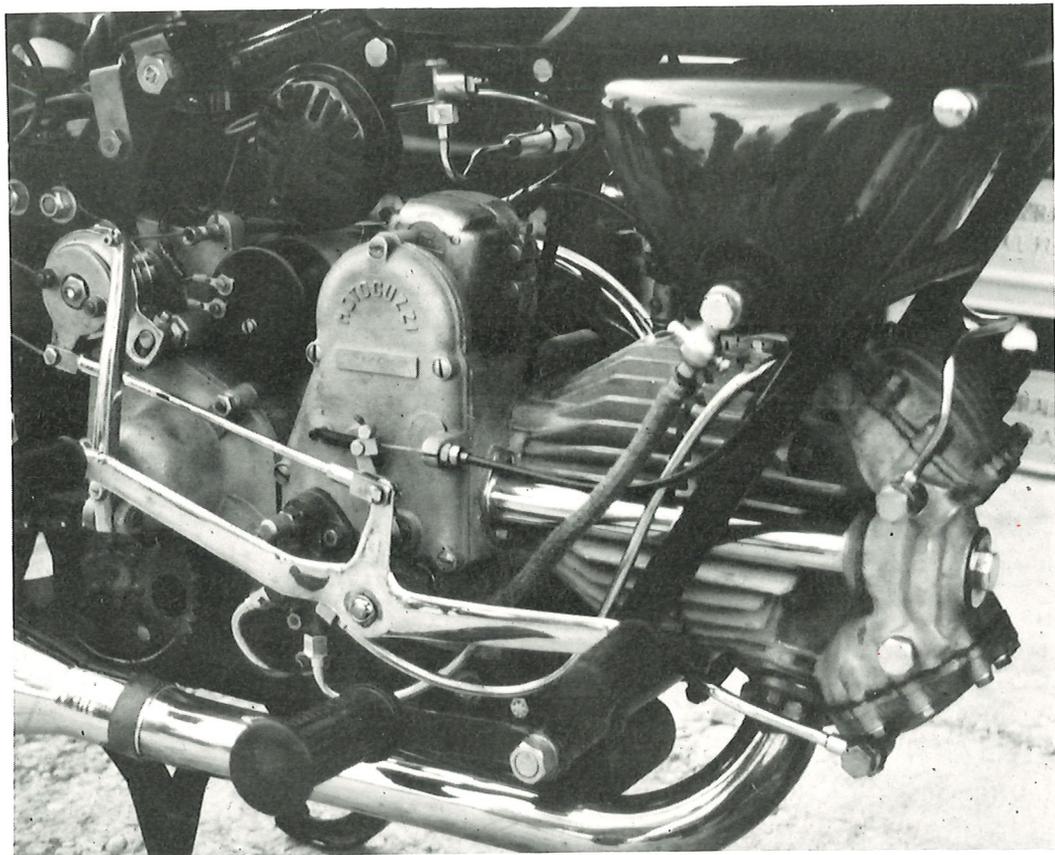


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Fahrbericht Gilera 600 Northwest

Die Ducati von Mike Hailwood

Mit der Guzzi California nach Malta

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



Klassische Harmonie,
Beispiel: Watsonian GP Classic/Moto Guzzi

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
Postfach 2322
2300 Kiel
0431/671108

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

Redaktion:
Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:
Hajo Barth und alle
Inserenten und Leser

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

Gültige
Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionsschluß:
jeweils der 1. des
Monats

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

MOTALIA erscheint je-
weils zum 15. jeden
Monats.

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

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

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

Veranstaltungshinwei-
se, technische Tips
etc. ohne Gewähr.

Hallo Italienerfreunde

Der Winter naht mit schnellen Schritten und die Motorrad-
saison ist wohl endgültig vorbei. Nur wenige haben ihre Mo-
torräder noch angemeldet und trotzten der Kälte.

Mit dem Winter kommt auch die Zeit, in der keine Treffen,
Rennen oder ähnliches stattfindet. Wir werden also kaum
Veranstaltungen besuchen, über die wir berichten können.
Aber an den langen Winterabenden finden ja vielleicht ein
paar von Euch die Zeit, über Verbesserungen und Umbau-
ten an ihren Maschinen ein paar Worte zu Papier zu bringen
(Am besten natürlich mit Bild). Der Winter ist ja genau die
richtige Zeit, um solche "Bastelanregungen" aufzugreifen und
in die Tat umzusetzen. Die erste Anregung kommt von Jörg,
dem das Plastik-Cockpit seiner Le Mans ein Dorn im Auge
war. Wir hoffen, daß weitere Tips von Euch folgen.

In den Geschäften findet man schon überall Weihnachtsde-
koration und auch wir machen uns Gedanken über das
Weihnachtsgeschäft (irgendwie muß man ja leben). Die Po-
ster, Videos und Kalender, die wir im Programm haben, sol-
len uns helfen, das finanzielle Winterloch zu überbrücken.
Daß sich die von uns angebotenen Artikel besonders gut als
Geschenke eignen, müssen wir Euch sicher nicht erst erklä-
ren. Und schließlich gibt es ja auch noch das MOTALIA-Ge-
schenkabö. Gibt es ein besseres Weihnachtsgeschenk?

Der Kleinanzeigenmarkt in der MOTALIA wird immer
größer. In Heft 33 vor zwei Monaten hatten wir erstmals 100
Kleinanzeigen und in diesem Heft sind es gar 125 private
Kleinanzeigen, die wir veröffentlichen können. Das ist eine
Steigerung von 25 % in nur zwei Monaten! Nur eine einzige
andere deutschsprachige Motorradzeitung hat ungefähr ge-
nauso viele italobezogene private Kleinanzeigen aufzuweisen
wie wir, obwohl auch ein paar der großen Motorradzeitungen
kostenlose Kleinanzeigen anbieten.

Der Erfolg kommt nicht von ungefähr. Private Kleinanzeigen
in der MOTALIA sind kostenlos und daher lohnt es sich
auch, Einzelteile anzubieten. Bei uns wird der Verkaufserlös
eines Kleinteils nicht durch das Anzeigenhonorar aufgefres-
sen. Außerdem weiß der Inserent genau, daß er mit seiner
Anzeige ausschließlich italo-begeisterte Leser erreicht. Was
nützt ihm eine Anzeige in einer Zeitung mit zehn mal so ho-
her Auflage, wenn aber nur jeder dreißigste Leser an italieni-
schen Motorrädern interessiert ist?

Damit wir mehr Anzeigen in dieser Ausgabe unterbringen
können, haben wir die Schriftgröße im Kleinanzeigenmarkt
etwas verkleinert. (Aber keine Angst, Ihr werdet beim Lesen
keine Lupe brauchen.) Dadurch sparen wir ca. eine Seite.
Trotzdem ist der Kleinanzeigenanteil in diesem Heft 1½ Seiten
umfangreicher als in der letzten Ausgabe.

Wir hoffen, daß der Kleinanzeigenmarkt weiterhin so regen
Zuspruch findet und sich zu einer umfangreichen Ersatzteil-
quelle ausweitet. Eigentlich hat doch jeder von uns noch
Teile in Keller oder Garage, die er verkaufen könnte.

Euer MOTALIA-Team

Fun-tastisch ?

FAHRBERICHT GILERA
600 NORTHWEST

Von weißen Schimmeln ist selten die Rede. Schwarze Neger werden im Sprachgebrauch auch wenig bemüht - ist ja auch alles ziemlich doppelt-gemoppelt. Nun hat sich in der Zweirad-Szene Mitte der Achtziger Jahre der wunderbar neudeutsche Begriff "Fun-Bike" eingebürgert - hochgradiger "Schwachfug", wie ich meine, denn heutzutage ist nahezu jedes Motorrad als "Spaß-Motorrad" im Einsatz - kaum jemand muß aus Sachzwängen heraus Motorrad fahren.

Soweit die Vorbemerkung, um die Schwierigkeiten einer Namensgebung für das neueste Opfer einer KRADBLATT-Probe-fahrtaktion zu klären.



Das eigenwillige Styling und feine Zutaten wie Vierkolbenbremssättel, Upsidedown-Gabel und Dreispeichen-Gußräder mit fetter Bereifung machen die Gilera zu einer Mischung zwischen Enduro und Sportmotorrad.

Der vollständige Familienname lautet Gilera 600 Northwest. "Gilera" klingt ziemlich italienisch, "600" klingt ziemlich einzylindrig und "Northwest" klingt ziemlich nach Enduro.

Falsch! Was uns da beim Italiener-Spezialisten Rüdiger Kämna aus Ottersberg in pink-schwarz entgegenstrahlt, steht mit den bildhübschen Dreispeichen-Gußrädern auf fetter Straßenbereifung und erinnert nur entfernt an Urahnen aus der Gelände-Fraktion. Rein optisch ein Bastard - die Gattung "Rennduro" trifft wohl am besten.

Leicht sieht sie aus und tatsächlich: das erste Probesitzen in 89 cm Höhe und der Griff zum perfekt liegenden Alu-Lenker lassen bereits etwas von der ungemeinen Handlichkeit des 170 kg Eintopfes erahnen. Dem wassergekühlten Vierventiler wird via E-Starten Leben eingehaucht. Vor dem Druck aufs Knöpfchen haben die Gilera-Techniker aber noch eine neue Folge aus der Serie "Dem Choke auf der Spur" gesetzt. Fröhliches Fummeln unter der linken Seitenverkleidung ist angesagt.

Der Startvorgang als solcher erfolgt dann aber ausgesprochen spontan und noch ehe ich mich an die viel zu kleinen und pervers-bunten Instrumente gewöhnt habe, läuft das Triebwerk rund. Es geht los und dank der verhältnismäßig tief angebrachten Fußrasten laufen auch Einmeterneunzig-Menschen keine Gefahr, die berüchtigte Toilettensitz-Haltung einzunehmen.

Allzu früh darf nun vor lauter Bequemlichkeit aber nicht hochgeschaltet werden. Unterhalb von 3.000 Touren rüttelt und schüttelt die Gilera erbärmlich und zeigt keinerlei Interesse, die Bewegung am Gasgriff in Vortrieb umzusetzen. Die Arbeit im gut gestuften 5-Gang-Getriebe erfolgt spielend leicht, das Auffinden des Leerlaufs stellt auch Klumpfußträger vor keine Probleme und dann erst die Kupplung: allererste Sahne - leichtgängig, hervorragend zu dosieren, einfach top!

Bei aller Begeisterung für die Schaltbox mit den dazugehörigen Betätigungselementen kann man die Schwächen eines weiteren und nicht ganz unwichtigen Bauteils nicht übersehen:



der Motor enttäuscht. Die Leistungsabgabe erfolgt zwar wunderbar gleichmäßig, die 558 ccm hängen auch gut am Gas, aber das, was an effektiver Leistung überkommt, wirkt doch arg schwächlich. Auf dem Papier ist von 50 PS die Rede, aber der Fahrer wartet doch leider vergeblich, daß die Pferde auch einmal anfangen zu galoppieren.

Ab 3.500 U/min - das entspricht rund 80 km/h im 5. Gang bis zum Landstraßenlimit bei 4.500 Touren zieht jede frisch gefahrene XT besser. Die Vierventil-Schwäche im unteren Drehzahlbereich wird ein wenig durch die Bereitschaft zum munteren Drehen in höheren Drehzahlregionen ausgeglichen. Ab 5.000 U/min wacht die Gilera langsam auf, aber ob diese Charakteristik den Wünschen des "typischen" Einzylinder-Fahrers entgegenkommt, ist doch sehr fraglich. Nur gut, daß ein Verbrauch von nur rund 5 Litern/100 km den motormäßig ein wenig fragwürdigen Spaß nicht ungemein teuer gestaltet.

Kommen wir lieber zum Kapitel "Fahrwerk und Bremsen", bei dem die Gilera endlich wieder glänzen kann. Die Upsidedown-Gabel bietet erfreulich straffe 160 mm Federweg, die aber auch dann noch sensibel arbeitet, wenn die 270 mm-Doppelscheiben mit Vierkolbensätteln zupacken. Die Vorderradbremse ist vermutlich das professionellste Teil der Gilera: überraschende Verzögerungswerte, exakter Druckpunkt, feinfühliges Dosieren - einfach perfekt!

RPR



DUCATI

CAGIVA

GILERA

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

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

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



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“!

Lee-Hannemann

Die hintere 240 mm-Einzelscheibe verliert beinahe ihre Berechtigung und pfuscht mit recht lascher Wirkung ihrer vorderen Schwester wenigstens nicht ins Handwerk.

Die Alu-Kastenschwinge hat über das Monofederbein üppige 150 mm Arbeitsweg zur Verfügung. Die werden recht heftig gedämpft und wenn es denn einmal ganz derbe kommt, befindet sich das Hinterrad ab und an in der Luft.

Mit ein wenig Einstellarbeit des freundlichen Gilera-Händlers dürfte aber auch das kein Thema mehr sein. Der unten offene Einrohr-Stahlrahmen wird seiner Aufgabe verwindungsfrei gerecht und der hervorragende Geradeauslauf ist nur noch das "i-Tüpfelchen", doch die Richtung, die der Gilera am meisten zusagt, lautet nicht "Nordwest und dann immer geradeaus", sondern wird mit möglichst vielen "Links-Rechts-Kombinationen" am besten getroffen. Die Kurven-Gierigkeit der Italienerin ist gigantisch. Die Schräglagenfreiheit wird praktisch nur durch die Lenkerenden begrenzt und die Haftungsfrage wird von den Pirellis gut beantwortet. Der Abrollkomfort wäre mit einem etwas weniger grobstolligen Profil vermutlich noch besser, ihrer eigentlichen Aufgabe werden die im 120/70 R17 bzw. 160/60 R17 gehaltenen Gummis aber gerecht.

Die Ausstattung gibt ebenfalls Anlaß zur Freude: gutes H4-Licht, zentrales Lenk-/Zündschloß, Tageskilometerzähler, Staubkappen an den Handhebeln etc. Nur daß bei einem Preis von DM 9.890,- (27 PS gleicher Preis) auf einen abschließbaren Tankdeckel verzichtet wurde und auch kein noch so kleiner Gepäckträger vorhanden ist, nehmen wir Gilera übel. Die Sozia würde sich über eine etwas längere Bank freuen. Dafür können wir dann auch auf den Spielzeug-"Motorschutz" aus Plastik verzichten.

Die Gilera ist kein Gerät für den Urlaubstrip. Der Sportfahrer wird Leistung vermissen und für die Eisdielen-Show gibt's Besseres.

Das Revier der Nordwest sind kurvige und gut ausgebaute Landstraßen - und das möglichst am frühen Sonntagmorgen. Da zählt dann nicht unbedingt die Leistung, dank der hyperhandlichen Auslegung bietet die Gilera auch so genug Potential, um sich zumindest für zwei bis drei Stunden prächtig austoben zu können. Womit wir wieder beim Begriff "Fun-Bike" wären, aber das hatten wir ja schon....

Klaus Herder
Quelle: Kradblatt



*Die Vorderradbremse ist einfach
perfekt.*

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!

18.11.-24.11.91

Motorradausstellung in Mailand/
Italien

07.12.-15.12.91

Bologna Motor Show/Italien

15.12. 1991

Tuning Day des Ducati Owners
Club of West Australien auf der
Rennstrecke Wannaroo
Info: Ducati Owners Club WA, P.O.
Box 72, Mt Lawley 6050, Australien

16.02.1992

2. Italian Bike Show in Myuna Bay
Park, Australien
Info: Stephen & Christine Craven,
Tel. (049)733378, Australien

17.04.-20.04.92

1. National Ducati Rally in
Wellington Showground in
NSW/Australien
Info: Ducati Owners Club of N.S.W.
Inc., P.O. Box 124, Haberfield 2045,
Australien

06.-08.06.92

12. Pfingsttreffen des Laverda Club
Niederland in der Nähe von Roer-
mond/NL, nur für Laverdas.
Info: Hans van der Lem, Krokus-
straat 41, 1541 DH, Koog aan de
Zaan, Tel. 075/171950, Niederlande

28.08.-30.08.92

5. Ostsee Italo-Treffen in Kiel-
Falkenstein.
Info: Felix Hasselbrink, Postfach
2322, 2300 Kiel 1, Tel. 0431/671108

.....

Geschenk-ABO

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo ver-
schenken an:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

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 Beschenken mit dem ersten Heft ein Brief übersandt.
(Brief bitte diesem Coupon beilegen!)

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

Ducati 400 SS Junior

Im letzten Jahr zeigte der deutsche Ducati-Importeur DNL die Ducati 400 SS Junior auf der IFMA in Köln. Damals konnte man sich nicht zu einem Import entschließen, nun soll die 400er das Ducati-Programm nach unten abrunden. Die Junior entspricht im Großen und Ganzen der 750 SS, verfügt aber über eine Vollverkleidung. Der Motor erzeugt 47 PS bei 10500 U/min aus 398 ccm. Eine Version mit 27 PS für Stufenführerscheinneulinge ist in Planung. Mit 12.700 DM wird die 400 SS Junior knapp 2000 DM billiger als die 750 SS, die 64 PS hat.

Schon wieder Neues von Laverda

Laverda zieht um. Das bisherige Betriebsgelände ist an Diesel Jeans verkauft worden. Das führt zu einer Splittung des Laverda-Werkes. Während die Produktion nur innerhalb von Breganze umzieht, wird die Forschung und Entwicklung nach Bassano del Grappa verlegt und die Verwaltung findet ihren neuen Sitz in Vincenza.

Im Moment soll Laverda neben den Replicas der V6 Rennmaschine hauptsächlich Ersatzteile für ältere Modelle fertigen. In Mailand wird neben der V6 Replica vermutlich eine neue SFC 1000 mit Doppelzündung und neuem Rahmen gezeigt werden. Die 700 i.e. mit Alufahrwerk wird wahrscheinlich noch nicht gezeigt werden.

Der Käufer des bisherigen Werksgelände ist die Firma Diesel Jeans, die unter anderem Hauptsponsor der Superbike-Weltmeisterschaft ist. In letzter Zeit ging das Gerücht um, daß Diesel Jeans die englische Firma Norton kaufen wolle, um in das Motorradgeschäft einzusteigen.

Ducati 600 Supersport geplant

Nachdem Ducati in den Klassen Superbike und Battle of Twins in allen Rennen an der Spitze zu finden ist, hat man ein Auge auf die Rennserie "600 Supersport" geworfen, die in vielen Ländern immer beliebter wird. Für 1993 plant Ducati ein Motorrad zu bauen, das in diese Serie paßt. Bei der Konstruktion der Zylinderköpfe ist eine enge Zusammenarbeit mit der Formel 1 Abteilung von Ferrari geplant. Mit vier Ventilen und Benzin-Einspritzung soll die Ducati konkurrenzfähig sein. Ducati strebt eine Leistung von 100 PS bei 13000 U/min an, das Fahrzeuggewicht soll unter 150 kg liegen. Für die Straße ist ein zweisitziges Sportmotorrad mit 85 PS in einer preisgünstigeren Vergaser-Version mit 700 ccm vorgesehen.

Welche Neuheiten werden in Mailand erwartet?

Bei **Aprilia** gibt es die Pegaso 650, die schon vor einem Jahr vorgestellt wurde und jetzt in Serie geht.

Bimota wird vermutlich eine überarbeitete und neu gestylte Tesi mit Ducati-Motor präsentieren. Als zweites Motorrad mit Achsschenkel lenkung erwartet die Fachwelt eine Tesi mit dem Motor der Yamaha TDM 850. Sicherlich wird auch die Zweizylinder-Zweitakt Grand Prix-Maschine ausgestellt werden, mit der Bimota 1992 an der Weltmeisterschaft teilnehmen will.

Ducati hat die meisten Typen einer Modellpflege unterzogen (siehe MOTALIA Nr. 32). Neu hinzu kommt die Ducati 900 Superlight. Das Motorrad, das nur in einer limitierten Auflage von 500 Stück geplant ist, soll dank Verbundrädern mit Magnesium-Speichen und Kohlefaser-Teilen nur 180 kg wiegen. Die Superlight wird es nur als Einzitzer geben, der Preis wird sich bei 20000 DM bewegen.

Bei den Viertellern 851/888 wurde das Motorgehäuse nochmal verstärkt und die Optik überarbeitet. Die Felgen sind schwarz, die Auspufanlage wurde wie an den Superbike-Maschinen hochgelegt und die Einheit Sitzbank/Seitendeckel wurde komplett neu entworfen.

Der von dem 851-Triebwerk abgeleitete Einzylinder wird erstmal als Sound of Single Rennmaschine vorgestellt. Bis zum Beginn der Rennsaison 1992 sollen 50 SOS-Racer ausgeliefert werden. Auf die Straßenversion werden wir noch ein Jahr warten müssen.

Nach der Einstellung der Produktion der erfolgreichen **Gilera** Saturno hoffen die Einzylinderfreunde auf einen neuen Mono-Sportler, der vielleicht sogar mit einer Einspritzanlage kommen soll.

Laverda plant dem Publikum die Replica der V6 Langstrecken-Rennmaschine zu zeigen. Eine 1000 SFC mit neu entwickeltem Fahrwerk soll auch vorgestellt werden. Ob die Laverda 700 mit Einspritzanlage schon gezeigt wird, ist fraglich.

Moto Guzzi wird die Enduro Quota und die Daytona (siehe letzte Ausgabe) zeigen, die beide noch dieses Jahr in Produktion gehen sollen. Unbestätigte Gerüchte sprechen davon, daß die Daytona einen kürzeren Hub erhalten haben soll und der Motor dadurch drehfreudiger geworden sein soll. Die Maximalleistung wird mit 95 PS (71 kw) angegeben. Von der Daytona soll angeblich erstmal nur eine limitierte Serie von 500 Stück gebaut werden. Der Preis ist noch nicht entgültig kalkuliert, soll sich aber zwischen 28000 DM und

30000 DM bewegen. Damit wäre die Guzzi teurer als die Ducati 851 Strada. Später soll eine abgespeckte, billigere Version folgen. In der Gerüchteküche wird zusätzlich von einem weiteren neuen Modell gesprochen, das in Mailand das erste Mal der Öffentlichkeit gezeigt wird.

Magni hat schon auf der IFMA in Köln seine Version des Guzzi Vierventilers gezeigt. Wenn

der Daytona-Motor in Produktion geht und Magni beliefert wird, steht auch der Magni Sfida Ottovalvole i.e. nichts mehr im Weg.

Als Zubehör plant Magni eine Parallelogrammschwinge für die Serienrahmen der Moto Guzzi Le Mans. Diese Schwingenkonstruktion, die die Lastwechselreaktionen des Kardantriebs eliminieren soll, hat sich in den Magni-Fahrwerken bestens bewährt.

**EUROSPEED
VIDEOS**

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos Saison 1991

**SoS
Cup**

**BoT
DM**

**SERIE
DM**

In jeweils 60 Minuten die Höhepunkte der spannenden Rennen unserer Stationen: Speyer, Zolder, Colmar, Nürburgring, St. Wendel, Assen und Dahlemer Binz.

Tolle Rennszenen, interessante Fahrer und Maschinen, Technik und Details in Hülle und Fülle.

Die Motorrad-Sport Videos für Insider, mit noch heißerem Sound, fachkundigem Kommentar und starker Musik!

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

Weiterhin lieferbar:

☛ SoS '90, BoT '90, Superbike '90

jeweils nur 59,- DM

☛ BoT '89 und Superbike '89

jeweils nur 49,- DM

Die Videos können bestellt werden bei: Verlag Felix Hasselbrink, Postfach 2322, 2300 Kiel 1

Eine Bestellkarte liegt als Beilage in dieser MOTALIA

Nichts als Zufälle

Eine ungewöhnliche Geschichte, geschrieben, wie der Schnabel gewachsen ist.
von Wolfgang Rieß

Es war ein Samstag, mit dem ich nicht so recht etwas anfangen konnte. Das Wetter war mäßig, ich döste in der Garage herum, wollte eigentlich meine Ducati bewegen, oder eigentlich schrauben oder.....? ist auch egal, jedenfalls null Bock.

Ich nahm meinen Klappstuhl, machte mir eine Dose Bier auf und setzte mich gemütlich, aber irgendwie unzufrieden in eine Ecke und genoß den Anblick meiner Ducati. Ich hatte gerade die zweite Dose Bier zwischen lassen, als ein Käfer um die Ecke bog und direkt auf mich zusteuerte. Na endlich, dachte ich, jetzt kommt wenigstens jemand, mit dem du etwas doof reden kannst.

Nach der üblichen Begrüßung kam auch gleich einer der dummen Sprüche. "Bist Du krank, oder hat Dir einer das Werkzeug weggeschlossen, daß Du hier so rumsitzt. Gib mal'n Bier." - "Nimm Dir selbst eins." "Alles muß man selber machen", kams zurück. Ar..... dachte ich, gesagt habe ich "prost". "Du, eigentlich wollte ich Dir nur etwas erzählen." "Bitte, nimm Dir einen Hocker, setz Dich hin und schieße los".

Er erzählte mir, daß ein Grauiporteur aus Hannover, der nur japanische Motorräder verkauft, aus England eine Ducati mitgebracht hat. "Na und?" sagte ich, daß ist doch nichts ungewöhnliches. "Ich weiß nicht, ich habe sie schon gesehen", meinte er.

"Da ist unter dem Gehäuse ein Ölfilter eingeschraubt, hat Trockenkupplung und auf der Verkleidung steht Mike Hailwood. Es soll angeblich eine Werksrennmaschine sein". Ich saß plötzlich senkrecht in meinem Klappstuhl. Mir gingen Gedanken durch den Kopf, die ich aber schnell wieder verwarf, ich entgegnete nur: "Du spinnst". Daraufhin zeigte er mir ein Bild, er hatte das Ding schon fotografiert. Ich konnte zwar auf dem Foto keinen Ölfilter unter dem Gehäuse und auch keine Trockenkupplung erkennen, aber eine ganz deutliche Nr. 12, den Namenszug "MIKE HAILWOOD" und an der seitlichen Fläche der grün-weiß-roten Verkleidung einen riesigen Aufkleber von Sports-Motor-Cycles Manchester. "Ist bestimmt so eine auf Werksrenner aufgemotzte 900er aus der Serie", so mein Kommentar.



*In einer von außen unscheinbaren Garage in Hannover stehen mehrere Ducati.
Bei einer handelt es sich um ein ganz besonderes Motorrad.*

Was ich in dem Moment dachte, konnte gar nicht stimmen.

Erstens ist laut Alan Cathcart's Ducati-Buch, die original Mike Hailwood-Siegermaschine, womit er 1978 auf der Isle of Man Formel 1-Weltmeister wurde, 1982 am Bray Hill aufgebrannt.

Zweitens befindet sich die zweite Werksducati, womit Roger Nicols 1978 im Formel 1-Rennen ausfiel, in japanischer Hand.

Und drittens ist der Reservemotor schon längst über den großen Teich, in den USA.

Da ich aber schon seit 1969 unheilbar vom Ducati-Bazillus angesteckt bin, wollte ich das Motorrad doch einmal sehen. Nur auf mein Versprechen, dem Händler nicht zu sagen, von wem ich die Information hatte, bekam ich von meinem Bekannten die Adresse des Händlers. Wir unterhielten uns noch eine Weile, tranken unser Bier aus und verabschiedeten uns. Er gab seinem Käfer die Sporen und ließ mich mit meinen Gedanken allein. Grübel, grübel, das kann nicht sein, so ein Ding käme nie aus England heraus, schon gar nicht, wenn ein englisches Idol wie Mike Hailwood darauf gegessen hat.

bei ihm kaufen wollte, kam ich gleich zum Kernpunkt meines Anliegens. Sofort kam die Frage: "Woher wissen sie, daß ich eine Ducati aus England mitgebracht habe, daß darf doch nicht wahr sein!" Ich habe natürlich nichts ver-raten! "Spricht sich eben rum", war meine Antwort.

Nach kurzem Sprüchekloppen, Italiener contra Japaner, ging der Mann wortlos zu einer Ga-ragentür, öffnete, schob 5 BMW's und 3 Jap-se ins Freie, winkte mich rein und sagte: "Nur weil Sie es sind, ich habe schon von Ihnen gehört, eingefleischter Ducatist, dem kann ich sowieso keinen Japaner verkaufen" (Wie wahr!). Er führte mich in eine Ecke, wo ein mit Wolld-eken verhangenes Motorrad stand. Ich konnte es kaum erwarten, bis er die Decken abnahm. Hervor kam tatsächlich eine Ducati. Da es in der Ecke sehr dunkel war, bat ich darum, die Ducati bei Tageslicht betrachten zu dürfen, was mir auch gestattet wurde. Bedingung war, ich sollte das Moped selbst raus und auch wieder reinschieben, er wollte sich die Finger nicht mehr dreckig machen, er hatte ja schon Feierabend. Nichts lieber als das, dachte ich und schob die Duc ins Freie.

Mein erster Blick war unter den Motor, mein Herz schlug bis zum Hals, ich glaube, auch meine Hände waren feucht und leicht am zittern.

Was vor mir stand, war tatsächlich ein NCR-DUCATI-Rennmotor, wie ihn Hailwood 1978 fuhr, mit Filter in der Ölwanne und Trockenkupp-lung. In der Zwischenzeit klingelte das Telefon und der Händler ließ mich allein.



An dem Samstag lief überhaupt nichts mehr und trotzdem war meine "Null Bock-Stimmung" wie verflogen. Das einzige, was ich noch schaffte, ich suchte die Telefonnummer des Händlers aus dem Telefonbuch, um gleich am Montag bei ihm anzurufen. Ich habe aber nicht angerufen, sondern bin gleich montags nach der Arbeit zu dem Händler hingefahren (kann man nicht so schnell abgewiesen werden).

Nach kurzer Vorstellung und der Bemerkung, daß ich eigentlich kein japanisches Motorrad

Ich besah das ganze Motorrad in Ruhe und mir kamen die Bilder von der Isle of Man 78 wieder in den Sinn. Ich hatte ja Hailwoods Ducati im Fahrerlager von allen Seiten fotografiert. An der Duc entdeckte ich einiges, was ich lieber für mich behielt. Nach einer Weile kam der Mann vom Telefonieren zurück und gab mir höflich zu verstehen, daß er gern nach Hause wollte, seine Frau wartete mit dem Essen. Ich bat noch um Erlaubnis zu fotografieren, was mir auch gewährt wurde. Anschließend schob

ich das gute Stück an seinen alten Platz, deckte es wieder zu und räumte die anderen Motorräder ein. Tor zu, Affe tot, oder doch nicht? Als wir uns verabschiedeten, fragte ich auf jeden Fall, ob er dieses Motorrad verkaufen würde. Ein mitleidiges Lächeln zog über sein Gesicht und er antwortete mit: "Nein, so etwas verkauft man nicht, es sei denn, es passiert etwas ganz außergewöhnliches. Aber wenn ich sie verkaufen sollte, rufe ich bei Ihnen an, daß verspreche ich, dann weiß ich wenigstens, daß die Maschine in gute Hände kommt", sprach's und verschwand im Verkehrsgewühl. Ich fuhr ebenfalls nach Hause und kramte sofort meine Bilder von der I.O.M. 1978 raus. Viele Sachen waren identisch, aber ich konnte mir keinen Reim daraus machen. Von dem Händler hörte ich nichts mehr.

Von dem Zeitpunkt an, als ich mich von dem Händler verabschiedete, versuchte ich alle möglichen Informationen über den Verbleib der original Hailwood-Ducati zu bekommen.

Aber jede Info endete bei dem spektakulären Sturz 1982 am Bray Hill, wobei das Motorrad völlig ausbrannte, ich erwähnte es schon. Irgendwann gab ich dann die ganze Sache auf, es gab zu viele mysteriöse Geschichten. Ich wußte nur eins, daß ein stinkreicher japanischer Modefritze ein privates Motorradmuseum besitzt, wo wahrscheinlich eine von beiden Hailwood-Maschinen auf einem Podest steht. Davon habe ich Bilder aus einem Motorradmagazin.

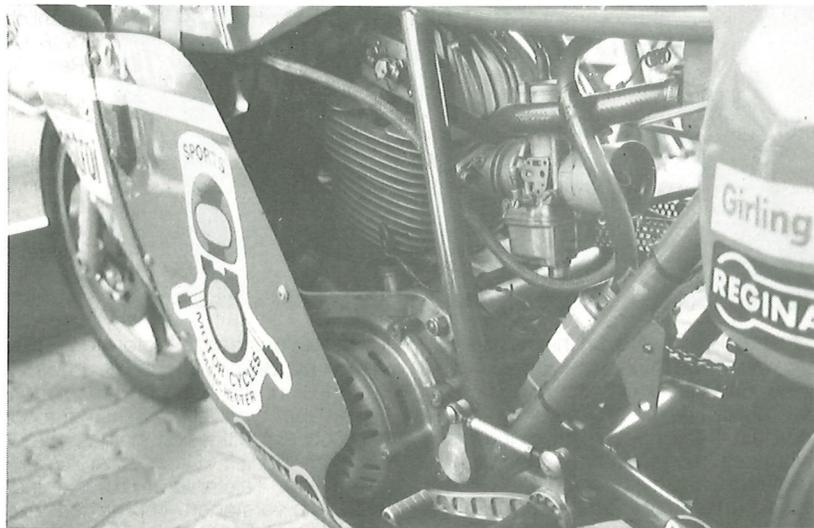
Im übrigen war ich ja schon dabei, mir eine Milke Hailwood Replika, ähnlich der 78er, aufzubauen. Das Fahrwerk war schon entsprechend geändert und stand auf bereiften "Campagnolos". Ein altes rundes Sandguß-Gehäuse hatte ich auch in Arbeit. Eine original NCR-Verkleidung stand bereit, also was solls. Basteln macht eh mehr Spaß als kaufen, zumal man ja immer reichlich Geld braucht, um irgendwelche Ducati-Klamotten zu kaufen.

Die Motorradsaison 1983 verlief ohne besondere Vorkommnisse, bis auf eine Kleinigkeit. Um an eine 3-Zoll Borrani-Felge ranzukommen, mußte ich eine 750 SS eckig kaufen. Ich tauschte die Felgen und wollte das gute Stück im Frühjahr wieder verkaufen. Hätte sie ja lieber behalten, aber ein Teil des Geldes, womit ich die Duc bezahlt hatte, gehörte der Bank, und die wollte ich nicht noch reicher machen. Aber dieses Motorrad sollte noch eine Rolle spielen.

Das Jahr verging mit viel Schrauberei. Dann kam der 13. Dez. 1983, es war ein Dienstag, der mein Leben etwas verändern sollte.

Ich war in meiner Garage am Schrauben, als meine Frau ankam und sagte, daß mich jemand am Telefon sprechen möchte, er riefte in 10 Minuten wieder an. Als ich den Hörer abnahm, meldete sich am anderen Ende eine Stimme, ohne sich groß vorzustellen, mit den Worten: "Herr Rieß, wollen Sie die Ducati kaufen?"

Wie es weiterging, steht in der nächsten MOTALIA. Die Red.



Hinter der Vollverkleidung befindet sich ein NCR-Motor mit Trockenkupplung.

Bimota Dieci

In der Zeitschrift "PS" wird die Bimota Dieci mit der BMW K1 Kat, Triumph Daytona 1000 und Yamaha FZR 1000 verglichen. Der Bericht umfaßt neun Seiten mit 17 Bildern. Zu finden ist er in der Novemberausgabe.

Moto Guzzi Geburtstag

Auf drei Seiten berichtet die Oldtimerzeitschrift "Markt" über das Guzzi-Treffen anlässlich des 70. Geburtstages der Firma Guzzi beim Werk in Mandello. 12 farbige Fotos gehören zu dem Bericht in Heft Nr. 11.

Aprilia Pegaso 600/ Gilera RC 600 C

Ein Vergleichstest der beiden Einzylinder ist auf 6½ Seiten der Zeitschrift "Enduro" zu finden. 21 Fotos zeigen die Kontrahenten im Novemberheft. Das farbige DIN A2 Poster in Heftmitte zeigt die Gilera.

Rickmann-Aermacchi

Eine Aermacchi mit Rahmen der englischen Firma Rickmann ist Inhalt eines Berichtes der Zeitschrift "Motorrad-Classic" in der Ausgabe November/Dezember. Der Artikel umfaßt vier Seiten mit sechs Fotos.

Moto Guzzi V 65 SP

In den November-Ausgaben der regionalen Motorrad-Magazine "Nürburger", "Badisches Motorrad Magazin" und "Motorrad Infos" befindet sich ein zweiseitiger Erfahrungsbericht eines Guzzi-Fahrers, der 100 000 km mit seiner V 65 SP gefahren ist. Vier Bilder gehören zu dem Artikel.

Ducati Clubrennen in Assen

Auf acht Seiten berichtet "mo" in Heft 11/91 vom Ducati-Clubrennen in Assen. "Mo" befaßt sich aber leider fast ausschließlich mit den dort ausgetragenen internationalen BOT- und SOS-Rennen.

Moto Guzzi Eigenbau

Der "Motorradfahrer" stellt auf zwei Seiten eine zur Le Mans umgebaute Moto Guzzi 850 T3 vor. Ein Foto zeigt das Motorrad in der Ausgabe 11/91.

Gilera Saturno

Auf etwas mehr als einer Seite mit einem Bild berichtet der "Motorradfahrer" im Novemberheft über das Gilera Saturno-Treffen am Falltorhaus bei Schotten.

Moto Guzzi California III i.e.

"Mo" testet in der Novemberausgabe die California mit Einspritzanlage. Der Bericht ist sechs Seiten lang und vier Bilder zeigen das Motorrad.

Ducati 400 SS Junior

Auf einer knappen halben Seite stellt der "Motorradfahrer" in Heft 11/91 die Ducati 400 SS Junior vor. Ein Foto zeigt das Motorrad.

Ducati Scrambler

Auf zwölf Seiten berichtet "Motorrad Classic" über die leicht geländegängigen Einzylinder-Motorräder aus Italien und Spanien. Zu dem langen Artikel gehören 20 Bilder in Heft 6/91.

Laverda-Spezialist

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

Clubneugründungen

Bimota Club Deutschland

In Deutschland gibt es wieder einen Bimota-Club. Der Jahresbeitrag beträgt 120 DM, zusätzlich ist eine Aufnahmegebühr von 60 DM zu zahlen. Für die Mitgliedschaft ist der Besitz einer Bimota nicht erforderlich. Die Anschrift lautet: Bimota Club Deutschland, Wennendersteigweg 8, 7902 Blaubeuren.

Moto Guzzi Club Paderborn

Am 03.10.91 ist der Moto Guzzi Club Paderborn gegründet worden. Die Kontaktadresse lautet: Karl Gaus, Grewenhof 2, 4795 Delbrück/Bentfeld, Tel. 05250/1507. Der Club würde sich über Einladungen freuen.

Ducati Club Cavallo e.V.

Im Raum Stuttgart gibt es nicht nur das "Aff'le" und das "Pferd'le" sondern auch einen Ducati Club. Der eingetragene Verein: Ducati Club Cavallo spricht alle Ducatisti und Freunde italienischer Motorräder an. Die Ziele des Clubs sind Kontakte, Treffen mit ausländischen Motorradclubs, Ausfahrten sowie Förderung der Verkehrssicherheit und vieles mehr. Zur Zeit gibt es "erst" 14 Mitglieder, aber wir sind auch erst ein paar Wochen "alt". Wir freuen uns auf jegliches Interesse.

Kontaktadresse: Ducati Club Cavallo e.V., c/o Carius, Hohenstaufenstr. 14, 7141 Möglingen.

Laverda-Wandkalender

Auch 1992 wird es wieder einen Laverda-Wandkalender geben. Der Kalender mit sechs s/w-Bildern kostet 25 DM (incl. Porto) und ist erhältlich bei: Laverda Club Nederland, Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-DH Koog aan de Zaan, Niederlande. Es wird um Vorauszahlung gebeten.

Fahrendiebstahl

Auf der Veterama in Mannheim wurde dem MV Agusta Club e.V. die Vereinsfahne entwendet. Die Fahne ist weißgrün, im oberen Drittel ist das MV-Emblem abgebildet, darunter steht in schwarzen Buchstaben: MV Agusta Club e.V. Für die Wiederbeschaffung der Fahne haben wir eine Belohnung ausgesetzt. Sollte derjenige, der sie mitgenommen hat, reuemütig werden, kann er sie auch an uns zurücksenden: MV Agusta Club e.V., Rheinstr. 43, 7570 Baden-Baden. Telefonisch sind wir unter 07221/60045 oder 0621/379569 zu erreichen.

Veranstaltungstermine gesucht

In der letzten MOTALIA haben wir im Vorwort darum gebeten, daß die Clubs uns ihre Veranstaltungstermine so früh wie möglich mitteilen. Durch die frühzeitige Veröffentlichung Eurer Termine können lästige Terminüberschneidungen vermieden werden. Eine kurze Mitteilung an den Verlag genügt.

**NEU IN PADERBORN-ELSEN
AB DEM 21. 10. 1991**

QUALITÄT SICHERHEIT MODE TECHNIK



Eröffnungsangebote

AGV Crosshelm Auslaufmod.	79,-
AGV Cobra schw. pink lila	199,-
AGV Thema "D. Polen"	529,-
RABERG Schnürjeans schwarz	279,-
RABERG Lederjacke schwarz	298,-
REUSCH Lederkombi schwarz	798,-
LOCKWELL Protektorkombi ab	1199,-
STYL MARTIN Superb-Turnsch.	159,-

Lieferung solange Vorrat reicht

DUCATI

750 SS Modell 92
900 SS Modell 92
851 S3 Modell 92

Liefertermine voraussichtlich 11/12 1991

Mi 12.00-18.30 Do 12.00-20.30 Fr 9.00-18.30 Sa 9.00-20.30 langer Samstag 9.00-15.00

Ducati Stammtisch Mühldorf

Der "Harte Kern" vom Ducati Stammtisch besteht aus drei Einzylinder-Fahrern, daher kam die Idee: Die erste Autofahrt wird vereinbart!

Herbert schwärmt in den höchsten Tönen vom österreichischen Mühlviertel: "Da gibt es wunderbare kleine Straßen in malerischer Hügel-landschaft, wenig Verkehr, wenig Tourismus = Preise noch in Ordnung!" Fahrroue und Ter- min sind schnell vereinbart.

Die erste Bewährungsprobe für unsere neu aufgebauten Monos beginnt. Manfred mit einer Mark 3 - 350, in leuchtendem Ockergelb, Herbert ebenfalls M 3 - 350 mit Desmo-Optik und meine verstümmelte 350 SCR mit neuer roter Lackierung.

Die folgenden 450 km sind genau nach unse- rem Geschmack. Die reinste Kurvenorgie - keine Gerade länger als 200 Meter. Pannen? Nicht der Rede wert, bei mir ein abgebroche- ner Kabelschuh (nicht original) von der Batterie und zwei lockere Schrauben. Bei Herbert ein abgebrochener Kickstarter (nicht original we- gen TÜV) und ein abgerissener Rucksackrie- men. Manfred: Außer einem losvibrierten Aus- puffsinsatz absolut nichts.

Dafür kommt es für ihn in Hockenheim knüp- pel dick: Das gleiche zuverlässige Moped bleibt in Hockenheim nach nur einer Runde stehen. Die Fehlersuche zieht sich über einen halben Tag hin, da zwischendurch der Funke wieder da ist. Bei der Fehlersuche behilflich ist kein geringerer als Dotore h.c. Electrico Martino Schatz aus der Fakultät des Professore Einrei- nero die Campagrosso. Mille Grazie!

Am Schluß hilft nur noch das Auswechseln der gesamten Zündanlage gegen die bewährte Un- terbrecheranlage.

Auch Herbert bleibt ohne Vortrieb liegen! Schwitzend und ausgelaugt von der Schieberei kommt er an unser Lager. Mit bleichem Ge- sicht stellt Herbert fest: "Keine Kompression!" In Gedanken an zerbröselten Kolben, verbo- genen Ventilen und anderen Gemeinheiten zerlegt er nach und nach in Erwartung an das Schlimmste den Motor! Ein Aufschrei reißt uns aus unseren Beschäftigungen (reparieren, was sonst). Der Keil vom Königswellenantrieb ist abgesichert, die Kurbelwelle geht leer durch, doch die Ventile waren zu!!! Ein Riesenglück, alles ist unbeschädigt! Dies wird bei Bier und Wein abends im Vorzelt gefeiert!

Ansonsten hoffen wir, daß es nach der Auflö- sung des Ducati Club Deutschland irgendwie weitergeht, erste Ansätze sind schon da. Wich- tig sind jetzt die Stammtische für den Kontakt untereinander. Unser Stammtisch wurde auf Ersuchen mehrerer Interessenten auf den ersten Freitag im Monat verlegt und das Lokal den Bedürfnissen angepaßt. Es ist der Pauli Wirt, zwischen Mühldorf und Neumarkt. Jeder ist willkommen, ich bitte um telefonische An- meldung. Wir freuen uns auf zahlreichen Be- such.

Es grüßt Euch

Josef Stark, Tel. 08631/2763



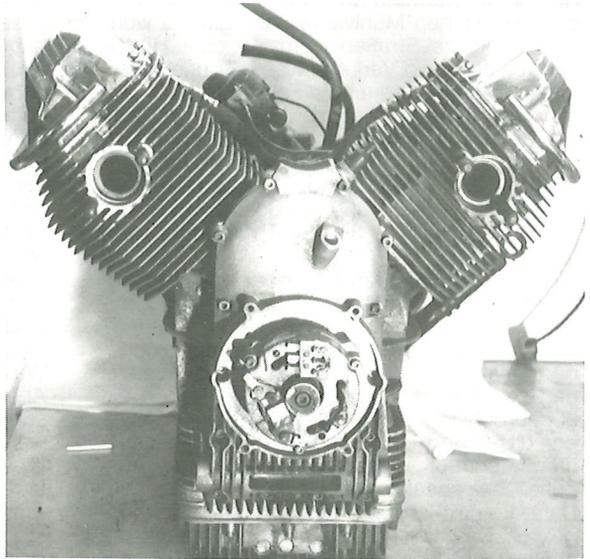
Rast an der Donau. V.l.: Herbert Binder, Manfred Dirschl, Josef Stark

Kettenspiele

Bei den großen Guzzis ab Baujahr 1973/74 bis 1990 treibt eine Steuerkette die Nockenwelle und die Ölpumpe an. Diese Steuerkette ist oft der Grund für unexakte Steuerzeiten und einen "wandernden" Zündzeitpunkt.

Bis 1973 verbaute Moto Guzzi stählerne schrägverzahnte Stirnräder zum Antrieb von Nockenwelle und Ölpumpe. Um die Fertigungskosten zu senken, wurden ab 73/74 die Stirnräder durch drei Kettenräder und eine Duplex-Kette ersetzt. Leider verzichtete Guzzi darauf, einen Kettenspanner einzubauen. Schon nach nur 10000 km hat sich die Steuerkette einer Guzzi soweit gedehnt, daß sie Lose hat, das heißt, sie schlägt etwas hin und her. Damit sie nicht gegen das Gehäuse schlägt, ist ein Kunststoffanschlag montiert, der zwar aufgrund zweier Langlöcher verschiebbar ist, aber auf keinen Fall als Kettenspanner zweckentfremdet werden darf, da dieses zu starkem Abrieb am Anschlagklotz führt.

Durch die Lose in der Kette wird nun die Nockenwelle nicht mehr exakt Phasengleich angetrieben und die Steuerzeiten variieren etwas. Dieses hat auch einen Einfluß auf den Zündzeitpunkt, weil der Zündverteiler von der Nockenwelle über ein Zahnrad angetrieben wird. Je höher die Kilometerleistung



Hinter dem Steuergehäusedeckel befindet sich der Steuertrieb des V2-Motors. Bevor man den Stirndeckel demontieren kann, muß man die Lichtmaschine samt Rotor entfernen.

des Motors ist, umso ungenauer werden die Steuerzeiten und der Zündzeitpunkt. Bei einer Guzzi mit ca. 50000 km Laufleistung haben wir einmal festgestellt, daß es möglich war, die Kurbelwelle um ein paar Grad hin und her zu bewegen, bevor der Verteiler am Unterbrecherkontakt reagierte. Zu der Lose der Steuerkette kam hier noch der Verschleiß des Verteilerantriebszahnades und Spiel im Verteiler bzw. Überdehnung der Federn des Fliehkraftverstellers dazu. Für den größten Teil der Ungenauigkeit ist aber die Steuerkette verantwortlich.

Der reichhaltige Zubehörmarkt für die V2-Motorräder aus Mandello bietet verschiedene technische Verbesserungsmöglichkeiten an:

Ein automatischer Kettenspanner sorgt für exaktere Steuerzeiten.

Die preiswerteste Alternative ist, einen automatischen Steuerkettenspanner nachzurüsten. Der Kettenspanner sorgt dafür, daß die Kette auch im Betrieb immer straff gespannt ist. Dadurch läuft der Motor ruhiger und Steuerzeiten und Zündzeitpunkt werden besser eingehalten. Bei der Montage eines Kettenspanners empfiehlt es sich, eine neue Steuerkette zu montieren.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI

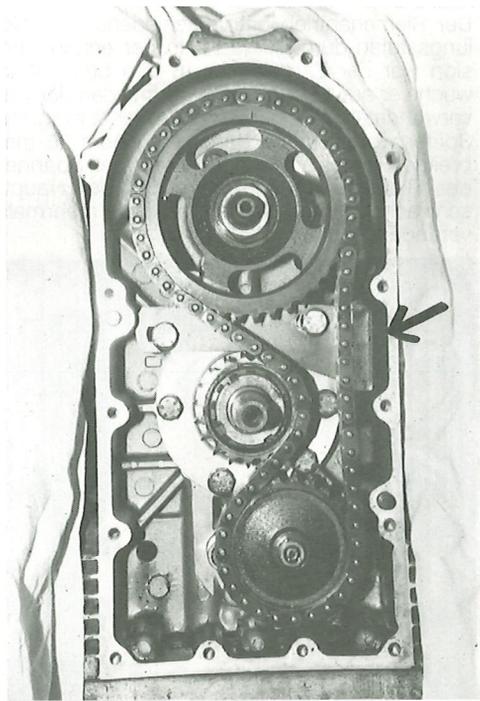


Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

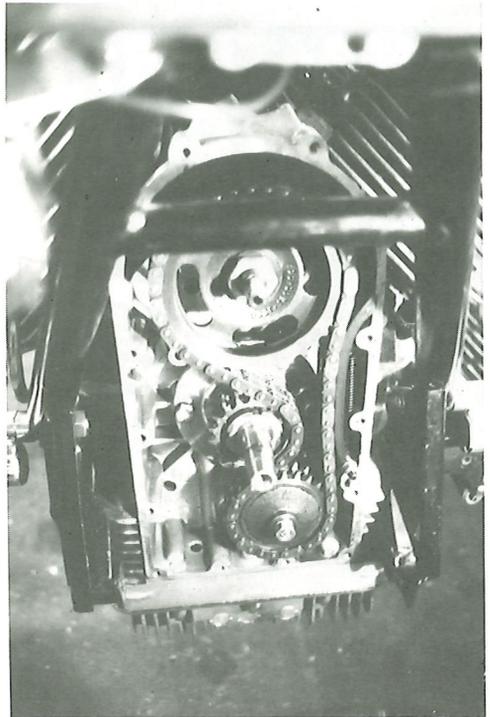
Viele Händler bieten "verstärkte" Steuerketten an. "Verstärkt" ist hier ein falscher Ausdruck, da es sich weder um dickere oder sonstwie stabilere Ketten handelt. Diese Ketten sind bloß vorgelängt, bzw. es handelt sich um ausgesuchte Ketten mit geringen Toleranzen. Natürlich muß man, wenn man die Kette erneuert, auch einen Blick auf die Kettenräder werfen. Wenn die Zähne spitz und schief sind, müssen auch diese erneuert werden. Aber für gewöhnlich halten sie länger als 100 000 km. Eine Steuerkette kostet je nach Hersteller, Anbieter und Qualität zwischen 30 und 80 DM. Für einen Kettenspanner muß man 30 bis 50 DM auf die Theke des Händlers legen.



Der Steuertrieb einer serienmäßigen Guzzi. Oben ist das Nockenwellenrad, in der Mitte befindet sich die Kurbelwelle samt Antriebsrad und unten ist die Ölpumpe. Rechts oberhalb der Kurbelwelle befindet sich der Anschlagklotz (Pfeil), der bei diesem Motor schon ganz nach links verschoben ist.

Stirnräder sind teurer aber Wartungsfrei.

Nachdem Moto Guzzi selbst aus Kostengründen aufgehört hat, Stirnräder zu verbauen, bieten verschiedene Hersteller Zahnradpaarungen an, die direkt ineinander greifen. Auf dem Zubehörmarkt gibt es unterschiedliche Versionen zu kaufen. Geradverzahnte oder schrägverzahnte Stirnräder stehen zur Aus-



Hier ist nachträglich ein automatischer Kettenspanner montiert worden. Der Kettenspanner sitzt rechts zwischen der Steuerkette und dem Motorgehäuse. Der serienmäßige Anschlagklotz wird durch den Spanner ersetzt.

wahl, je nach Anbieter ist die Verzahnung etwas grober oder feiner. Geradverzahnte Stirnräder kosten weniger Leistung und haben daher einen besseren Wirkungsgrad. Der Nachteil ist, daß gerade Zahnräder lauter sind und ein jaulendes Geräusch erzeugen (Das kann man gut bei vielen japanischen Motorrädern und den K-Modellen von BMW hören, die einen geradverzahnten Primärtrieb haben). Während der Steuerkettensatz durch die Gehäuse toleranzen kaum beeinflusst wird, können unterschiedliche Abstände von Kurbelwelle und Nockenwelle zueinander die Laufruhe der Stirnräder deutlich beeinflussen. Umso dichter die Bohrungen von Nockenwelle und Kurbelwelle im Gehäuse zueinander sind, desto geringer ist das Zahnflankenspiel und dadurch wird das Heulgeräusch lauter. (Es soll sogar schon Fälle gegeben haben, in denen die Bohrungen von Nockenwelle und Kurbelwelle so dicht beieinander waren, daß die Stirnräder nicht paßten. Aber daß habe ich nur als Gerücht gehört. Bei den vier Stirnradsätzen, die ich bisher eingebaut habe, gab es keine Probleme.)

DUCATI 851
750 SS DUC
ATI 900 SS D
DUCATI 851
750
A
D
7

Hänsele GmbH
Motorradsport

Industriestr. 12
 7637 Ettenheim/Altdorf
 zwischen Offenburg + Freiburg
 Tel. (078 22) 93 45 / 34 45, FAX 26 47

Auch im Material unterscheiden sich die angebotenen Zubehörteile. Es gibt Sätze, bei denen alle drei Zahnräder aus einer gehärteten Aluminiumlegierung gefertigt sind. Eine andere Variante ist, daß das Kurbelwellenrad aus Stahl ist und nur die beiden anderen Zahnräder sind aus Leichtmetall. Für diese Version spricht ein unterschiedlicher Wärmeausdehnungskoeffizient.

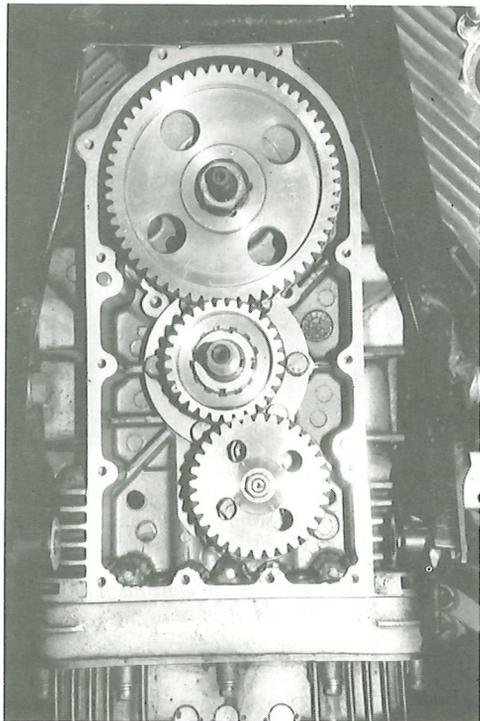
Die Stirnräder versprechen noch exaktere Steuerzeiten und sind wesentlich leichter als der originale Kettentrieb. Die meisten Stirnradsätze verfügen über mehrere Löcher im Nockenwellenrad für den Paßstift der Nockenwelle. Dadurch ist eine exaktere Phaseneinstellung der Nockenwelle möglich. Bei den Stirnrädern kann man jedes Rad einzeln demontieren (z.B. um die Nockenwelle zu wechseln oder die Ölpumpe zu überprüfen), während man sowohl bei der Steuerkette, als auch bei dem unten beschriebenen Riemenantrieb alle drei Zahnräder gleichzeitig abnehmen muß. Neben dem Nachteil, daß die Steuerräder deutlich zu hören sind, kann es zu einem Problem werden, daß sie direkt ineinander greifen und damit empfindlich auf die Gehäusetoleranzen reagieren. Durch die unterschiedlichen Ausführungen und Qualitätsunterschiede bewegen sich die Preise für Stirnradsätze zwischen 320 und 500 DM.

Der Zahnriemen ist am laufruhigsten, er muß aber regelmäßiger gewechselt werden.

Die teuerste Alternative, die verspricht, sehr leise und laufruhig zu sein, ist der Zahnriemen-

antrieb der Firma Moto Spezial. Ein Zahnriemen als Nockenwellenantrieb ist ja nicht ungewöhnlich oder neu. Sowohl im Automobilbau als auch bei Ducati wird diese Technik seit Jahren eingesetzt. Dort sind die Riemen nur auf einer Seite verzahnt und laufen nicht im Öl. Der Zahnriemenantrieb von Moto Spezial ist aber auf beiden Seiten verzahnt und läuft innerhalb des Motors, daß heißt, er kommt mit dem heißen Motoröl in Kontakt und muß das Öl aus den Flanken der Zahnräder verdrängen. Anstelle der originalen Kettenräder werden leichte Zahnriemenräder aus Aluminium montiert. Der Zahnriemenantrieb ist genauso wie die Steuerkette unempfindlich gegenüber den Gehäusetoleranzen.

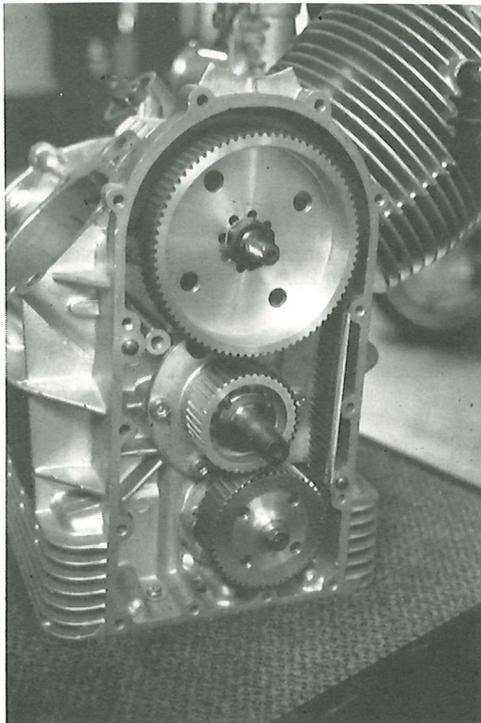
Der Riemenantrieb hat verschiedene Entwicklungsstufen durchgemacht. In der ersten Version war der Zahnriemen 16 mm breit, dann wuchs er auf 17 mm. Mehr war mit den damals verwendeten Zahnriemenrädern nicht möglich. Später wurden neue Räder mit einem 23 mm breiten Riemen verwendet. Auch der Spanner des Riemens (er war lange Zeit der Hauptschwachpunkt des Systems) wurde mehrmals verändert.



Fahrer in der Battle of Twins setzen fast alle Stirnräder ein. Hier greifen die Zahnräder direkt ineinander. Bei dem hier abgebildeten schrägverzahnten Stirnradsatz sind alle drei Zahnräder aus Aluminium.

Schon öfter sollen Zahnriemen gerissen sein, aber laut Hersteller ist das nur bei den älteren Versionen passiert. Ein Riß des Riemens führt meistens zu einem kapitalen Motorschaden, da Kolben und Ventile aufeinanderkrachen. Mit der jetzigen Version des Riemenspanners sollen aber alle Probleme beseitigt sein, versicherte uns Moto Spezial. In der neuesten Version ist wie bei den Stirnradsätzen eine Phasenverstellung durch mehrere Löcher für den Nockenwellenpaßstift möglich.

Der Zahnriemen ist nicht wartungsfrei, nach Herstellerangaben soll er alle 30 - 40 000 km gewechselt werden. Der Zahnriemenantrieb kostet komplett knappe 400 DM, ein Ersatzriemen schlägt mit 34 DM zu Buche.



Auch beim Zahnriemenantrieb werden Aluminiumräder verwendet, die leichter sind als die originalen Kettenräder aus Stahl. Ein Leitblech soll für die richtige Spannung sorgen.

Wer die Wahl hat, hat die Qual.

Alle drei Versionen erfüllen ihren Zweck für unterschiedliche Preise. Für den normalen Straßengebrauch ist ein automatischer Kettenspanner völlig ausreichend. Diese Variante bietet deutlich das beste Preis-/Leistungsverhältnis.

Wer Gewicht sparen und sehr exakte Steuerzeiten haben will, steht vor der Frage: Zahn-

riemen oder Stirnräder. Die leiseste und laufruhigste Variation ist der Zahnriemenantrieb. Aber leider ist es auch die teuerste und wartungsintensivste (Wechsel alle 30-40 000 km) der drei Möglichkeiten. Dazu kommt das Risiko eines kapitalen Motorschadens bei Riemenriß. Preislich in der Mitte liegen die Stirnräder, die sehr lange halten, aber auf Gehäusetoleranzen anfällig sind und deutlich Geräusche machen. Wie man an den schwankenden Preisangaben sehen kann, lohnt es sich, die Preise verschiedener Anbieter zu vergleichen.

Ein Umbau bringt Laufruhe und geringeren Kraftstoffverbrauch.

Egal für welche Umbauversion man sich entscheidet, wer vorher eine ordentlich lose Steuerkette hatte (die hat man nach 25000 km fast immer), wird nach dem Zusammenbau feststellen, daß das Motorrad ruhiger läuft, besser am Gas hängt und sogar etwas weniger Benzin verbraucht. Man glaubt gar nicht, was für eine große Wirkung die Lose in der Steuerkette haben kann.

Seit 1990 ist der Kettenspanner serienmäßig.

1990 hat auch das Guzzi Werk eingesehen, daß ein Steuerkettenspanner eine sinnvolle Verbesserung ist und verbaut eine automatische Spannvorrichtung anstelle des Anschlagklotzes. Anhand der Motornummer kann jeder Guzzi-Fahrer feststellen, ob er schon einen automatischen Kettenspanner serienmäßig montiert hat. In der Produktion wurde er ab folgenden Motornummern verbaut:

California III	:	VT 032698
1000 GT	:	VT 024724
Le Mans 1000	:	VV 016418

Dieser Kettenspanner kann auch in ältere Modelle nachgerüstet werden und kostet knappe 80 DM. Er ist bei jedem Vertragshändler erhältlich, da es sich um ein Guzzi Original-Teil handelt.

Für die Moto Guzzi Daytona ist ein geradzahnter Stirnradsatz vorgesehen, bei dem das Kurbelwellenrad aus Stahl ist, während die beiden anderen Räder aus einer Aluminiumlegierung sind (siehe MOTALIA Nr 32).

Lesererfahrungen gesucht

Sicher haben einige unserer Leser unterschiedliche Erfahrungen mit den verschiedenen Steuertrieben gemacht.

Da nach diesem Artikel bestimmt viele Guzzi-Fahrer mit dem Gedanken spielen, Veränderungen an dem Nockenwellenantrieb vorzunehmen, wäre es prima, wenn ein paar von Euch uns Ihre Erfahrungen mitteilen würden.

REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

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

Der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. findet alle 14 Tage freitags ab 19.30 Uhr im Gasthaus "Zum Friesenhof" in 5160 Düren-Kufferath statt. Info: Peter 02235/6417 wochentags ab 18.00 Uhr.

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

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

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

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

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

"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 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.

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

Italo-Stammtisch jeden 1. Freitag im Monat beim Pauli-Wirt zwischen 8260 Mühldorf und Neumarkt um 20.00 Uhr. Info: Josef Stark, Tel. 08631/2763.

Italiener- und Klassikerfreunde treffen sich Freitagabends ab 18 Uhr am Fuße der Schauinslandstrecke bei Freiburg beim Gasthaus "Zum Start". Bei Regen 20.30 Uhr Pizzeria "Kronenbräu-Eck", Freiburg, gegenüber Johanniskirche/Amt f. öffentl. Ordnung. Wie immer: Plausch, Halli-Hallo, Neuigkeiten. Info: Tel. 0761/64611, Walter.

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

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

Der Stammtisch ITALO MOTOCICLETTE trifft sich jeden letzten Sonntag im Monat im Kaffee Muckefuck, Braunschweigerstr. in 3170 Gifhorn. Info: 05831/7258 o. 05371/56494.

Wer Lust hat, im Raum Westerstede, Apen, Ocholt einen Italo-Stammtisch zu gründen, meldet sich bei Ralf Bischoff, Westersteder Str. 92, 2910 Linden, 04409/8140.

Wer hat Interesse an einem Italo-Stammtisch im Großraum Hörter? Bitte melden unter 05271/4259.

Importeur BRD

DELLORTO
VERGASER

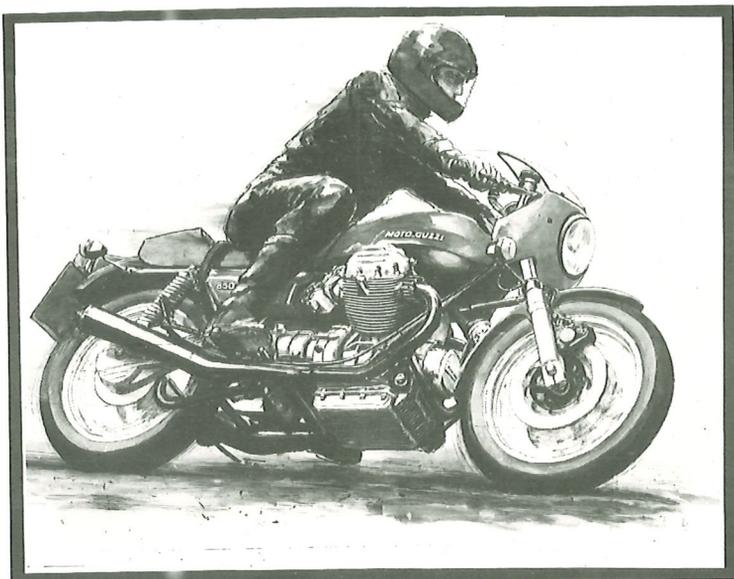
**Komplette Vergaser
Ersatzteile**

Düsen, Schieber, Nadeln,
Dichtungen usw. usw.

Stein-Dinst 

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

Händler-Liste anfordern



Neu !!!

Achtung Guzzi-Fans!

Poster "Le Mans I"

Colorierte
Federzeichnung

Vierfarbdruck

70 x 50 cm

Preis DM 30,-
incl. Verpackung
und Versand

Heute noch Karte heraustrennen, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

Ducati-
Wandkalender
1992

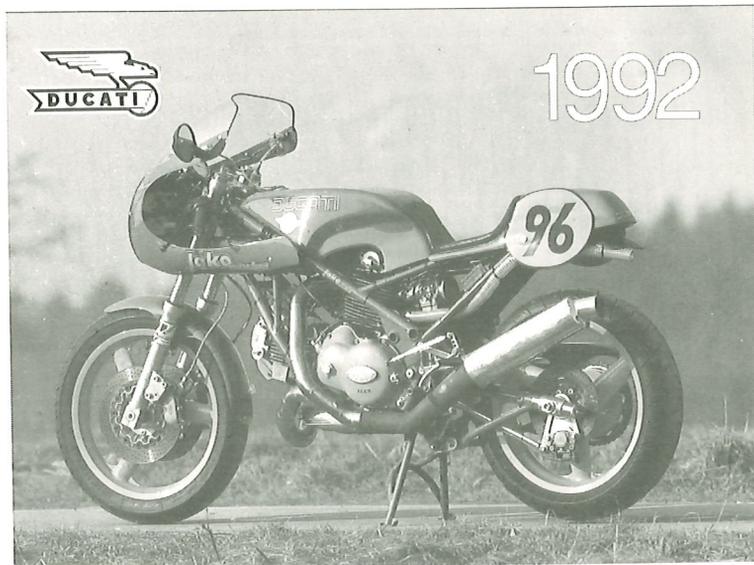
13 Blatt im
hochwertigen
Vierfarbdruck

Kalendergröße
42 x 30 cm

Bildgröße
32 x 24 cm

Nur 36 DM
inclusive Versand

Ein Schmuckstück
für jedes
Wohnzimmer



Auch 1992 gibt es wieder einen farbigen Ducati-Wandkalender. Motive wie Harris-Ducati, 450 Desmo, 888 Corsa, 900 Supersport, Eigenbau-Ducatis und Rennmaschinen erfreuen das ganze Jahr lang das Auge des Betrachters. Dieser Kalender darf in keinem Wohnzimmer oder Büro fehlen.

Heute noch Karte ausschneiden, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich ___ Exemplare
von dem Guzzi Le Mans I Poster zum
Preis von 30 DM (incl. Versand in
stabiler Rollenverpackung).
Kein Nachnahmeversand!

Antwort

0 Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

Holger Aue

0 Den Betrag habe ich auf das
folgende Konto überwiesen:

Witthack 4c

Hamburger Sparkasse

2100 Hamburg 90

Bankleitzahl: 200 505 50

Kontonummer: 1273492536

Kein Nachnahmeversand möglich!

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich ___ Exemplare
von dem Ducati-Wandkalender 1992
zum Preis von 32 DM. Dazu kommen
einmalige Versandkosten in der Hö-
he von 4 DM. Keine Nachnahme!

Antwort

0 Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

Verlag Hasselbrink

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

Postfach 2322

2300 Kiel 1

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Kein Nachnahmeversand möglich!

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

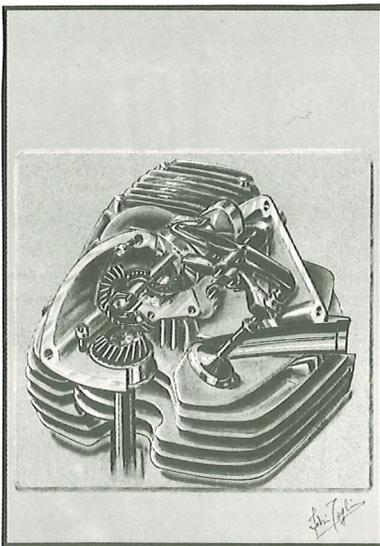
_____ Unterschrift

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

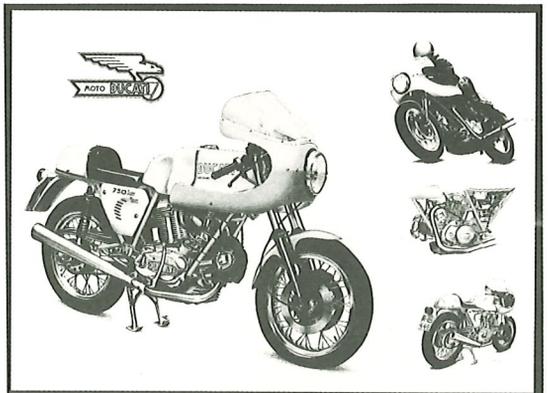
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



Links: Ducati-Zylinderkopf, mit vielfältigem 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

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

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

Antwort

Verlag Hasselbrink

Postfach 2322

2300 Kiel 1

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten Poster.

0 per Scheck/bar überDM liegt bei
0 per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

- 0 Ducati-Zylinderkopf.....30,- DM
- 0 Ducati Motor 86030,- DM
- 0 Ducati-750 SS (Rundm.)..34,- DM
- 0 Ducati-Phantomposter....30,- DM

Verlag Hasselbrink

Postfach 2322

2300 Kiel 1

(Alle Preise incl. Versand)

Datum

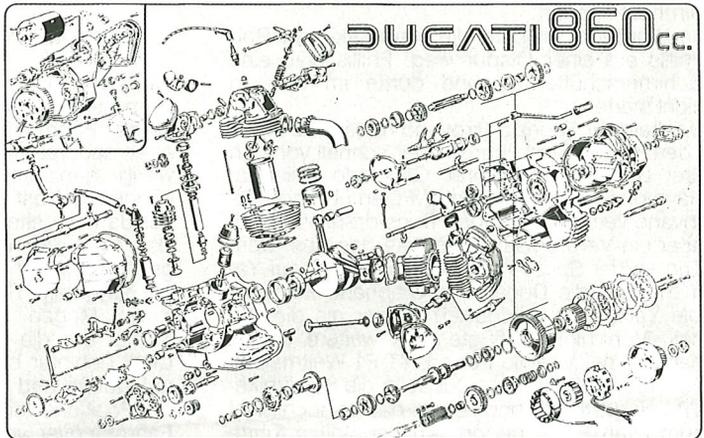
Unterschrift

MOTALIA Poster-Service

Nachdem wir das Technical Art Schnittposter der Ducati 900 SS neu aufgelegt hatten, haben uns immer wieder Anfragen erreicht, ob wir noch weitere Poster im Programm haben oder Adressen wissen, wo man andere Italo-Poster bekommen kann. Wir hatten uns danach für Euch einmal auf dem Markt umgesehen und noch drei weitere Poster gefunden, die wir in unser Programm aufgenommen haben. Bei diesen drei Postern handelte es sich auch um Ducati-Motive.

Die Poster Ducati-Zylinderkopf und Ducati 750 SS (Rundmotor) sind auf der Rückseite der Bestellkarte (links) abgebildet. Das Poster von Technical Art und die Explosionszeichnung des Motors Ducati 860 zeigen wir noch mal auf dieser Seite. Alle vier Poster können mit der Bestellkarte auf der linken Seite geordert werden.

Aufgrund unserer Anregung zeichnete Holger Aue aus Hamburg ein Poster der fast schon legendären Le Mans I, welches er drucken ließ. Dieses Poster ist direkt bei ihm erhältlich (Siehe Bestellkarte in diesem Heft).



Ducati 860 Motor-
Explosionszeichnung.
Oranger Hintergrund.

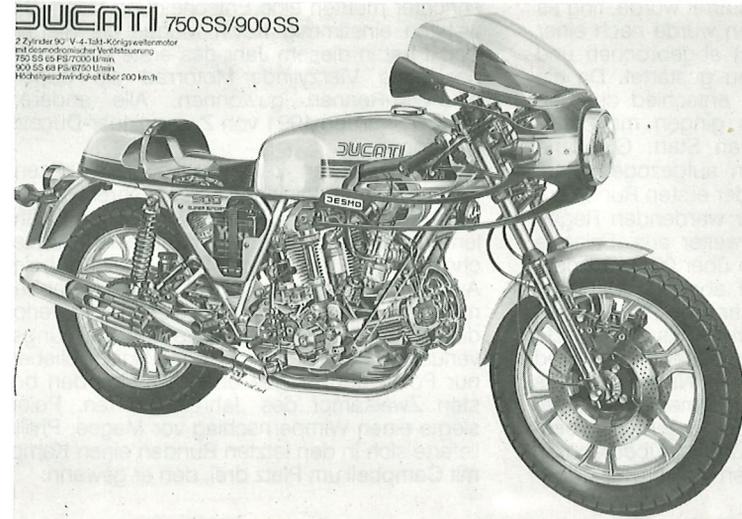
Nur noch wenige
Exemplare
lieferbar!

Maße 100 x 70 cm.
Preis nur 30,- DM
inclusive Versand.

Diese beiden Poster und noch zwei andere Ducati-Motive können mit der Bestellkarte links unten bestellt werden. Absender bitte nicht vergessen!

DUCATI 750SS/900SS

2 Zylinder 90° V-4, 1-takt-Körperliefenmotor
mit Desmodromischer Ventilsteuerung
750 SS (64 PS/7000 U/min)
900 SS (68 PS/6750 U/min)
Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h



Das Ducati-
Phantomposter von
Technical Art.

Mit Einblick in das
Innere des Motors!
In der gigantischen
Größe 100 x 70 cm!
Ein Muß für jeden
Ducati-Fan!
Nur 30 DM inclusive
Versand!

Superbike-WM in Mugello

Schon vor dem Rennen kam es zu zwei Stürzen. Im Training stürzte der Ducati-Fahrer Davide Tardozzi und erlitt eine schwere Kopfverletzung. Tardozzi hatte schon die zweitbeste Trainingszeit, als er nochmal mit neuen Reifen ins Training ging. Vermutlich waren die Reifen noch nicht warm genug, als ihn das Motorrad mit einem Highsider abwarf. Er fiel dem Holländer Jeffrey de Vries so unglücklich vors Motorrad, daß dieser nicht mehr ausweichen konnte und über Tardozzis Helm fuhr. Im Krankenhaus wurde eine Blutung unter der Hirnhaut operiert.

Im Warm-up rutschte die Kawasaki von Rob Phillis auf einer Ölspur weg. Phillis erlitt eine Gehirnerschütterung und durfte im Rennen nicht starten.

Der Italiener Fabrizio Pirovano hatte - wie so oft - den besten Start, wurde aber schnell von den drei Ducatis der Fahrer Giancarlo Falappa, Raymond Roche und Doug Polen überholt. Pirovano versuchte, an den Ducs dranzubleiben, aber ein Verbremser bedeutete das Aus. Dem Trio an der Spitze folgten Terry Rymer auf Yamaha und die Ducati von Stephane Mertens. Die Yamaha ging deutlich besser als die Ducati. Von hinten pflügte eine weitere Ducati nach vorne. Virginio Ferrari, TT-F1 Weltmeister von 1987, ist mit einer Ducati in die Superbike-WM eingestiegen und zeigte, daß er noch nicht zum alten Eisen gehört. An der Spitze führte immer noch Roche, gefolgt von Polen. Falappa verlor den Anschluß und fiel auf Platz 6 zurück. Zwei Runden vor dem Ziel setzte Polen zum Angriff an, überholte Roche und gewann das Rennen knapp.

Als das zweite Rennen gestartet wurde, fing es an zu regnen. Das Rennen wurde nach einer Runde (es führte Falappa) abgebrochen und nach zwanzig Minuten neu gestartet. Da die Wetterlage nicht klar war, entschied der Reifenpoker und die Teams gingen mit unterschiedlichen Reifen an den Start. Giancarlo Falappa hatte Regenreifen aufgezogen, kam wieder als Führender aus der ersten Runde zurück und baute im stärker werdenden Regen seinen Vorsprung immer weiter aus. Falappa hatte einen Vorsprung von über 20 Sekunden, als der Motor der Ducati abstarb und nicht wieder in Gang zu bekommen war. Inzwischen hatten einige Fahrer, die mit Sliks ausgerückt waren, aufgegeben. Unter ihnen auch Fred Merkel und Virginio Ferrari. Nach Falappas Ausfall führte Polen, der Intermediates aufgezogen hatte. Roche war mit Regenreifen besser bedient, konnte die Führung übernehmen und gewann mit 7 Sekunden Vorsprung.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Raymond Roche (Ducati); 3. Terry Rymer (Yamaha); 4. Stephane Mertens (Ducati); 5. Virginio Ferrari (Ducati); 6. Giancarlo Falappa (Ducati); 7. Carl Fogarty (Honda); 8. Fred Merkel (Honda); 9. Edwin Weibel (Ducati); 10. Bruno Bammert (Yamaha).

2. Lauf: 1. Raymond Roche (Ducati); 2. Doug Polen (Ducati); 3. Terry Rymer (Yamaha); 4. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 5. Jeffrey de Vries (Yamaha); 6. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 7. Edwin Weibel (Ducati); 8. Steve Manley (Yamaha); 9. Vittorio Scatola (Kawasaki); 10. Massimo Broccoli (Kawasaki).

Superbike-WM-Finale in Australien

Im fernen Australien fehlten ein paar der Spitzenpiloten wie Raymond Roche, Giancarlo Falappa, Fabrizio Pirovano und Terry Rymer. Aber dadurch wurden die Rennen nicht langweilig, ganz im Gegenteil, die letzten Läufe können getrost als die spannendsten Rennen des Jahres gelten.

Das erste Rennen wurde von einer Sechsergruppe angeführt. Aron Slight und Rob Phillis auf Kawasaki, Doug Polen mit der Ducati und Kevin Magee auf Yamaha wechselten im Kampf um die Spitze permanent die Plätze. Dicht dahinter betrachteten Stephane Mertens auf Ducati und Malcom Campbell auf Honda die Positionswechsel. Durch ein unglückliches Fahrmanöver von Phillis verloren Phillis, Mertens und Campbell den Anschluß an die Spitze. Slight, Polen und Magee lieferten sich ein ständiges Duell um die Führung, daß die Zuschauer von den Sitzen riß. Die drei überquerten die Ziellinie nebeneinander und die Ziellinienrichter mußten eine Entscheidung fällen. Sie wählten einstimmig Kevin Magee als Sieger. Damit hat in diesem Jahr das erste Mal ein japanisches Vierzylinder-Motorrad ein Superbike-WM-Rennen gewonnen. Alle anderen Rennen wurden 1991 von Zweizylinder-Ducatis gewonnen.

Auch im zweiten Lauf bestand die Spitzengruppe aus den gleichen sechs Fahrern. Phillis verbremste sich, mußte den Notausgang wählen und setzte das Rennen nach einem Abstecher über die Wiese fort. Slight rutschte beim Anbremsen das Vorderrad weg. Campbell mußte über die Wiese ausweichen und verlor den Anschluß. Mertens klagte über Leistungsverlust und fiel zurück. An der Spitze blieben nur Polen und Magee über, die sich den besten Zweikampf des Jahres lieferten. Polen siegte einen Wimpernschlag vor Magee. Phillis lieferte sich in den letzten Runden einen Kampf mit Campbell um Platz drei, den er gewann.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Kevin Magee (Yamaha); 2. Doug Polen (Ducati); 3. Aron Slight (Kawasaki); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Stephane Mertens (Ducati); 6. Malcom Campbell (Honda); 7. Scott Doohan (Yamaha); 8. Steve Martin (Suzuki); 9. Roy Leslie (Ducati); 10. Michael O'Connor (Honda).

2. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Kevin Magee (Yamaha); 3. Rob Phillis (Kawasaki); 4. Malcom Campbell (Honda); 5. Scott Doohan (Yamaha); 6. Stephane Mertens (Ducati); 7. Steve Martin (Suzuki); 8. Michael O'Connor (Honda); 9. Doug Pittman (Yamaha); 10. Peter Guest (Yamaha).

WM-Endstand: 1. Doug Polen (Ducati) 432 Punkte; 2. Raymond Roche (Ducati) 282 P.; 3. Rob Phillis (Kawasaki) 267 P.; 4. Stephane Mertens (Ducati) 217 P.; 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 195 P.; 6. Terry Rymmer (Yamaha) 162 P.; 7. Carl Fogarty (Honda) 146 P.; 8. Fred Merkel (Honda) 124 P.; 9. Giancarlo Falappa (Ducati) 113 P.; 10. Davide Tardozzi (Ducati) und Udo Mark (Yamaha) je 108 P.

Italienische Superbike-Meisterschaft

Die italienische Superbike-Meisterschaft besteht aus sechs Rennen. Die ersten vier Läufe hatte Davide Tardozzi auf der Ducati überlegen gewonnen. Beim Finale in Vallelunga hätte ihm ein siebenter Platz zum Titelgewinn gereicht. Wegen der Kopfverletzung, die sich Tardozzi beim Training zum Superbike-WM-Rennen in Mugello zuzog, konnte er in Vallelunga nicht antreten.

Das erste Rennen gewann Fred Merkel (Honda) vor Fabrizio Pirovano (Yamaha). Im zweiten Lauf war die Reihenfolge umgekehrt. Damit ist Merkel italienischer Superbike-Meister und Tardozzi - genauso wie im Vorjahr - Vize-Meister.

Carlos Lavado fährt Gilera 250

Nach den Absagen der Fahrer Loris Reggiani, Pierfrancesco Chili und Luca Cadalora hat Gilera nun dem Superbike-Weltmeister Doug Polen ein Angebot gemacht. Doch auch Polen hat abgelehnt und will weiter in der Superbike-WM fahren.

Nun hat Gilera Carlos Lavado als Fahrer für die Gilera 250 Grand Prix-Maschine gewinnen können. Es wird aber immer noch ein zweiter Fahrer gesucht. Zur Diskussion stehen: Niall Mackenzie, Paolo Casoli und Rich Oliver. Auch Martin Wimmer, der von Suzuki entlassen wurde, ist im Gespräch. Erste Testfahrten mit dem neuentwickelten Motorrad sollen Ende November stattfinden.

Bimota 500 GP

Die von Bimota entwickelte Grand Prix-Maschine ist jetzt das erste Mal auf einer Rennstrecke gefahren worden. Der italienische Superbike-WM-Pilot Francesco Monaco fuhr das Zweizylinder-Zweitakt-Motorrad auf dem Kurs von Misano. Das Fahrwerk verfügt über eine Achsschenkelenkung, wie sie von der Bimota Tesi her bekannt ist. Der Motor (mit Einspritzanlage) ist das erste Triebwerk, das Bimota selbst entwickelt hat.

Superprestigio in Spanien

Beim Superprestigio-Rennen in Spanien finden ähnlich wie in der Superbike-WM zwei Läufe pro Klasse statt. Der Gesamtsieger wird nach Punkten ermittelt.

In der 250er-Klasse gingen von den Top-Fahrern der WM Helmut Bradl (Honda), Carlos Cardus (Honda), Loris Reggiani (Aprilia) und Martin Wimmer (Suzuki) an den Start.

Im ersten Lauf führte Reggiani ab der ersten Runde vor Wimmer. Dicht dahinter Bradl, der sich nach einem schlechten Start erst an die Spitze herarbeiten mußte, und der Spanier Alex Criville auf einer JJ-Cobas. Reggiani und Wimmer konnten sich absetzen und in der letzten Runde führte immer noch die Aprilia. Aber dann machte Reggiani einen Fehler, kam auf die Randsteine und wäre fast abgeworfen worden. Wimmer nutzte die Chance und gewann das erste Mal mit der Suzuki.

Im zweiten Lauf dominierte Carlos Cardus, der im ersten Durchgang mit verbrannter Kupplung ausgeschieden war. Er übernahm in der ersten Runde die Führung und baute bis zum Ziel seinen Vorsprung auf 5 Sekunden aus. Bradl wurde Zweiter vor Reggiani und Wimmer.

Der Gesamtsieg ging an Wimmer. Den zweiten Platz mußten sich Bradl und Reggiani teilen, die beide 22 Punkte hatten.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Martin Wimmer (Suzuki); 2. Loris Reggiani (Aprilia); 3. Helmut Bradl (Honda); 4. Alex Criville (JJ-Cobas).

2. Lauf: 1. Carlos Cardus (Honda); 2. Helmut Bradl (Honda); 3. Loris Reggiani (Aprilia); 4. Martin Wimmer (Suzuki).

Gesamtpunktestand: 1. Martin Wimmer (Suzuki) 23 Punkte; 2. Loris Reggiani (Aprilia) und Helmut Bradl (Honda) je 22 P.; 4. Carlos Cardus (Honda) 15 P.

In der Halbliterklasse holte sich Michael Doohan (Honda) den Gesamtsieg vor John Kocinski (Yamaha). Nach dreimonatiger Pause startete Alex Barros nach seiner Verletzung wieder das erste Mal auf der Cagiva. Im ersten Lauf belegte er den siebten Platz. Im zweiten Durchgang platzte ein Kühlwasserschlauch.

Deutsche Meisterschaft in Assen

250 ccm

Im Training stürzte Bernd Kassner und brach sich einen Mittelfußknochen und zwei Zehen. In der Viertelliterklasse startete der Holländer Jürgen van der Goorbergh (Dritter in der Europa-Meisterschaft) als Gastfahrer mit seiner Aprilia. Er enteilt dem Feld und siegte mit 12 Sekunden Vorsprung. Um den zweiten Platz kämpfte der Aprilia-Pilot Bernd Kassner mit Evren Bischoff, der in Assen erstmals auch eine Aprilia einsetzte. Kassner konnte das Duell für sich entscheiden und wurde Zweiter vor Bischoff und Kai Schlieper. Auch Schlieper wechselte vor dem Finallauf zu Aprilia. Harald Eckl wurde auf der Aprilia nur Siebenter. Damit sähe der Punkttestand wie folgt aus: **1. Kassner 154 P.; 2. Eckl 141 P.; 3. Paul Streicher 104 P.** Nun gibt es aber ein Problem: Das vorletzte Rennen zur Deutschen Meisterschaft fand zeitgleich mit dem Grand Prix in Malaysia statt. Um den Fahrern, die in Malaysia starten wollten, die Teilnahme am GP zu ermöglichen, kam die OMK auf die Idee, den Fahrern, die nicht in Aalen starteten, Bonuspunkte entsprechend ihrer durchschnittlichen Plazierungen zu erteilen.

Eine Regelung, die für Verwirrung und böses Blut sorgt. Kommentar eines Fahrers: "Wer die DM gewinnen will, soll gefälligst auch hier starten". Mit den Bonuspunkten würde der Endstand lauten: **1. Eckl 158 P.; 2. Kassner 154 P.; 3. Streicher 104 P.** Gegen die Bonuspunkteregeung wurde Protest eingelegt.

Ergebnis: **1. Jürgen van der Goorbergh (Aprilia); 2. Bernd Kassner (Aprilia); 3. Evren Bischoff (Aprilia); 4. Kai Schlieper (Aprilia).**

Battle of Twins

Klaus Caspers stand schon vor dem Finale als neuer BOT-Meister fest, was ihn nicht daran hinderte, auch das letzte Rennen zu gewinnen. Zweiter wurde Bernd Walter auf Ducati, vor der BMW von Herbert Enzinger.

Ergebnis: **1. Klaus Caspers (Ducati); 2. Bernd Walter (Ducati); 3. Herbert Enzinger (BMW); 4. Karl-Richard Beck (Ducati); 5. Jens Hoffmann (Britten); 6. Thomas Körner (Ducati); 7. Bernd König (Ducati); 8. Hans Jürgen Gross (Ducati); 9. Thomas Schuler (Yamaha).**

Punkte: **1. Klaus Caspers (Ducati) 157 Punkte; 2. Bernd Walter (Ducati) 124 P.; 3. Bernd König (Ducati) 108 P.; 4. Ralf Brunzel (Ducati) 107 P.; 5. Herbert Enzinger (BMW) 99 P.**

Stahlflex Bremsleitungen
direkt vom Hersteller!

→ Anschluß Aluminium mit V2A
verdrehbar zum Ausjustieren

* unbegrenzte
Haltbarkeit!



BREMSEN- TUNING

für alle Italiener

Gespanne, Harley, Japaner usw.

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

Täglicher Versand auch bei
Sonderanfertigung von Bremsleitungen.
Bis 12.00 Uhr bestellt - Versand noch
am gleichen Tag!



SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

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

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

Superbike

Auch bei den Superbikes stand der Deutsche Meister schon vor Assen fest. Udo Mark auf der Yamaha konnte sich dieses Jahr den Titel sichern. Aber das Duell um den Vize-Platz versprach spannend zu werden. Bernd Caspers (Ducati) und Toni Heiler (Yamaha) kamen beide mit 163 Punkten zum Finale nach Assen. Caspers verletzte sich aber im Training und so ging der Vize-Titel kampflos an Heiler, der in beiden Läufen Siebenter wurde. Die beiden Gastfahrer Bruno Bammert und Jeffrey de Vries (beide Yamaha) aus der Superbike-WM belegten in beiden Rennen die ersten Plätze, aber Gastfahrer erhalten ja bekannterweise keine Punkte. Volle Punktzahl sicherte sich Ernst Gschwender, der auf der Kawasaki beide Rennen als Dritter beendete.

Der Ducati-Fahrer Bernhard Schick stürzte im ersten Rennen auf einer Ölspur, belegte aber immer noch den 18ten Platz. Im zweiten Rennen wurde er als 12ter abgewunken.

Ergebnisse: **1. Lauf:** 1. Bruno Bammert (Yamaha); 2. Jeffrey de Vries (Yamaha); 3. Ernst Gschwender (Kawasaki); 4. Peter Rubatto (Yamaha); 5. Hayri Winter (Honda); 6. Gerad van der Wal (Yamaha); 7. Toni Heiler (Yamaha).

2. Lauf: 1. Bruno Bammert (Yamaha); 2. Jeffrey de Vries (Yamaha); 3. Ernst Gschwender (Kawasaki); 4. Peter Rubatto (Yamaha); 5. Mile Pajic (Kawasaki); 6. Gerad van der Wal (Yamaha); 7. Toni Heiler (Yamaha).

Punkte: 1. Udo Mark (Yamaha) 217 Punkte; 2. Toni Heiler (Yamaha) 191 P.; 3. Bernd Caspers (Ducati) 163 P.; 4. Thomas Franz (Honda) 154 P.; 5. Peter Rubatto (Yamaha) 146 P.; 6. Sven Seidel (Suzuki) 116 P.; 7. Ernst Gschwender (Kawasaki) 103 P.; 8. Bernhard Schick (Ducati) 101 P.; 9. Andreas Hofmann (Kawasaki) 98 P.; 10. Wolfgang Hambach (Kawasaki) 75 P.

BOT-B-Lizenz

Auch in der B-Lizenz der Zweizylinder ist ohne eine Ducati 851 kein Blumentopf mehr zu gewinnen. Die ersten Fünf in der Gesamtwertung holten ihre Punkte mit den teuren Zweizylindern aus Bologna.

Die Abschlusstabelle sieht wie folgt aus: **1.** Rene Stögmüller (Ducati) 109 Punkte; **2.** Thomas Marra (Ducati) 98 P.; **3.** Dirk Linnebacher (Ducati) 94 P.; **4.** Martin Blug (Ducati) 80 P.; **5.** Michael Hofer (Ducati) 78 P.; **6.** Rolf van der Weyden (BMW) 72 P.; **7.** Stefan Köhl (Ducati 900 SS) 55 P.; **8.** Reinhard Bäcker (Guzzi) 54 P.; **9.** Rudolf Zwickelbauer (BMW) 53 P.; **10.** Karl Stelling (Guzzi) 32 P.

Das motorrad- freundliche GASTHAUS

zwischen

Kassel + Marburg

Brockmeyers
Landgasthaus
Zum Artal

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

Frisches Veltins

Guidon d'Or

Alle Jahre wieder findet bei Paris ein Rennen statt, in dem sich die Straßenfahrer mit den Geländeassen messen. Die Strecke besteht zu 80 % aus Asphalt- und zu 20 % aus Geländepassagen. John Kocinski hatte drei Yamahas zur Verfügung. Im Training ging er plötzlich zum französischen Husqvarna Importeur und ließ sich dort ein Motorrad geben, mit dem er die Rennen der Straßenpiloten gewann. Im Gesamtfinale wurde Kocinski Vierter. Gesamtsieger wurde Stéphane Chambon auf Husqvarna. Da Husqvarna zu dem Cagiva-Konzern gehört, gibt das Verhalten von Kocinski neuen Nährstoff für das Gerücht, daß er vielleicht nächstes Jahr für Cagiva fährt.

Italienische Meisterschaft

Die Italienische Meisterschaft der Klassen 125 ccm, 250 ccm und 500 ccm bestehen nur aus einem einzigen Rennen.

In der 250er-Klasse gewann Pierfrancesco Chili vor Renzo Colleoni und Massimiliano Biaggi. Alle drei fahren auf Aprilias. Der Halblitertel ging an Marco Papa auf Cagiva.

Cagiva siegte in der Pharaonen-Rallye

Danny La Porte gewann die Pharaonen-Rallye klar auf der Cagiva vor den Yamahas von Stéphane Peterhansel und Thierry Magnaldi. Vierter wurde Edy Orioli auf Cagiva.

Mit der T3-California nach Malta

Nach der aufregenden Vorbereitungszeit (siehe MOTALIA 6/91) hat mich die Cali dann doch anstandslos im Vogelsberg herum oder zum SMT-Rennen nach Zandvoort gefahren, es konnte also losgehen.

Und es fing auch gleich gut an: auf dem Rückweg von Zandvoort, am Sonntagabend, bin ich zur Bank gefahren, um mir bißchen Bargeld zu holen. Der Geldautomat hat auch anstandslos 1000 DM rausgerückt. Als ich mir dann noch am Kontoauszugsdrucker das Minus mit den vielen Zahlen anschauen wollte, hat der glatt meine Karte gefressen! Das sollte mich dann ein Windschild für die T3 kosten, aber dazu später.

Das Wetter am Montagmorgen war traumhaft. Ich hab also frohen Mutes mein Zeug gepackt und bin um 6 Uhr los, um meine Lieblingsfreundin abzuholen. Je weiter ich nach Nürnberg kam, desto mehr zog sich der Himmel zu, bis es schließlich 40 km vor der Stadt dann auch anfang, zu nieseln. Nach dem Frühstück zog es dann richtig Bindfäden vom Himmel. So hatten wir jedenfalls kein Problem mit der Unterbringung der Regenkombis.

Um zwei ging es dann auf die A9. Da wir noch bis nach Modena wollten, gab es den ersten Stau auch schon nach 70 km. So richtig mit Stillstand. Abends um 7 waren wir erst über die österreichische Grenze gefahren. Obwohl ich zu Luzie sagte, daß ich nur in Italien richtig schlafen könne, mußten wir dann 13 (!) km vor dem Brenner übernachten. Der Hotelier machte uns aber Hoffnung: auf der anderen Seite sei besseres Wetter.

Am nächsten Morgen blinzelte auch die Sonne vom Fenster rein, doch welch ein Schock: draußen lag Schnee. Ungelogen! Und das am 18. Juni. Aber die Straße war frei, und tatsächlich war auf der Südseite der Alpen das wahre Traumwetter, so daß sogar das Autobahnfahren Spaß machte. Donnerstag abend dann St. Alessio auf Sizilien. Es gibt übrigens ein paar

Teilstücke auf der Autobahn die sind so kurvig, daß es richtig Spaß macht. Freitag mittag ging dann die Fähre nach Malta ab Syracusa.

Ganze 280 DM kostet die Überfahrt (einfach) für zwei Personen und ein Moped. Dafür kann man übrigens auch die mehrfach solange Strecke Genua-Palermo befahren. Außer der an und für sich pervers langen Anfahrt ist das natürlich ein gewichtiger Grund, Malta nicht mit dem Moped zu besuchen. Von der Fähre runter ging es dann äußerst langsam - es sind nicht nur 40 km/h Speedlimit sondern auch noch Linksverkehr - zum British Hotel, um die erste Nacht auf Malta zu verbringen. Hier hatten wir mal wieder das alte Motorradfahrerleid und bekamen das schlechteste Zimmer.

Auf Malta selber sind wir kaum gefahren, da die Straßen doch verdammt schlecht sind. Außerdem muß man sich sehr auf den Linksverkehr konzentrieren und sieht so von der Landschaft wenig. Statt dessen sind wir mit den äußerst preiswerten Bussen über die Insel gefahren. Malta ist übrigens ein Paradies für Oldtimerfreaks. Selbst reine Gebrauchsautos - wie zum Beispiel die Busse - sind zum Teil über 20 Jahre alt. Man kann jeden Zustand bewundern: von gerade noch fahrbereit bis zum erstklassig restaurierten Objekt. Motorradmäßig gibt es nur relativ wenige Maschinen. Und die fast alle unter 185 ccm. Wenn ich eine große Maschine sah, war es fast immer eine CB 750 Four; anscheinend hat es mal für kurze Zeit einen Honda-Händler auf die Insel verschlagen.

Da die Cali reichlich Beschleunigungsklingeln gezeigt hat, wollte ich die Zeit nutzen, um das Moped durchchecken zu lassen. Die Polizei auf Malta fährt Moto Guzzi (hauptsächlich T5

Squire Seitenwagen • Watsonian Seitenwagen • Squire Anhänger • Anhänger-Kupplungen



Watsonian-Squire
IMPORT & VERTEIL

LOHRÉ
Gespanne

Lee-Hannemann

UNTERBERG 46 • 5653 LEICHLINGEN 1
TEL. 021 75198912 • FAX 25 77

Modelle), also habe ich einen Polizisten nach einer Guzzi-Vertretung gefragt. Bei dieser angekommen, war gerade der Mechaniker in Urlaub (in Italien!!!). Da hab ich halt möglichst wenig von dem maltesischen Klingelsprit gekauft (es gibt nur eine niedrig-oktanige Sorte Spirit).



Das fängt ja gut an! Schnee am 18. Juni 91

Das hat sich dann auf der Rückfahrt am übernächsten Morgen fürchterlich gerächt. So als normaler Nordeuropäer habe ich mir natürlich nichts dabei gedacht, daß die Fähre um 14 Uhr in Syracusa einläuft. Es herrschte ganz ausgeprägte Siesta, alle Tankstellen waren "CHIUSO". Also bin ich auf die Autobahn gefahren. Diese hat jedoch zwischen Syracusa und Catania nur den Status einer Schnellstraße und es gibt keine Tankstellen. Nachdem ich schon 20 km schon auf Reserve gefahren war, nahm ich die nächste Abfahrt, um ins nächste Dorf zu fahren. Als nach 10 km noch immer keins in Sicht war, dachte ich nur: "Doch arg dicht besiedelt dieses Sizilien", und hab die Karte aufgeschlagen. Im nächsten Dorf - zu dem ich über eine äußerst rutschige Straße (trotz trockenem Belag über beide Räder gedriftet) gefahren bin - gab es auch eine Tankstelle mit dem Schild "APERTA coupons". Wie ich beim Tanken die Tank-Coupons raushole (für Süditalien hat das Paket 2 ganz prima hingehauen) sagt der Tankwart, daß er keine nimmt! Na fein. Da wir die Fähre auf der Hinfahrt schon in Lire bezahlen mußten (von wegen Kreditkarte oder Euro-Scheck!) war ich jetzt total blank.

In Messina angekommen, war es natürlich immer noch Nachmittag, also die Banken zu und die Geldautomaten waren für mich ja "außer Betrieb". Mit einigem Suchen hab ich dann eine Wechselstube gefunden. Ich stellte die Cali auf den Hauptständer, ging in die Wechselstube,

nahm den Geldgürtel ab und wollte gerade das Geld herausholen, als es ein lautes Scheppern gab. Catalanischer Weich-Asphalt hatte meine Cali vom Ständer geholt. Vom Windschild fehlte die rechte obere Ecke. Na ja, Geld hatte ich jetzt immerhin genug. An diesem Abend bin ich dann noch bis kurz vor Salerno gefahren.

Am Dienstag wollte ich Strecken machen. Bis Modena oder gleich an den Comer See hatte ich mir vorgenommen. Also bin ich um 7 Uhr los und hatte bis um 11 schon 500 km geschafft, da früh morgens die ganzen Baustellen noch nicht eingerichtet sind. Wie ich so kurz nach 11 mit 150 an einem LKW vorbeibläse, sehe ich rechts eine

kleine Guzzi mit Münchener Kennzeichen. Also voll in die Eisen und zwischen zwei LKW's hindurch auf den Standstreifen gefahren. Es war eine V 35 II mit gerade 8000 km oder so. Der Oliver war mit ihr mal eben nach Rom gefahren, um eine Nacht im Kolosseum zu verbringen. Das Moped lief nur noch im Standgas auf einem Zylinder und nahm kein Gas an, drehte also nicht hoch. Den Zündfunken haben wir dann noch auf dem Standstreifen überprüft. Da die Sonne tierisch vom Himmel brannte, sind wir danach bis zum nächsten Parkplatz getuckert. Hier war der Verdacht, daß sie keine Luft bekommt, weil vielleicht der Luftfilter sich zerlegt hat und vor dem Ansaugrohr liegt. Als wir den Luftfilter vom linken Zylinder runter hatten, drehte sie auch glatt bis 4000. Also den rechten Ansaugstutzen auch aus dem Filter gezogen. Sie kam wieder nicht über Standgas hinaus, dafür sahen wir aber, daß Benzin nach hinten aus dem Vergaser gespritzt wurde. "Dann kann nur noch so eine Ventilder gebrochen sein", sagte Oliver. Es war nicht die Ventilder. Die Einstellschraube des Kipphebels hing neben der Stößelstange.

Es war einer von diesen genialen Rastplätzen mit den automatischen Klohäuschen und diese wurden gerade von zwei Arbeitern der SIP gewartet. Die haben uns sogar ein Seil geschenkt, mit dem ich die V 35 bis zur nächsten Ausfahrt abgeschleppt habe. Dort war zwar auch eine Alfa-Werkstatt, jedoch um 14 Uhr natürlich noch anderthalb Stunden geschlos-

sen. Gegenüber war ein Restaurant, in dem wir in den gelben Seiten nach einem Guzzi Concessionario schauen wollten. Wie wir gerade den Ausdruck 'gelbe Seiten' auf italienisch lernen, spricht uns ein Mädchen im breitesten Düsseldorfer Slang an, ob sie uns helfen könne. Ihr Vater wußte, daß in Chiusi eine Guzzi-Werkstatt ist. Wir also wieder zurück auf die Autobahn, um eine Abfahrt weiter nach Chiusi zu fahren. Chiusi liegt oben auf einem Hügel und die Straßen sind ziemlich steil. Besonders für eine Guzzi mit langem ersten Gang und einer V 35 im Schlepp. Da macht das Anfahren Spaß!

Oben angekommen, mußten wir dann hören, daß der Guzzi Händler doch in einem ganz anderen Dorf, so ca. 25 km weit weg, zu finden sei. Also alles wieder zurück. Uns stand das Wasser in den Stiefeln (35°C) und nervlich waren wir auch ziemlich runter. In Montepulciano Station kannte sich dann keiner der Dorfbewohner aus und wir irrten ziemlich umher, bis wir an einer Tankstelle erst einmal eine Pause gemacht haben. Neben der Tankstelle war auch eine kleine Werkstatt. Neugierig wie ich bin, hab ich natürlich die Nase hereingesteckt und prompt eine unreparierte Airone entdeckt. Der Besitzer konnte uns dann den Weg beschreiben.

Es war eigentlich ein Citroen-Händler, der auch Guzzis vertreibt (Cassoli Tullio). Der Meister drückte kurz auf das Auslaßventil, es gab nach. Danach auf das Einlaßventil, es war fest. Alles klar. Wir bauten also den Zylinderkopf aus und drückten ihn ihm in die Hand. Der hat dann innerhalb von ca. 1 h das Ventil herausgedengelt, ein neues eingepaßt und uns den Motor wieder zusammengebaut. Auf seine Frage nach der Ursache des krummen Ventils gaben wir "sette mille giri" zur Antwort, was bei ihm ein entsetztes Kopfschütteln hervorrief und die eindringliche Ermahnung maximal zwischen 100 und 120 zu fahren (ca. 5-6000 giris), da die V 35-Motoren nicht Drehzahlfest seien. Nach getaner Arbeit haben wir uns dann erstmal in der Werkstatt umgeschaut. Es standen einige interessante alte Guzzis herum. Außer einigen

älteren, großen V 2's auch eine 350er sowie 250er 4-Zylinder und anderes kleinvolumiges. Hier muß ich wohl noch einmal in aller Ruhe erfahren. Da es schon 18 Uhr war, sind wir an den Lago Trasimeno gefahren und haben uns ein Hotel direkt am See genommen. Nach einem Bad im See haben wir dann das Abenteuer mit gutem toskanischen Rotwein begossen.

Am Mittwoch sind wir dann gemeinsam nach Mandello gefahren und ich hab Oliver das Werk und die Ersatzteihändler Stucchi, Agostini und Valassi (mein persönlicher Favorit)



Wieder zu Hause. Schmutzig aber glücklich.

gezeigt. Da er das Moped gerade erst gekauft hatte, deckte er sich auch mit den Standardverschleißteilen ein und ist dann am Abend noch über Chiavenna nach München gedampft. Da in Mandello (wo ich übrigens eine "Prova"-750 SP sah) mal wieder jedes Hotel ausgebucht war, bin ich noch bis Bellagio gefahren. Am nächsten Morgen war meine erste Station der Guzzi-Händler am Ortseingang von Chiavenna. Er restaurierte gerade zwei Galettos. Ob meine wohl jemals so schön werden wie seine?

Ich hab mir dann noch jede Menge Pässe gegeben. Mein Weg ging quer durch die Alpen bzw. Dolomiten: Splügen, Albul, Bernina, Forcola di Livigno, Fraele, Gavia, Tonale, Campo Carlo Magno, (Trento), Brocon, Gobbera, Ce-

reda, Aurine, Duran, Staulanza, Giau, Tre Croci und Mauria. Die Cali lief hervorragend und es hat mich selber gewundert, wie man mit dem Eisenhaufen um die Ecke feigen kann. Am Freitag habe ich dann in Pontebba (nördlich von Udine) übernachtet, um auf dem Weg durch Österreich noch ein paar schöne Strecken mitzunehmen.

Los ging es mit dem Naßfeldpaß, der auf der Nordseite richtig schön zu fahren ist. Da ich im Denzel mal über die Turracher Höhe gestolpert war (sie hat 23% Steigung) bin ich über den Milstätter See dahin gefahren.

Die Südseite ist sehr breit ausgebaut und die reinste Drehzahlorgie. Um einigermaßen flott heraufzukommen, muß man die Drehzahl permanent bei 5500 oder höher halten, weil sonst die Leistung für die 23% nicht ausreicht. Die Nordseite bin ich dann richtig heruntergeblasen: jede Menge weitgeschwungener gut einsehbarer Kurven. Es war die wahre Freude. Der anschließende Tauernpaß ist auch sehr schnell fahrbar, so daß diese Verbindung eine echte Alternative zur Tauernautobahn ist.



*Auf Malta gibt es traumhafte Oldtimer.
Auf dem Foto sind zwei Linienbusse zu sehen.*

In Deutschland habe ich dann in Traunstein meine ersten 5 DM für Birne seine Steuer-Lüge beim Tankwart abgegeben.

Vielleicht hat sich irgendjemand schon gefragt, warum ich eigentlich so verrückt bin und unbedingt mit dem Motorrad bis Malta gefahren bin, ich hätte ja auch 3 Wochen Norditalien machen können. Hier die Antwort: es war der 20. Staat, den ich in Europa mit dem Motorrad angefahren habe. Jetzt fehlen nur noch 14! Thorsten

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.

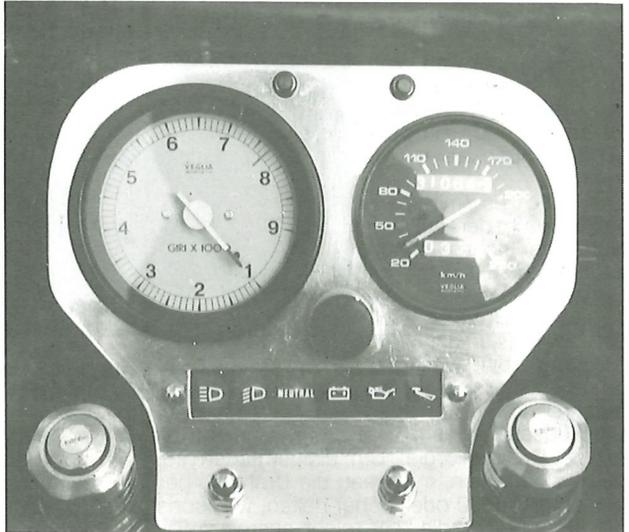
Alu-Cockpit für Le Mans selbstgemacht

Mit diesen Zeilen möchte ich einen meiner Umbautips an den Mann bringen. In diesem Fall handelt es sich um das geschäumte Cockpit der Le Mans III-V. Da dieses eines der häßlichen Teile der Le Mans ist, habe ich mich entschlossen, einen Alu-Instrumententräger selber anzufertigen.

Also organisierte ich mir eine Aluplatte mit den Maßen 2 x 200 x 230 mm. Doch bevor ich die Aluplatte anrührte, bastelte ich mir ein Pappmodell im Maßstab 1:1. Man hat so die Möglichkeit, Änderungen vorzunehmen (Anordnung des Zündschlosses, Kontrolllampen etc.). Nachdem die Pappe meinen Vorstellungen entsprach, übertrug ich die Maße auf die Aluplatte. Da ja Alu ziemlich weich ist, kann man die Löcher mit einer Stichsäge aussägen. Mit einer Halbrundfeile wurden die Löcher auf genaues Maß aufgearbeitet. Danach wurden die Außenkanten auf die gewünschte Form gebracht. Zum Schluß wurde das gute Stück selbstverständlich poliert.

Ich finde, gegenüber den käuflichen Teilen eine sehr gute Alternative, zumal diese bis zu 400,- DM (Moto Spezial) kosten.

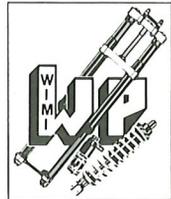
Mit guzzionalen Grüßen
Jörg



Die originalen Instrumente und Kontrolleuchten hat Jörg samt Zündschloß in eine Alu-Platte eingesetzt.

Neu- und Gebrauchtteile / Bekleidung für Enduro und Cross (alle Fabrikate und Marken)

Gabel- und Stoßdämpfer-Service WP-Service (alle Marken)



MC-Stiefel, alpinestar ab 199,90
Spanngurte, Paar ab 29,90
Knieschoner, Paar ab 19,90
Helm Bell Moto 4 279,00

Luftfilter ab 19,90
MC-Lenker ab 19,90
Griffgummis ab 6,90
Hebel CR, Bj. 87-91, Paar 19,90

aprilia Vertragshändler in Kiel

WIMI

Cross + Enduro Raceparts · Kiel

Täglich geöffnet ab 14.00 Uhr, Samstag 10.00 bis 13.00 Uhr

Alte Lübecker Chaussee 44 · 2300 Kiel 1 · Tel. 04 31/64 1575



aprilia



Kostenlose Kleinanzeigen

Aermacchi

350 TV, zerlegt mit dt. Brief, 3200,- DM. 05144/1273

Aprilia

Aprilia 350 Tuareg Wind, 27 PS, Reiseenduro, 8100 km, fast Neuzustand, VB 4600,-DM, Tel.: 02361/371628

 **Raymund Bürger**
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Aspes

Suche Unter. u. Teile v. Yuma 125 u. Kont. zu and. Yuma-Bes. Tel. ab 17 Uhr: 02853/1722 (Klemens)

Benelli

Suche Benelli 124, Zustand egal, auch Motorschaden oder Unfall, Tel. 0431/671108

Einzelstück: 900 SEI, perlmuttweiß, 15 tkm, 1. Hand, Sportumb., 6 Verg., 6-1 Ausp., Bestzustand, VB, Tel: 07720/38778

Benelli 250 2C, Bj. 75, 2 Zylinder, Speichenräder, Trommelbremsen, TÜV 2 Jahre zu verkaufen, VB 1000,-DM. Tel.: 02722/8206

Verkaufe Benelli 650 Tornado, original. Preis 3.500 DM, 05932/1454

Suche Auspuffanlage komplett od. Firma für Nachbau Tornado 650 S, Tel. A 0043/7722/39493

Bimota

Verk. Bimota YB 6 1000, Bj. 4/88, 14000 km, Unf.-Frei, sehr gut. Zust. div. Neuteile, Tita. Ritz., Gold Kette, Spz. Ausp. Anl. + Orig. Extr., Preis 27000,- H. Schubert, Bad-Hombg. Ab 18.00 Tel. 06172/82239

Cagiva

Su. Reifenfreigaben bzw. Bescheinigungen über Unbedenklichkeiten für andere Reifengrößen für Alazzurra 350/650. Tel. 02404/82193

Ducati

Suche 1 oder 2 Zyl. Ducati, auch defekt oder nur Motor, alles anbieten, Tel. 030/ 6624670

750 S oder GT (Bj. 72-76) Kunststofftank abzugeben, DM 40,-. Tel. 06772/5433

900 SS, EZ 3.90, 16 tkm, Extras, 1a Zustand, VB 14.000,-, Tel. 08531/21951

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

Gebrauchsant. Duc. 160, 250 64/67, 2/3/450, Nachdrücke d. engl. Orig. 80 S. DM 20 (nur bar). Weihnachtsgabe! Ausk. R. Buijs, Hendrikstr. 37, NL-3034 LP Rotterdam, Holland.

SS Halbschale m. Scheibe neu, SS 2 Mann Sitzbank. Suche für Ducati linken Motorseitendeckel (900 SS Bosch Zündung) und Imola Höcker in gutem Zustand. Tel. 05831/7258

Hat denn keiner einen 900er Königsw. Motor günstig zu verkaufen? Auch def. Tel. ab 20 Uhr. 06251/4616

Duc Pantah 500, original Zust., 16000 km, NEU: Auspuffanlage, Batterie, beide Reifen, Bremsbeläge, Inspektion, alles m. Belegen, sehr gepflegt 6900 DM o. Tausch geg. Guzzi LM IV o. LM V mit Wertausgleich. (Claudine), 0211/452649

Vollverkleidung 750 Sport/90 zu verkaufen, rot/silber + Blinker, 1a Zustand, Tel: 0221/796592, Jürgen

Su. 450 Motor oder verk. SCR ohne Motor mit TÜV DM 4900,-. Su. von RT Brief-Kopie m. 17 PS u. Schutzbl. Strebe vorn. Josef Tel. 08631/2763

Ducati 750 Paso, blau, 64 PS, 7500 km, EZ 10/90, alle Inspektionen, sehr gepflegt, Sonderauspuff, VBH 10800 DM. Tel-Nr. 0671/44852 oder 44605

 **LAVERRA**  **MOTO GUZZI**

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

(02408) 2848

seby·poly
POLYESTERDESIGN

Firmenembleme ital. Motorradmarken auf Seidentüchern. Händleranfragen erwünscht. 0711/4570569

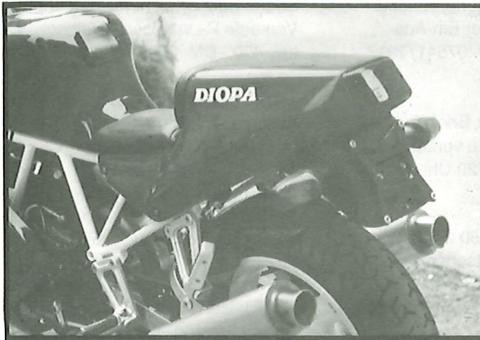
DUCATI

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
- 2351 Timmaspe * H.S. Motorrad-Technik
Ligusterweg 2a * 04392/1807
- 2802 Ottersberg-Otterstedt * Fa. Kämma
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepper Str. 15 * 04242/2196
- 2914 Melzingen * 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
- 4270 Dorsten-Wulfen * Fa. Nitzsche
Hervester Str. 39 * 02369/21842
- 4600 Dortmund 1 * Fa. Classic Motors
Borgholzstr. 7 * 0231/819209
- 4790 Paderborn * Fa. Klaus Bernert
von Schlechtendalweg 1 * 05254/66837
- 5060 Berg.Gladbach (bei Köln)
Fa. Dieter Schmeink * Strassen 82
02204/82840
- 5540 Prüm * Fa. März-Ferdinand
Spiegelstr. 10 * 06551/3377
- 5920 Bad Berieburg * Fa. Witten + Weber
Ederstr. 60 * 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 Klaus
Mayerhofer * Stuttgarter Str. 46
07331/66262
- 7410 Reutlingen 1 * motomeccanica
R. Nesselhauf + P. Grüner
Lindachstr. 56 * 07121/210180
- 7505 Ettlingenweiher * Fa. März-
Motorradhandel * Acherstr. 10
07243/90782
- 7590 Achern * Fa. Otteni + Strauß
Von-Drais-Str. 30 * 07841/1666
- 7637 Ettenheim-Altendorf * Hänslé-Motor-
radsport 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
Hahlingastr. 5 * 089/6136263
- 8110 Murnau-Westried * Fa. Hammer
Am Bahnrain 10 * 08841/5374
- 8260 Mühlendorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donaustr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehermeier Motorräder
Deggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8430 Neumarkt * Jura-Motors
Regensburger Str. 84 * 09181/8570
- 8510 Fürth * Fa. Braun & Eschenbacher
Otto-Seeling-Promenade 6
0911/773651
- 8710 Kitzingen * hmf-Motorräder
Muldenweg 8 * 09321/24444
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/Allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

Kostenlose Kleinanzeigen



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

- kompletter Einmannhöcker
- 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

Suche original NCR-Monocoque für 900 SS-Königswelle. 06120/1383 Reiner

Ducati-Wandkalender! Nur 36.-DM incl. Versand. Bestellkarte im Heft!

Verkaufe VHS Videofilme von Ducati Clubrennen aus eigener Produktion:

- 1) Hockenheim '88 ca. 50 Min.
- 2) Hockenheim '90 ca. 50 Min.
- 3) Zeltweg '89 ca. 30 Min.
- 4) Zeltweg '90 ca. 50 Min.
- 5) Hockenheim '91 ca. 50 Min.
- 6) Zeltweg '91 ca. 45 Min.

Preis incl. Porto u. Verpackung je Film DM 49,- / ab 2 Filme auf einer Kassette je DM 39,-. Zahlung im Voraus bei Bestellung bar in Scheinen (Wechselgeld zurück) Keine Schecks!!! Josef Stark, Oberhofener Str. 36, 8260 Mühlendorf, Tel. 08631/2763. PS: Als Zugabe Kurzfilm Thal '90.

Verk. Duc 900 SS, Bj. 3/90, techn. u. optische Änderung, VB 15200 DM. Tel. 0831/85529 von 17.45 - 19.00

Private Kleinanzeigen sind kostenlos

Schönes Teil für wenig Geld. Ducati 500 Pantah. Bj. 83 in Rot, opt. Spitzenzustand, im Getriebe müßte der 2. Gang irgendwann erneuert werden, aber voll fahrbereit, Conit 2:1 usw. für 5000 DM. Tel. 02747/2371

Suche alte Ducati 1 + 2 Zyl. Prospekte, sowie Betriebsanl., Werkstätt., E-Teil Kataloge, Duc-Hauszeitung, Poster, usw. Zahle gut oder biete Tauschmaterial. T. 07524/3595, S. Kranz, Spitzkappe 5 in 7967 Bad-Waldsee 1

Su. Cagiva u. Ducati-Teile, verk. verschiedene Ducati u. Cagiva E-Teilekataloge u. Rep. Anleitungen. Tel. 02404/82193

Verk. 900 SS Neuaufbau gepflegt + SS-Stahltank + Rahmen + Brief + TÜV; Cockpit + Lampe + Uhren + Verkle. siehe Thome SS 065927268

DANIELE MOTO

Italienische Motorräder

Firma Daniele Moto

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

Diverse SS und GT Teile (Tank, Nabe, Felge...) zu verkaufen. Abends 0711/4570569

Verlicchi Ducati TT 2, handgemachtes Einzelstück mit 650 ccm Pantah-Motor, Vollverkleidung, Einmannhöcker, Sportbereifung V 110, H 140, ca. 145 kg, ca. 3000 km, TÜV 9.91. Optik siehe Ducati-Buch S. 210/213, VB. Tel. 02303/14036

Pantah Verkl. 120,-, Tank 150,-, Seitend. 30,- uvm. 500 Twin Desmo (Rahmen) 200,-, ab 18 Uhr 06109/67506

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

Suche für Pantah: Verkleidung (kann auch beschädigt sein), Sitzbank, eventuell TT 2 Fahrgestell mit Zulassung. Biete: Handbuch, ET-Katalog, je DM 20. Tel. 0241/507469

Verk. Ducati 900 SS, Bj. 78, original, TÜV neu, Preis VHS. Verk. neues Kurbelgehäuse für Ducati 750-900 SS, Ducati-Zündanlage, mit Lagern. Suche 1 Zyl. Ducati, Motorenteile, Motor, Tel. 07231/789273 ab 19.00 Uhr

Suche Kettenschutz für 900 SS/HR oder wer weiß, wer welche nachbaut. 06128/1320

Motalia erscheint immer Mitte des Monats

Gilera

Suche für Gilera 150 Strada Schutzblech vorne, neuwertigen Krümmer und Seitendeckelaufkleber. Tel. 06151/314910

Kostenlose Kleinanzeigen



Schwarz

Gilera EG-Importe

NORTHWEST 600

sofort lieferbar.....	DM	9990,-
SP 01 20 K.....	DM	6990,-
SP 02 20 K.....	DM	7990,-
SATURNO rot.....	DM	11150,-
RC 600-90 schwarz.....	DM	7990,-
RC 600-91 rot.....	DM	9790,-
RC 600 R mit TÜV.....	DM	10990,-

6720 Speyer * Johannesstraße 1
Telefon 06232/75847 * Fax 74404

S.O.S! Für LM I dringend Schalter rechts und links, außer Ein-Aus-Schalter gesucht. Tel.:07541/7917 ab 21 h

V7 Sport Rahmen mit Brief, rot lackiert für FP 800,- zu verkaufen. Tel. 02421/66130 ab 20 Uhr RN-VK-11548

Verkaufe: Guzzi TS 250 2 Stück in Teilen, kpl. mit 2 deutschen KFZ-Briefen (1x Guzzi, 1x Benelli 2C) mit etl. Teilen nur kpl. 500,-FP. Tel. 05151/23119

Suche Satz Speichenfelgen LM II. Verkaufe P+W Classic Halbschale kpl. 450,- DM. 07223/73889 Alex

Suche Speichenfelgen für LM II hinten u. vorne mit Flansch. Tel. 0831/85529 von 17.45-19.00

LM 3-Teile: Räder, Tacho, orig. Sitzbank, Auspuffsammler, Fußhebel, etc. Tel. 040/7688197

Suche für LM 3 Höcker Typ Monza, Halbschalenverk., Classic, Ago-Fußrasten. Tel. 0531/330141

Guzzi

T5-Teile: Rahm. m. Brief, Tank, Kotflügel, Lenkerarmat., Klein-kram. Tel. 040/7688197

Vk. Cal II, schwarz, orig. guter Zustand mit Extras und div. Ersatzteile. Bitte abends 04284/8300

Verkaufe von LM5 Sitzbank, Motorspoiler, Heckteil mit Rücklicht, Seitenteile, Vorder und Hinterrad nur zusammen, Auspuffzwischenstück neu, Auspuffpaar Art wie Stucchi, Spiegel, Sturzbügel für Ventildeckel, Tel. 07144/22447

Suche: zwei gebrauchte Zündverteiler komplett und zwei neuere Pleuel graue, ab 850 ccm. 07544/71106

Cali 2, 40 tkm, weiß, Motor/ Getriebe gestrahlt, VA-Schrauben, TÜV 10/93, Guter Zustand, VB 9999,-, 040564160

GUZZI - KENNLINIEN - ZÜNDUNG

- die Einzige mit Power-MosFet
- die Einzige mit echten 36000v
- die Einzige mit geregelter Funkendauer
- die Einzige ohne externe Blackbox
- die Einzige mit Automatikaus bei Motorstop

gegenüber Standard-Transistor-Zündung in der Regel :

- doppelte Zündspannung
- doppelte Funkenenergie
- doppelte Funkenbrenndauer

Zündmodul+Z-Spule+Siliconkabel+Epoxydstecker DM **597.-**

SILENT HEKTIK Der Zündungs - Profi
A. Kurpas Fr-Ebert-Str. 56 4750 Unna T.02303 - 14036

Le Mans Teile zu verkaufen: Li-enge-Höcker 80,-; Stutzen für Rahmenheckänderung Le Mans 4 (Moto Spezial) 170,-; Alu Lima-Deckel (gestrahlt) 70,-. Tel.: 07121/ 59798

Le Mans III-Hinterradfelge 250 DM, Alustirnräder 50 DM, Tel.: 08031/96892

Suche kompl. Schaltereinheit links LM 3. Tel. 07964/1272



©

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

T-Shirt DM 25,-

Großer Aufkleber
30x40 cm DM 20,-

GUZZI MÜLLER

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



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
 - kein Ersatzteilpreislistenversand, da Tagespreise

Lafranconi Auspuffanlagen - Competizione -

V7 Sport 1. Serie, chrom	Satz	430,-
V 35/50 (wie LM I), chrom	Satz	349,-
LM IV und V chrom, Superbike	Satz	689,-
Kupplungsscheiben V7 - LM III	Stück	42,90

(solange der Vorrat reicht)

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland
 Unsere Nähe zu Italien = Euer Vorteil!
"Pit's Moto Italia Import"
 - van Lier-Latscha GbR -
Hans-Thoma-Str. 2
7750 Konstanz
Tel.: 07531 - 54271
Fax: 07531 - 66041

Langer Tank u. Höckersitzbank
 (ohne Befestigungsmaterial) v. D.
 Tenni, Italien, für Le Mans 1/2. DM
 500,-. Tel: 08331/81631

Suche intaktes Getriebegehäuse
 (3teilig) von V35/65 oder auch
 defektes Getriebe V35-65. Ewald
 Grillmayer, Am Rosenhügel 15, A-
 3500 Krems, 0043/2732/ 83738
 abends

Verk. SP II m. 2 Sitz Jewell, Mo-
 noschw. 300 mm Bremssch.,
 St.FI, Beringer, Radio, Sicher-
 heitsgurt, Fußst., Bj. 87, Umb. 91,
 TÜV 93, Tel. 0721374218

Verk. Getriebe gen. überholt 1200
 DM, Anlasser neuwertig 200 DM,
 LM3 Fußrastenanl. 150 DM, Tel.
 07745/1420 ab 19.30

V50 Monza, Bj 81, Kardanwelle
 defekt, Motor + Getriebe ok,
 33000 km, abgem. 4/91, 1200,-
 DM. Tel. 0271/382332 tagsüber

Für LM II, 1/2 Mann-Bank, Halb-
 schale m. Halterung u. Speichen-
 räder kompl. gesucht. Tel: 02103/
 88272 o. 0214/3071117

Welche Firma kann mir für meine
 Moto Guzzi California II einen Er-
 satzteilkatalog und eine Preisliste
 senden? Walter Pessneger,
 Schmolzgasse 35, A-6060 Tul-
 fes/Tirol, Österreich

Verk. Motor u. Getriebe von 850 T,
 35000 km, kompl., super Zustand,
 und andere Guzzi-Teile, Preis
 VHB. Tel. 04161/87851 oder
 040/8505359

Moto Guzzi 850 T, Bj. 74, 3. Hand,
 org. 42 tkm, Doppelscheibe,
 Stahlflex, Hochschulter 3 Zoll
 hinten, LM 2 Schwinge, Bitubo,
 Lafranconi, 50 PS im Brief, VA-
 Schrauben, alles eingetragten,
 Sport-Optik, Originalteile vorhan-
 den, event. m. 1000 LM-Motor,
 alle Verschleißteile neu, VB 10500
 DM. Tel. 04161/87851 od. 040/
 8505359

Suche: Unterlagen/Einstellenden
 Stornello Tourisme 125 (Kopie od.
 ähnl.) Suche Sitzbank Stornello
 Sport. Kaufe: Lodola/Lodola Re-
 golarita od. andere 1-2 Zylinder
 Guzzis. 05151/23119 öfter vers.

TOP-850 T3-Motor, ORIGINAL
 20000 km, technisch 1a, gestrahlt,
 VA-Schrauben, kompl. m. Verteiler
 und Vergasern, einbaufertig, VB
 3.500 DM. Tel. 040/7688197

Verkaufe von T3 original Sturzbü-
 gel und vorderes Chromschutz-
 blech Tel. 07144/22447

Moto Guzzi Le Mans I, 950 ccm,
 Doppelzündung, andere Nocken-
 welle, Lafranconi, offene Trichter,
 zurückgelegte Fußrasten, Aluteile
 poliert, Ergal-Schwungscheibe,
 Veglia Instrumente, original etwas
 auf 20000 km, 95 Phon eingetra-
 gen, mit Originalteilen für 8000,-
 DM zu verkaufen. 02741/ 21474
 nach 16.30 02747/2371

Verk. für Mille GT: Tank, orig.
 Auspuff, Seitenteile, Sitzbank mit
 Blinkern (alles in 5 Mon. alt, 1/2
 Neupreis). V7 700 zum Schlachten
 oder Aufbauen, komplett für
 2500,- FP, zahle Aufpreis für LM I.
 Tel. 05434/2343

Verkaufe f. LM3: HR-Schwinge
 275,-; Tank 275,-; Kolben u. Zyl.
 kpl. neuwertig, 850er, 18000 km,
 275,-; Seitendeckel re/ll, kpl. 70,-;
 Gabelbrücke oben 40,-; Halb-
 schale Doppelscheinwerfer neu!
 m. Halterung ohne Scheinwerfer,
 1 kl. Macke, 150,-; Handbrems-
 pumpe m. Behälter kpl. 100,-; Le-
 derlatzhose, Futter def. Gr. 46/48
 90,-; Alles Festpreise! 05151/
 23119 öfter vers.

Kostenlose Kleinanzeigen

MOTO GUZZI	
Le Mans I-IV V7 Sport 850T, T3 California	V7-700, 750, 850 Nuovo Falcone Airone, Falcone
LAVERDA	
750 SFC 750 GT, S. SF I-III	Laverda 1000 Laverda 1200
DUCATI	
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-89528 Krumbach (Vogelshilje) Tel. (08282) 1545 - Fax. (08282) 62192	

V7 Spezial, Bj 70, TÜV 10/93, orig.
 27000 km, VB 6800 DM, Tel.
 07461/8025 vormittags

S.O.S. Suche original-Schalterein-
 heiten rechts u. links für LM I.
 Zahle gut! Tel. 07541/7917 ab
 21.00

Moto Guzzi V 50 Spezial (Trans-
 continental-Umbau): Tank, Ein-
 mannsitzb., Verkleidung, Elek-
 tronik und E-Schublade, Batterie
 unt. Getr. von Transcont., zu-
 rückverl. Fußra., Stahlflexbremsl.,
 breitere Bereifung, Rahmen,
 Schwinge, Kardan und Felgen
 kunststoffbeschichtet, Konis, luft-
 unterst. Gabel, Lafras (nix TÜV-
 Orig. vorh.) Aluarmaturenhalt., VB
 5200,-, Tel: 07541/7917 ab 21 h

Suche für 850 T3 Calif. Radnaben
 kompl. mit Flanschen etc. für
 v+h. Tel. 02631/75023

Hilfe! TÜV für K&N-Filter od. of-
 fene Trichter an LM 3, wo wird
 noch eingetragen? Ab 18.00.
 0821/469967

**1 Satz Sito-Auspufftöpfe neu
 für Cal. II, SP II, T5, Mille GT
 mit ABE für 200,- inkl.
 Überraschungspaket.
 ISN 02131/47925**

Le Mans III, Bj. 84, TÜV 5/93, KM
 64000, 3 Sitzbänke, Verlicchi ein-
 getragen, VB 7200 DM oder
 Tausch gegen Cali. oder G5. Tel.
 06872/7157 Armin

LM3 Teile zu verkaufen: Tank
 200,-, Verkl. 150,-, Seitend. 40,-,
 Lenker 40,-, Sitzbank 60,-, Koffer-
 träger 90,-, Tel. 04864/1478

Unfall und defekt Guzzi gesucht.
 Tel: 04864/1478

Hauptbremszylinder von MG 850
 T, neuwertig, günstig zu verkauf-
 en, Preis: VS, Tel.:07531/16948

Fußrastenanlage Moto Italia,
 schw. eloxiert m. TÜV f. LM 3. Tel.
 040/6788667 oder 07681/3653

Suche für Cali 2/T3 Sitzbank,
 Chrombügel, Gepäckträger, hohe
 Scheibe mit Halter, Chromrück-
 lichthalter, Rundschiebervergaser
 bis Ø36, Bremsverteiler für Vor-
 derradbremse, Instrumentenkon-
 sole Alu. Tel. 04941/63402

Verk. Super LM 1000, 18 Zoll, viele
 Extras, viele Originalteile, Bj. 89,
 30000 km, alle Alu-Teile poliert,
 vieles verchromt, sehr gute Lei-
 stung, da 100%ig abgestimmt und
 eingestellt. Tel. 0524/76429 ab 19
 Uhr

Seitendeckel, klassisch rundliches
 Design m. Halter. St. 65,-DM. Tel.
 02361/371628

Verk. Vollverkleidung kompl. f. LM
 u. Höcker (2 Mann). Tel. 05831/
 7258

Verkaufe LM IV Vorder- und Hin-
 terrad kpl., V 50 III Teile. Tel.
 07541/7917 ab 21 h

Verkaufe Konis für große Guzzi,
 nagelneu, 230 DM, Tel. 0431/
 671108

BLEIFREIUMRÜSTUNG



MOTO GUZZI

Motorradersatzteile

ISRAEL

Tel. 02620/8800
 Fax 02620/2799
 5411 Neuhäusel Hauptstr.54 (B 49 zw. Koblenz u. Montabaur)

Suche Unfall-Guzzi oder Guzzi mit
 Motorschaden, Tel. 0431/671108

Ich möchte meine Moto Guzzi Ca-
 lifornia II zerlegen, verbessern,
 verschönern und neu aufbauen.
 Wer kann mir gute Ratschläge
 über Zündung, Vergaser, Licht-
 maschine, Bremsen, Auspuffan-
 lage, Gangschaltung, Koffer usw.
 geben bzw schreiben. Walter
 Pessneger, Schmolzgasse 35, A-
 6060 Tulfes/Tirol, Österreich

850 T5, Bj. 87, TÜV 7/93, 13500
 km, Hi-Reifen, Batterie neu, gepfl.
 DM 8000,-, Tel. 07223/3507

Verkaufe Gebrauchtteile: Vollver-
 kleidung DMB Typ VF für LM II +
 III mit TÜV Guta., 200,-; 1 P. La-
 franconis LM III 200,-; Tel.: 030/
 7742455 abends

**MOTALIA erscheint immer
 Mitte des Monats**

Firmenembleme ital. Motorrad-
 marken auf Seidentüchern. Händ-
 leranfragen erwünscht. 0711/
 4570569

V 65, TÜV 3/93, sehr gepflegter
 Zustand, 30 tkm, Hi-Reifen neu,
 VB 3800 DM. Tel. 07529/1537

Kostenlose Kleinanzeigen

850 LM 2-Motor, generalüberholt, neue Kolben, Zyl. geschliffen, null Km, VB 3.800 DM. Tel. 040/7688197

Moto Guzzi V 65, TÜV 4/93, Rastenanlage, sehr gepflegter Zustand, Preis VB 3950,-DM, Tel. 07531/16948

Mille GT, schw., EZ 88, 63 tkm nur Langstrecke, Top Zustand, elektr. Zdg., Becker Geptr., Bitubo VB 7500,-, Tel. Mo-Fr. 0711/352952, Thomas verl. Sa-So: 0831/23215

ESCHER ITALO MOTORRADHANDEL

Unterstraße 70 - Südkirchen
D-4717 Nordkirchen
Tel. 02596/600, Fax. 02596/3800

MOTO GUZZI Importe/Gratiskatalog

LM II	45 000 km, rot/schwarz, orig.	'79
LM II	30 000 km, weiß/schwarz, orig.	'79
LM III	37 000 km, weiß/schwarz, orig.	'79
LM III	38 000 km, rot/schwarz, orig.	'83
LM III	12 400 km, weiß/schwarz, orig.	'83
LM III	17 600 km, Unfallmaschine,	'82
Cali II	31 000 km, schwarz, TÜV, orig.	'86
Cali T3	23 000 km, schwarz, TÜV, orig.	'76
Cali V7 850	51 000 km, schwarz, orig.	'72
850 T3	50 000 km, Frontverklgd., Tüten neu	'76
850 T	45 000 km, Verklgd. T4, m. Koffern	'74
V7 Spez.	14 500 km, Tüten u. Bereifung neu	'71
V 50 II	23 000 km, TÜV, original	'83
Morini 3½ S	40 000 km, Speiche u. Trommel	'74

Behördenmaschinen: T3, V7 u. Nuovo Falcone
Motorräder fahrbereit o. zum Selbstaufbau

Verk. Classic Halbschale neu mit TÜV für alle Guzzis, mit Zubehör, DM 500, Tel. 09544/4342

Verkaufe Moto Guzzi V7 Spezial, mit California-Teilen verbessert, 10 Jahre abgemeldet, weiß, absolut zuverlässiger Tourer. 6900,-DM, 05932/1454

Suche: Guzzi Hinterrad 15"; Feststellbremszange V 1000 Convert; Hinterradmitnehmer oder kompl. 18" Hinterrad; Tel.: 030/7742455 abends

Ersatzteilsorgen ? TUV-Probleme ?

Auch Trichter und Lafranconis können eingetragen werden!
A. Vaut - ZR Mech Mstr.
Tel. 04284 - 8300

Einmalige Gelegenheit für Insider: kein Notverkauf! Agostini LM II in tadellosem Zustand, im Detail verbessert und schöner als das Original, faires Preisangebot. T. 07720/38778

Originalteile LM I: Gußräder 18", Lampenverk., Gabel, Getriebe def., Gabelbrücken, Tank, Verteiler, Ölwanne, usw., Agostini Krümmer 400, 08258/225

Suche Tank für Imola/ Monza, Tel. 0241/507469

Lafranconi f. LM3 sehr gut erhalten 300,-DM, 02942/3845

Suche original Verkl.-Teile für LM V rot, Heckbürzel, Seitenteile, Tel. 04421/501913

Laverda

Laverda 1000 SFC, Bj. 88, 18000 km, 95 PS, Extras offene Vergaser + Auspuffe, general überholt, Topzustand, VB 13500 DM, Tel. 07404/2196

Verk. Laverda SF 2, Bj. 74, DM 6000,-, Tel. 09342/21954

Su. alles über Laverda 500 + SFC Handbuch, Bilder, Prospekte, Copy. 040/6452001 Bar M. Kruse, 2000 HH 72, Bramfelder Weg 95

750 SF, 4/72, TÜV 7/93, opt. 2, 47 PS, Höcker ww, Halbschale, DMC, Batt. neu, Auspuffanlage neu, orig. Gep-Träger, Fahrgestell 45500 km, Motor vor 10000 km überholt, Maschine rot; Verkauf oder Tausch gegen Laverda 1000 CL/ Jota oder Ducati 750 Sport (Wertausgleich) nur am Wochenende. 040/7124203

Verkaufe Laverda 750 S, absoluter Originalzustand, sehr schön, zum Winterpreis von 5900,-DM. 05932/1454

Suche für Laverda 750 S Krümmer und Auspuffanlage, außerdem kompletten Motor (auch SF oder andere 750er). Tel. 04131/128446 nach 19 Uhr



Raymund Bürger
4000 Düsseldorf
Tel. 0211/353763

Sehr schöner 850 T3 Umbau Art wie LM I mit Borrani Hochschulter Speichenräder, Stahlflex Bremsleitungen, 27 PS, alles eingetragen, 48000 km, VB. 6300,-, Tel. 07144/22447

1 Motor LM IV kompl. (Verg. Schwungs., Verteiler) Pr.: 4000,-DM, Zustand wie neu, glasperlen-gestrahlt, 1 Hinterradfelge LM IV mit Bremsscheibe u. Antrieb 300,-DM, 1 original Sitzbank LM IV 80,-, Fußrastenanlage original LM IV 100,-DM, 1x 1/2 Mann Höcker Typ Imola v. Seby-Poly, rot lackiert mit Materialgutachten 300,-DM. Tel. 06227/53408

Kostenlose Kleinanzeigen

Suche Jota Sitzbank, Chrombügel, Jota Fußrasten, C4 Nockenwelle, 3in1 für Laverda 1000/1200. Tel. 04458/351

Hint. Schwinge 150,-, Verg. Anl. Dell 32er 300,-, Tacho + Drehz. 200,-, Jota Fußr. Anl. 250,-, V+H Achse 60,-, Getr. 200,-. H. Schubert, Tel. 06172/82239 ab 18.00

Laverda RGS, Bj. 84, 7800 DM, event. in Teilen. Tel.: 04133/6579

Suche SF 3, Zustand egal oder Motor u. Gabel mit Bremsanlage u. SF 2 Vorderrad. Tel. 08678/8447

Verk. Seitendeckel li u. re. f. 750 SF u. Krümmer. Tel. 05831/7258

Laverda 1000, Bauj. 80, general-überholt wegen Nachwuchs zu verkaufen. Preis DM 7500,- 02151/799151

Morini

Suche Moto Morini 250 T (Einzyliner) oder 125 T billig, Zustand ist egal. Nehme auch Unfallmaschine oder Motorschaden zum Ausschachten. Tel. 0431/ 671108

Suche für 3/8 Sport Speichenräder, Schutzblech vorne und Motor auch defekt. Tel. 02422/ 1476

MV Augusta

Suche Handbuch oder Reparaturanleitung für MV Augusta Bj 60, 235 ccm Tevere, Horst Finger, 8218 Unterwössen

Sonstiges

Suche gebrauchte Motorradhebebühne im norddeutschen Raum. Tel. 0431/671108

Suche MOTALIA-Ausgaben Nr. 4 bis 27. Zahle sehr gut. Angebote bitte an: Bruno Meier, Oberdorf 201, CH-5444 Künten, Schweiz oder Telefax 0041-56-422221

BIRKIR'S GALLERY

Aermacchi 350 Sprint	3200,-
Airone , Bj. 45, guter Zustand, Motor überholt	6900,-
Bianchi MT 61 , Amphy-Krad, selten und originell, 1200 km gelaufen, 320 ccm, 10 PS, restauriert	7900,-
Yamaha SR-Gespann , Jupiter SW, neuwertig, mit div. Teilen	13300,-
Laverda 200 , 2 Zyl.-4 takt, Bj. 64, gut. original Zustd.	3300,-
MV Agusta 150 , 4-Takter, unreinstauriert, fahrbereit	1500,-
Moto Guzzi V-7 , guter Allgemeinzustand	6800,-
Moto Guzzi V-7 , vollrestauriert, weiß, Motor 0 km	14700,-
Moto Guzzi 850 T3 , Carabinieri-Vollausstattung, guter original Zustand, Speiche, 40000 km	7400,-
Nuovo Falcone , unreinstauriert, Motor läuft	2700,-
Nuovo Falcone , guter original Zustand, 12000 km	4300,-
Nuovo Falcone , Motor überholt, Lack neu	6900,-
Nuovo Falcone Gespann , Jupiter SW, Motor überholt, Seitenwagen u. Lack neu	12700,-

Telefon 04193/91559

Fax 04193/91552

Besuche nach telefonischer Absprache

S.O.S! Für LM I dringend Schalter rechts und links, außer Ein-Aus-Schalter gesucht. Tel.:07541/7917 ab 21 h

Verk. Akront 3" Hochschulterfelge mit TÜV-Guta. + VA Sp. + 2 Felgen 2.15 mit Sp. Tel. 0481/71980 ab 20 Nov.

Tausche ALPINE A 310 V6, 150 PS, rot, Extras, schön, schnell, sparsam (Winterpreis 14900,-) gegen (Königswellen-) Ducati, Guzzi LM I oder Enduro (XT oder XL 250, 350, 500) mit Wertausgleich. 05434/2343

Hier könnte Deine Kleinanzeige stehen!

Suche Prospekte, Ersatzteilkataloge, Poster, Werkstatthandbücher und ähnliches über italienische Motorräder, auch Kopien. Keine Phantasiepreise!. Tel. 0431/671108

Wer verkauft mir bitte ältere Motalia-Hefte. Walter Pessneger, Schmolzgasse 35, A-6060 Tulfes/Tirol, Österreich

Verk. VA-Auspuffschellen alle Ø, St. 15 DM. Tel. 07745/1420 ab 19.30

Wer Lust hat, im Raum Westerstede, Apen, Ocholt einen Italo-Stammtisch zu gründen, meldet sich bei Ralf Bischoff, Westersteder Str. 92, 2910 Lindern, 04409/8140

Verk. Ø38 Betor Gabel kompl. Tel. 05831/7258

Verk. Bahngespann, Bj. 1960, Norton Getriebe, Jawa Motor-Teile, Maico MD 250-Teile. Suche Ducati 1Z Motor-Tausch. 04333895

Suche Clubmagazine von Ducaclub Deutschland/München und Megaphon zum Schmökern und Kopieren, ebenso MOTALIA 1 bis 14. Suche 10 PS Motorrad mit TÜV bis DM 1000. Tel. 0241/507469

Schont Euren Italiener! Arbeitstier XT 500, EZ 6/80, ca. 46000 km, VB 2500 DM, 0821/469967 ab 18.00 Uhr

Kostenlose Kleinanzeigen

VEGLIA-Design Armbanduhr

Darauf haben viele gewartet
Hier ist sie:

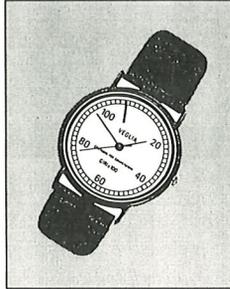
Die Armbanduhr im klassischen Design
der Veglia-Drehzahlmesser aus den 50ern

- originalgetreue Zifferblattgestaltung mit roter "Überdreh"-Markierung
- schwarzes Metallgehäuse ϕ 30mm
- kratzfestes Mineralglas
- schwarzes Lederarmband
- Schweizer Präzisions-Quarzwerk
- Jahres-Batterie

Einfach ein **Muß** für jeden Italo-Biker.

Stückpreis nur DM 108,- + DM 10,- Porto und Verpackung.
Lieferung gegen Vorkasse (Verrechnungsscheck)

Walter Braitsch Gänshaldenweg 18 D-7247 Sulz a/N



Zubehör

Suche Speichenräder für Moto Guzzi California II. Tel. 0431/671108

Verkaufe neuwertige Speichenräder 2,50x18 + 3,00x18 VA eingespeicht. Komplett 1300,-DM + Telefix Gabelstabi für LM 3 Gabel. Tel. 06722/71669

Suche zurückverlegte Fußrastenanlage mit TÜV für LM3. Thomas, Tel. 04346/1441

Verk. Vollverkleidung ohne Scheinwerferauschnitt mit Scheibe. Paßt z.B. an Ducati Einzylinder. Tel. 0511/405993 oder 0511/1317862

Suche Gabel von Moto Guzzi California III mit Gabelbrücken und Gabelstabilisator, eventuell aus Gespannumbau. Tel. 0431/671108

Motorradzeitschriften abzugeben: 'PS' kpl. Jahrgang 1984-1988, je 35,-DM, 'MR/Tourenfahrer' alle Hefte in Sammelordnern nur komplett VB, Telefon 0228/888271 oder 0228/634553

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
15. Dezember.
Redaktionsschluß ist
der 4. Dezember.**

Hier gibt es Motalia

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

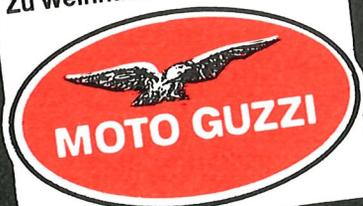
Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	2123 Bardowick
Guzzi Müller	Hamburger Chaussee 73	2150 Buxtehude-Ovelgönne
Fa. Polo	Faulstr. 20-22	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	2300 Kiel
Andre Vaut	Steinkamp 5	2743 Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven
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
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
Hänsle GmbH	Industriestr. 12	7637 Ettenheim/Altdorf
Pits 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.

aprilia



Le Mans-Vorführmaschine
2700 km
Mille GT wir haben noch eine!!
AF1 125-leicht beschädigt
4300 km - DM 7400,-
Zu Weihnachten: Aprilia Shirts

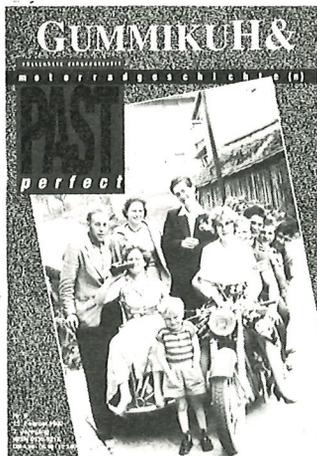


STÖRK
KFZ+ZWEIRADHANDEL
Carl-Mez-Str. 53, Freiburg, Tel. 0761/46263

Der Aprilia +
Moto Guzzi-
Partner
im Großraum
Freiburg

Lee-Hannemann, HH

Garantiert autofrei
& nur im Abo



GUMMIKU& 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"!

GUMMIKU&-Verlag, Am Deich 57h, 2800 Bremen 1