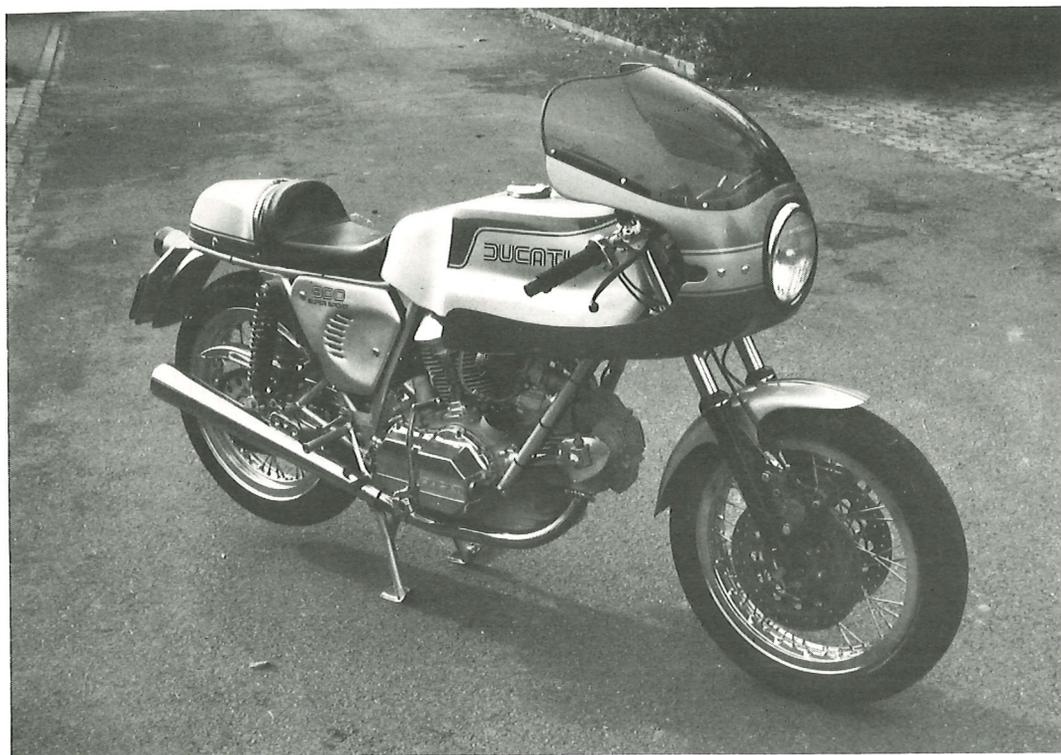


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTITALIA

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



**100.000 Kilometer mit einer Guzzi V 65
Königswellen Ducati 900 SS
Mit dem Gespann im Schnee Finnlands**

Stein-Dinse



Der Guzzi + Ducati Spezialist

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

direkt aus Italien

Ersatzteile, Zubehör, Tuning

Riesiges Ersatzteillager!

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

Kostenlose
Preisliste
anfordern (schriftl.)

Noch Fragen?? - Einfach anrufen!

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

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



Oben: Die Guzzi im Originalzustand.

Links: Auch wenn es auf dem ersten Blick scheint, daß die beiden Bilder das gleiche Motorrad zeigen, so gibt es doch einige Unterschiede. Die Plastikschutzbleche wurden gegen verchromte Stahlschutzbleche ausgetauscht. Die hohe Verkleidungsscheibe mußte einer niedrigeren von der Le Mans II weichen. Auch die voluminösen Auspuffröten wurden demontiert. Stattdessen sorgen jetzt Lafranconis für bessere Optik. Die Plastiksitzbankumrandung wurde entfernt. An der Gabel sind Faltenbälge montiert und die Tauchrohre erhielten eine rote Lackschicht.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

**Das motorrad-
freundliche
GASTHAUS**

zwischen

Kassel + Marburg

Brockmeyers
**Landgasthaus
Zum Artal**



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

Frisches Veltins

zuviel Spiel zwischen den beiden Kegelrollenlagern. So führte jeder Lastwechsel zu übermäßigem Abreiben der Zahnflanken, die dann letztendlich abscheren. Im Hinterradantrieb verursachte dieses Lagerspiel heftiges Pitting an den Zahnflanken von Kegel- und Tellerrad. Das Austauschen all dieser Teile und das sorgsame Ausdistanzieren des Kardans sorgen dann endlich für Ruhe und Haltbarkeit. Seit diesem Zeitpunkt ziehe ich bei jedem hinteren Reifenwechsel den Hinterradantrieb ab und kontrolliere kurz die entsprechenden Teile. Das macht eine viertel Stunde Arbeit, beruhigt jedoch ungemein. Mittlerweile kann ich sagen, daß der Kardantrieb problemlos ist, wenn er erst mal richtig montiert ist. In den Jahren 85 bis 87 ersetzte ich dreimal den Kurbelwellensimmering zur Kupplung hin. Er war jeweils undicht. Bei km-Stand 54.500 wurde eine elektronische Piranha-Zündung eingebaut, die bislang hervorragend arbeitet. Das vorherige, häufige Zündungseinstellen gehörte ab sofort der Vergangenheit an. Gutes Standgas und gleichmäßiger Lauf waren die positiven Erkenntnisse.

Ebenfalls von Piranha waren die Heizgriffe, die bei km 67.800 montiert wurden. Leider ist die Heizleistung recht dürrtig, so daß ich sie nicht empfehlen kann.

Dem Trend zur Klassik folgend, ersetzte ich im Nov. '88 (74.600 km) die roten Plastikschutzbleche. Vorne paßte ein verchromtes Schutzblech der V 65 Florida, hinten wurde ein V 50-

Unten: Der Autor unterwegs. Eine kleine Guzzi garantiert Handlichkeit.





Oben: Assietta - Kammstraße - kein Problem.

Teil gekauft, nachträglich verchromt und angebaut. Die rote Plastikumrandung der Sitzbank wurde demontiert.

Ab Mai '89 (75.500 km) verbesserten Koni-Stoßdämpfer das Fahrwerk. Die zuvor montierten zwei Satz Paioli-Dämpfer waren nicht so gut. Im Winter '89 (86.500 km) mußte das Lenkkopflager gewechselt werden, da es Druckstellen hatte.

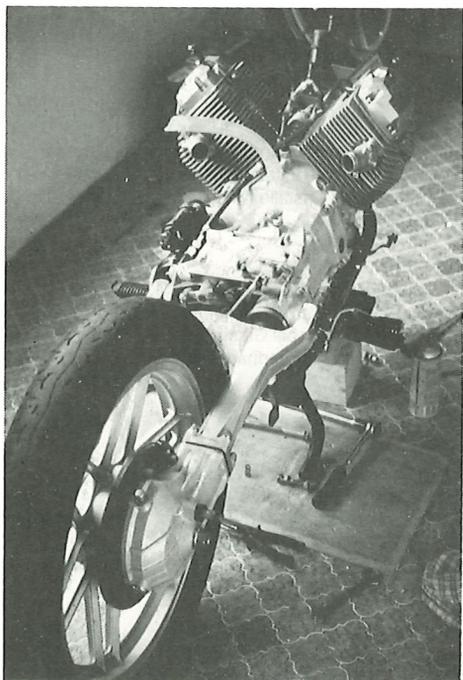
Zusammenfassend möchte ich die V 65 SP nach 100.000 km als gutes Tourenmotorrad bewerten. Trotz zweimaliger Kardanprobleme gab es sonst keine sonderlichen Schwierigkeiten. Der Motor wurde nicht angerührt, alles ist in gutem Erstzustand. Der Ölverbrauch beträgt mittlerweile ca. 0,1 l/1000 km. Kupplung und Getriebe sind ebenfalls noch im Originalzustand.

Immer wieder erfreut mich der gute Durchzug bereits ab 2000 U/min und die hervorragende Handlichkeit, bedingt durch das geringe Gewicht von 193 kg. Beste Tourenvoraussetzungen, auch für zwei Personen. Gute Anbaumöglichkeit für Gepäckträger und Koffer, einfache Tankrucksackmontage (ohne Magnete o.ä. Schnickschnack).

Nach 100.000 km glaube ich, daß durchaus noch einige km möglich sind. Mal sehen, wieviele.

Walter Arndt

Unten: Motor und Getriebe bilden samt Schwinge mit Kardan eine Antriebseinheit.



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!

April

18.04.-20.04.92

Italia '92 des Italian Motorcycle Owners Club Neuseeland bei Kaiawa.
Info: Italian Motorcycle Owners Club, 45 Stewart Road, MT. Albert, Neuseeland.

24.04.-26.04.92

Guzzi Fest in Dänemark in Fakse Ladeplads/DK, ca. 25 km östl. von Næstved.

Info: Sanne + Per, Dyrhavevej 28, DK-4650 Fakse Ladeplads, Tel. 53825198, Dänemark.

25.04.-26.04.92

Winter Buster des Moto Guzzi National Owners Club in Lindsborg, Kansas/USA.

Info: Richard Kurtz, Viking Motel, 446 Harrison, Lindsborg, Kansas 67456, Tel. 913/227/3336, USA.

Mai

01.05.-02.05.92

1. Int. Guzzi-Treffen in Citta'di Castello (PG)/Italien.
Info: Ditta Cisauto E Moto Di Massetti Marina, Via Trento 2, fraz. Fabbrecce, I-06018 Citta di Castello (PG), Tel. 075/854163, Italien.

03.05.1992

1. ItaloFrühstück in 2093 Stelle (Kreis Harburg), auf dem Parkpl. an der B4.
Info: Ab 18.00 Uhr bei Guido, Tel. 04171/50424 oder Stephan, Tel. 04174/4886.

08.05.-10.05.92

Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Stammtisch Hannover in Welze bei Neustadt am Rübenberge.
Info: Walter, Tel.: 05131/53506 od. Peter, Tel.: 0511/9734188 od. Ivon, Tel.: 0511/2710124.

15.05.-17.05.92

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

15.05.-17.05.92

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

16.05.1992

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

17.05.1992

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

22.05.1992

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

22.05.1992

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

22.05.-24.05.92

Kuparivuori-Camping Guzzi-Treffen in Naantaali/Finnland.
Info: Gruppo Moto Guzzi Finlandia, sig. Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Finnland.

22.05.-24.05.92

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

23.05.1992

Treffen des Ducati Club Dänemark.
Info: Ducati Club Danmark, Peter Bottos, Voldflojen 5 st., DK-2700 Bronshøj, Dänemark.

23.05.-24.05.92

5. Laverda-Treffen der Laverda-Freunde Villingen.

23.05.-24.05.92

Mosport Rally des Ducati Owners Club of Canada.

23.05.-24.05.92

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

24.05.1992

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

28.05.-31.05.92

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

28.05.-31.05.92

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

29.05.-31.05.92

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

29.05.-31.05.92

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

30.05.-31.05.92

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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

Juni

04.06.1992

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

04.06.-07.06.92

21. Int. Moto Guzzi National Owners Club Rally in Beautiful Camp Verde, Arizona, USA.
Info: A. Clark, 1960 W. Sauvignon Drive, Tucson, Ariz. 85746, USA.

06.06.-07.06.92

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

06.06.-07.06.92

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

06.06.-07.06.92

Internationales Magni Treffen in Buscate/Italien in Verbindung mit dem MV Treffen.
Info: Hartmut Klingler, Hauptstr. 195, 7420 Münsingen-Auingen, Tel. 07381/1274.

06.06.-08.06.92

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

06.06.-08.06.92

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

06.06.-08.06.92

12. Pfingsttreffen des Laverda Club Nederland in der Nähe von Roermond/NL. Nur für Laverdas!
Info: Laverda Club Nederland, H. van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DH, Koog aan de Zaan, Tel. 075/171950, Niederlande.

07.06.1992

Morini-Treffen anlässlich der Tourist Trophy auf der Isle of Man um 12 Uhr am Crosby Hotel.
Info: Morini Riders Club GB, Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, PO20 6HW, Großbritannien.

10.06.1992

Morini-Treffen anlässlich der Tourist Trophy auf der Isle of Man um 18.30 Uhr am Laxey Quay.
Info: Morini Riders Club GB, Jon Barnden, Danby, Tangmere, West Sussex, PO20 6HW, Großbritannien.

12.06.-14.06.92

Hoosier Rendezvous, Guzzi-Treffen des Moto Guzzi National Owners Club in Waveland/Indiana in USA.
Info: Andy & Mary Thompson, 224 North Vine, Thorntown, IN 46071, Tel. 317/436/7150, USA.

12.06.-14.06.92

3. Italiener-Treffen des IMC in Belgien.
Info: IMC - Belgium, Vercaigne Geert, Roeselarestr. 254, B-8840 Oostnieuwkerke, Belgien.

13.06.-14.06.92

13. Int. Guzzi Treffen in S. Benedetto del Tronto (AP)/Italien.
Info: Simonelli Chiara, Via S. Pellico 198, I-63039 S. Benedetto del Tronto (AP), Italien.

13.06.-14.06.92

11. Int. Laverda- und Italiener-Treffen des Laverda Club Dänemark in DK-7500 Holstebro.
Info: Dansk Laverda Klub, Toftevangen 71, DK-4130 Viby Sj., Tel. 0045/42394395, Dänemark.

18.06.-21.06.92

Internationales Magni Treffen in Münsingen Schw. Alb.
Info: Hartmut Klingler, Hauptstr. 195, 7420 Münsingen-Auingen, Tel. 07381/1274.

19.06.1992

Freies Training der Ducati-Freunde Hessen auf der Rennstrecke Croix en Ternois in Frankreich.
Info: Bernd + Elke Schmidt, Gutenbergstr. 9, 63667 Karben 6, Tel. 06039/7298.

19.06.-21.06.92

12. Int. Morini-Treffen in Oberzenn, östl. von Nürnberg.
Info: Heiner Eisenbeiß, Am Kanal 6, 8501 Burghthann.

19.06.-21.06.92

Int. Rally des International Laverda Owners Club England in Hay on Wye, Wales, Großbritannien. Nur auf Voranmeldung!
Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Großbritannien.

19.06.-21.06.92

Laverda-Treffen des Laverda Club Bergen.
Info: Andreas Hlynianskyj, Königsbergerstr. 44, 3100 Celle.

19.06.-21.06.92

Int. Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Niederlande in Vortummlem bei Boxmeer.
Info: P. Th. Knol, van Houtenstraat 32, NL-7331 SX Apeldoorn, Holland.

19.06.-21.06.92

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

19.06.-21.06.92

Vartreffen des Norsk Moto Guzzi Club bei Brendryens Camping, Grimsbu bei Folldal in Norwegen.
Info: Norsk Moto Guzzi Club, Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesoya, Tel: 02-980145, Norwegen.

20.06.-21.06.92

Classic Super Prix, Clubrennen des Ducati Club Frankreich mit int. BOT- und SOS-Rennen auf der Rennstrecke Carole bei Paris.
Info: Ducati Club de France, Lionel Regnat, 9, Rue de la Croix-Boissee, F-77720 Grandpuits, Tel. 64083530, Frankreich.

20.06.-21.06.92

5. Ducati-Treffen des Ducati-Stammtisches Rüdeshheim im Kellenbachtal/Hunsrück bei Gemünden.
Info: Harald Pleines, Schäferstr. 11, 6551 Rüdeshheim/Nahe, Tel.: 0671/42771.

VERANSTALTUNGS-KALENDER

20.06.-21.06.92

Einzyklendausfahrt der Ducati Freunde Österreich zum Ducati Stammtisch Mühldorf.

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

26.06.-28.06.92

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

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

26.06.-28.06.92

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

Info: Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V., Peter Kaulen, Wissersheimer Weg 8, 5042 Erftstadt, Tel. 02235/6417 ab 18 Uhr.

27.06.-28.06.92

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

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

27.06.-28.06.92

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

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

Juli

03.07.-05.07.92

Italo-Treffen Einbeck der Italo Freunde Einbeck.

04.07.-05.07.92

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

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

11.07.-12.07.92

2. Italiener-Treffen der Italiener-Freunde Hauenstein in Schwanheim/Pfalz. Info: Tel. 06392/1671.

16.07.-17.07.92

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

17.07.-19.07.92

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

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

17.07.-19.07.92

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

Info: Moto Guzzi National Owners Club, Rickie Moje, P.O. Box 365, Lockport, NY 14094, USA.

23.07.-26.07.92

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

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

24.07.1992

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

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

24.07.-25.07.92

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

24.07.-26.07.92

1. Int. Italienertreffen des Bremer-Italo-Club in Backsberg.

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

25.07.-26.07.92

Italia '92 auf der Rennstrecke Cadwell Park in England mit Benutzung der Rennstrecke, Händlerständen und Live-Gruppen. Größtes Italiener-treffen Englands.

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

30.07.-02.08.92

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

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

31.07.-02.08.92

Wisconsin Moto Guzzi Rally im Eagle Cave Campground, USA.

August

01.08.-02.08.92

Grattan Rally des Ducati Owners Club of Canada.

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

07.08.-09.08.92

Treffen des Laverda Club Silberstedt.

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

07.08.-09.08.92

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

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

08.08.-09.08.92

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

Info: Tel. 031/7010210 Schweiz.

14.08.-16.08.92

Treffen des Laverda Club Berlin.

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

14.08.-16.08.92

Moto Guzzi Treffen bei Hannibal/Missouri in den USA.

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

14.08.-16.08.92

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

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

VERANSTALTUNGS-KALENDER

16.08.1992

Moto Guzzi Treffen in Moskau/Rußland.

Info: IMEFCO S.A., Via Bernasconi 20, CH-6850 Mendrisio, Schweiz.

21.08.-23.08.92

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

21.08.-23.08.92

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

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

22.08.-23.08.92

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

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

22.08.-23.08.92

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

28.08.-30.08.92

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

28.08.-30.08.92

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

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

29.08.-30.08.92

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

29.08.-30.08.92

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

September

04.09.-06.09.92

3. Laverda-Eifel-Treffen.

Info: Alex Joest, Zur alten Fähre 37, 5200 Siegburg, Tel. 02241/387800.

04.09.-06.09.92

Treffen italienischer Motorräder des MF Al Dente in Schwalbach.

Info: Dieter Weiler, Niedstr. 19, 6637 Nalbach, Tel. 06838/81138.

11.09.1992

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

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

11.09.-13.09.92

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

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

12.09.-13.09.92

Northern Rally des Ducati Owners Club England.

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

12.09.-13.09.92

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

18.09.1992

1. Peak District Rally des International Laverda Owners Club England.

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

18.09.-20.09.92

Cadwell Park Trak Day des International Laverda Owners Club England.

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

18.09.-20.09.92

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

18.09.-20.09.92

Vermont Rally des Moto Guzzi Owners Club in Middlebury/USA.

Info: Frank Wedge, P.O. Box 98, Olmitz, USA-67564 Kansas, Tel. 001/316/5863275, USA.

19.09.-20.09.92

Clubrennen des Ducati-Club Holland mit internationalen SOS- u.

BOT-Rennen in Assen/Holland. Info: C. Löwenstyn, Tjadenweg 47, NL-1456 AL Wijdwormer, Tel. 02990/36806, Holland.

20.09.1992

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

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

25.09.-27.09.92

Treffen des Moto Guzzi Klub Deutschland.

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

29.09.-30.09.92

Treffen der IG 750 Laverda Schweiz.

Oktober

03.10.-04.10.92

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

10.10.-11.10.92

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

16.10.-18.10.92

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

MOTALIA

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

Erfahrungen mit einer Königswellen Ducati 900 SS

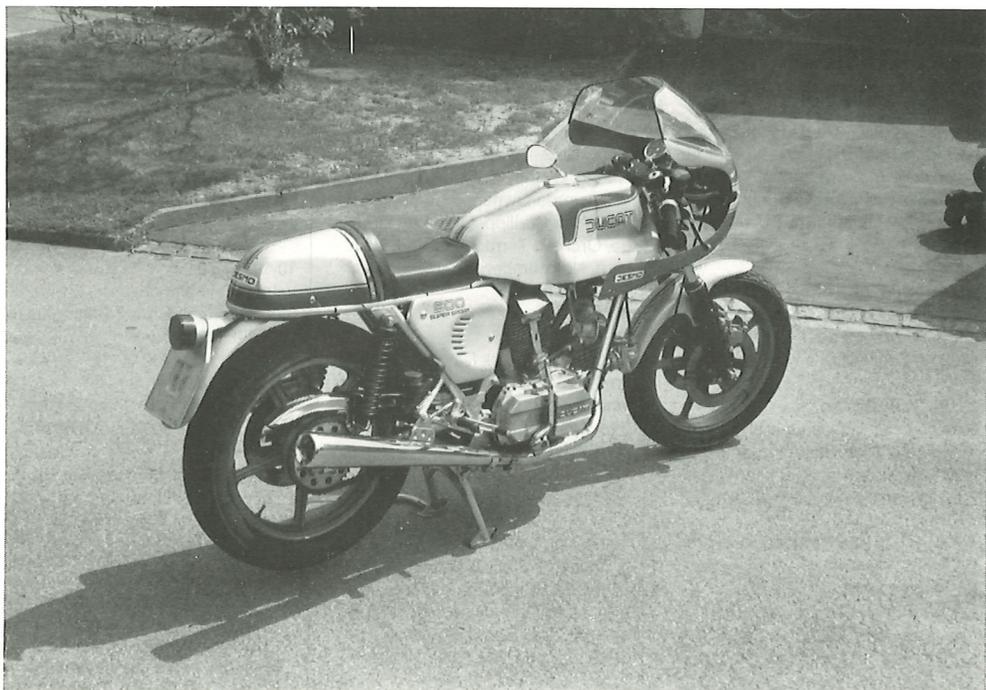
Seit beinahe vier Jahren bin ich stolzer Besitzer einer Ducati 900 SS Jg. 78. Meine Maschine wurde von Italien in die Schweiz importiert. Gekauft hatte ich sie bei einem Händler. Als Ducati Neuling kaufte ich die Maschine zu einem ziemlich hohen Preis.

Ausgestattet war meine Ducati mit 32er Vergasern, Conti-Auspuffen sowie mit Campagnolo Felgen. Der Motor entsprach dem der 78er Modelle. Also Bosch-Zündung, sowie 38er Hubzapfen. Die Lackierung war gleich wie bei den Vorjahres-Modellen, d.h. silberner Rahmen mit blauem Streifen auf Sitzbank, Schutzblech und dem ebenfalls silbernen Imola Tank. Die Bremszangen sind aus der goldenen Serie von Brembo. Auf dem Smiths Tacho standen fragwürdige 2500 km. Dieser Kilometerstand entsprach wohl kaum dem Tatsächlichen. Na ja, über die Vergangenheit meiner Duc konnte ich bis heute nichts erfahren.

In meiner ersten Saison konnte ich die Ducati wegen Zeitmangel nicht sehr oft bewegen. Der einzige Schaden während meiner letzten vier Jahre war eine gebrochene Schaltfeder am Ende des ersten Jahres. Diese wurde von dem Händler kostenlos ersetzt. Dabei ersetzte er die 32er Dell'Ortos durch solche mit 40 mm Durchlaß. Das Ventilspiel sollte angeblich auch eingestellt worden sein. Mit den 40er Dell'Ortos lief meine Maschine nicht viel besser. Der Leerlauf ließ sich schlechter einstellen und der Durchzug aus dem Drehzahlkeller war nicht

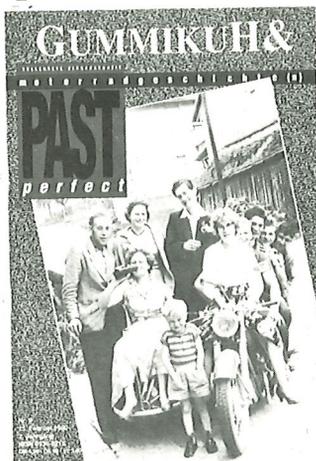
mehr so wuchtig wie mit den kleineren Vergasern. Dieses Verhalten ist auf die niedrigere Gasgeschwindigkeit bei tiefen Drehzahlen zurückzuführen und daraus resultierend einer schlechteren Füllung.

Am Anfang der zweiten Saison packte mich das Schrauberfieber und ich nahm die Ventildeckel ab, um die Desmodromik bewundern zu können. Dabei prüfte ich auch das Ventilspiel. Beim liegenden Zylinder stimmte die Sache so halbwegs. Beim stehenden Zylinder war das Auslaßventilspiel von Öffner- und Schliesserkipphebel in Ordnung. Als ich das Einlaßventilspiel prüfte, erlebte ich eine Überraschung. Der Schließerkipphebel wies ein Spiel von über einem zehntel Millimeter auf. War dem Mechaniker die Arbeit zu schwierig gewesen, um bei den knappen Platzverhältnissen dieses Ventil einzustellen? Daraufhin besorgte ich mir die nötigen Ausgleichs-Häubchen und -Ringe. Nun wurde das Ventilspiel auf die vorgeschriebenen Maße gebracht. Die Schließer stellte ich so ein, daß die Ausgleichsringe bei geschlossenem Ventil gerade noch gedreht werden konnten. Daraufhin lief der Motor sogar im Standgas problemlos.



Die Ducati nach dem Kauf.

**Garantiert autofrei
& nur im Abo**



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

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

Doch die richtige Freude an der Ducati stellte sich nicht ein. Wegen dem falschen Ventilspiel und dem niedrigen Tachostand war ich verunsichert. Hatte ich doch seinerzeit mit meiner Malanca diverse Motorschäden erlebt (siehe MOTALIA Nr. 36). Dies wollte ich mit dem teuren Ducati Motor nicht mehr erleben. Ich wußte ja nicht, was mein Vorbesitzer alles angestellt hatte. Auch hört man viel über den Schrott, der über die Alpen geführt wird.

Anfangs '89 nahm ich Kontakt mit dem ehemaligen Ducati Importeur Ives Liengme auf. Ich wollte den Motor total überholen lassen. Da mir die Spezialwerkzeuge und das nötige Know How fehlten, gab ich den Motor lieber in die Hände des alten Spezialisten Liengme. Beim Besichtigen des zerlegten Motors stellten wir folgende Schäden fest: Zylinder mit normalen Gebrauchsspuren, Zylinderköpfe zum Glück nicht frisiert und ohne gravierende Verschleißspuren, Hubzapfen mit eingelaufenen Nuten von den Anlaufscheiben der Pleuel, Lager in sehr gutem Zustand. Lediglich das Getriebe war falsch ausdistanziert. Die Folge dessen waren Schaltklauen, die nicht über ihre ganze Breite eingriffen und dadurch nur an den äußersten Kanten trugen. Dies war der Grund, weshalb die Schaltgabel angeschliffen war. Die Ölpumpe sah auch erneuerungsbedürftig aus. Im nächsten Arbeitsgang wurden das Motorgehäuse mit den Zylindern und Köpfen sandgestrahlt. Dies beseitigte die Verunreinigungen am Alufluß und gab dem Motor ein graues

Aussehen. Die Seitendeckel polierte ich in langen Nachtschichten. Beim Aufbauen des Motors wurden folgende Teile bearbeitet oder ersetzt: Die Zylinder wurden sauber gehont und die Kolben mit neuen Ringen versehen, den Hubzapfen ersetzte Liengme durch eine Eigenkonstruktion mit geänderten Ölaustritten. Natürlich sind die Pleuelwangenfilter ausgeputzt worden. Die Pleuel waren in Ordnung und konnten weiterverwendet werden. Glücklicherweise konnte ein Kollege die fehlenden Getriebe-Teile in Italien besorgen. Die schadhafte Ölpumpe wurde durch eine neue Originalpumpe ersetzt. Die Kanäle im Zylinderkopf wurden nur sauber verputzt und an die Ansaugstutzen angeglichen. Nachdem die Ventilsitze nachgearbeitet waren, konnten die Köpfe mit neuen Ventilen zusammengebaut werden. Der gestrahlte Motor sah toll aus und die Maschine ging wie der Teufel. Der ehemalige Importeur Liengme hatte ganze Arbeit geleistet. Und gekostet hat mich diese Revision auch nicht das Vermögen, welches ein Motorschaden gekostet hätte. Seitdem legte ich ca. 12000 pannenfreie Kilometer zurück und die Maschine läuft immer noch so gut wie nach der Revision.

Durch die aufgerauhte Oberfläche des Motorgehäuses sollte, nebst der optischen Verschönerung, die Kühlwirkung verbessert werden. Dies, weil eine raue Oberfläche die größere Fläche aufweist als eine glatte. Den größten Nachteil dieses Verfahrens merkte ich bereits

nach der ersten Ausfahrt. Mit einem Lappen kann die raue Oberfläche schlecht gereinigt werden. Um den Motor zu reinigen, sprühe ich diesen mit einem Motorradreiniger ein und putze mit der Zahnbürste den Schmutz aus den Ritzen. Nach dem Abspritzen mit Wasser strahlt der Motor wieder wie neu.

Da so ein Duc-Motor ziemlich lange Zeit benötigt, um die Betriebstemperatur zu erreichen, und ich dies überwachen wollte, montierte ich ein Öltermometer. Den Temperaturegeber schraubte ich in die Ölablaßschraube des Ölsiebess. Ich war erstaunt, wie lange die Warmlaufphase eines luftgekühlten Motors mit 5 Litern Öl ist. Bei kühler Witterung und gemächlicher Fahrweise dauert es 15 bis 20 Kilometer, bis das Öl die Temperatur von 80 Grad erreicht hat. Bei heißem Wetter und stockendem Verkehr erreicht die Öltemperatur auch schon mal 120 Grad. Bis sich das erhitzte Öl abgekühlt hat, dauert es dann ziemlich lange. Mit einem Ölkühler könnte das Öl besser gekühlt werden, dieser würde aber die Warmlaufphase verlängern. Dem wiederum könnte mit einer variablen Abdeckung des Kühlers abgeholfen werden. Vielleicht schreiben andere Ducati-Fahrer von Ihren Erfahrungen mit Kühlern.

Bekanntlich wird das Öl mit einem Nebentrom-Ölfilter sowie mit dem Zentrifugalfilter in der Kurbelwange gereinigt. Mit den heutigen Hauptstromfiltern kann dieses veraltete System nicht mehr mithalten. Sollte doch das Öl alle 1500 Kilometer gewechselt werden, um der Verschlammung der Hubscheiben entgegenzuwirken. Denn falls der Zentrifugalfilter mit Schlamm gefüllt ist und überläuft, dauert es nicht mehr lange und der oft beschriebene Pleuellagerschaden stellt sich ein.

Um die Filterung des Öles zu verbessern, gibt es zwei Möglichkeiten. Die erste ist die Änderung des Ölkreislaufes. Dabei werden die Ölkanaäle verschlossen und das Öl direkt von der Pumpe durch den Filter geleitet. Von dort wird das Öl mit außenliegenden Ölleitungen zu der Kurbelwelle und zu den Nockenwellen gefördert. Dabei kann auch ein Ölkühler integriert werden.

Die zweite Möglichkeit habe ich an meiner Maschine angewandt. In die Kurbelwellen-Verschlußmutter mit Innensechskant, die im linken Motordeckel zu finden ist und bei der Zündungskontrolle mit Stroboskop herausgeschraubt wird, habe ich einen kleinen, starken Scheibenmagneten mit Araldit eingegossen. Dieser Magnet wird direkt von Öl angeströmt. Dabei bleiben die eisernen Partikel am Magneten kleben. Diese Partikel gelangen schon nicht in den Zentrifugalfilter. Jeweils vor der nächsten Ausfahrt schraube ich die Mutter raus und reinige den Magneten. Ihr glaubt ja kaum, wieviel Schmutz sich da ansammelt nach einer Ausfahrt. Ich empfehle, den Magneten erst nach einer gewissen Standzeit zu reinigen. Sonst läuft einem das, sich in der Kurbelwelle befindliche, Öl entgegen.

Meine Lösung mit dem Magneten ist sicher nicht so effektiv wie die mit dem Hauptstromölfilter, die Montage ist aber viel einfacher und optisch nicht zu erkennen.

Zum Schluß werfe ich einige Fragen in die Runde. Vielleicht äußern sich einige erfahrene Ducati Besitzer dazu. (Es muß ja nicht nur über Moto Guzzi geschrieben werden!)

Wer weiß, ob irgendwo neue Motorgehäuse sowie Zylinderköpfe gefertigt werden. Wenn ja, wo?

Treten beim Umbau auf "Unmüssig" oder anderen, stärkeren Ölpumpen keine Probleme mit dem Überdruckventil auf? Schlägt sich die Kugel nicht ins Alu-Gehäuse? Gibt es eventuell Überdruckventile, die einstellbar sind? Dies, weil mir die Methode mit der Feder und Kugel nicht sehr genau vorkommt. Mit der Zeit verliert die Feder ihre Druckkraft und dies bewirkt eine ungenaue Vorspannung. Die Folge davon sind Abdruckstreuungen. Dieser Druck sollte genau eingestellt werden können. Insbesondere beim Umbau auf Hauptstromfilter. Dort muß das Öl durch den ziemlich kleinen Filter gedrückt werden. Dabei wird ein starker Gegendruck entstehen, der vermutlich ausreicht, um das Ventil zu öffnen. Dann wird das benötigte Schmieröl nicht oder nur mit geringem Druck und erheblicher Verspätung zu den Schmierstellen gelangen.

Hat jemand negative Erfahrungen mit Campagnolo Felgen gemacht? Brüche oder ähnliches hervorgerufen durch interkristalline Korrosion? Aus Sicherheitsgründen habe ich meine durch Speicherräder ersetzt.

Importeur BRD

DELLORTO
VERGASER

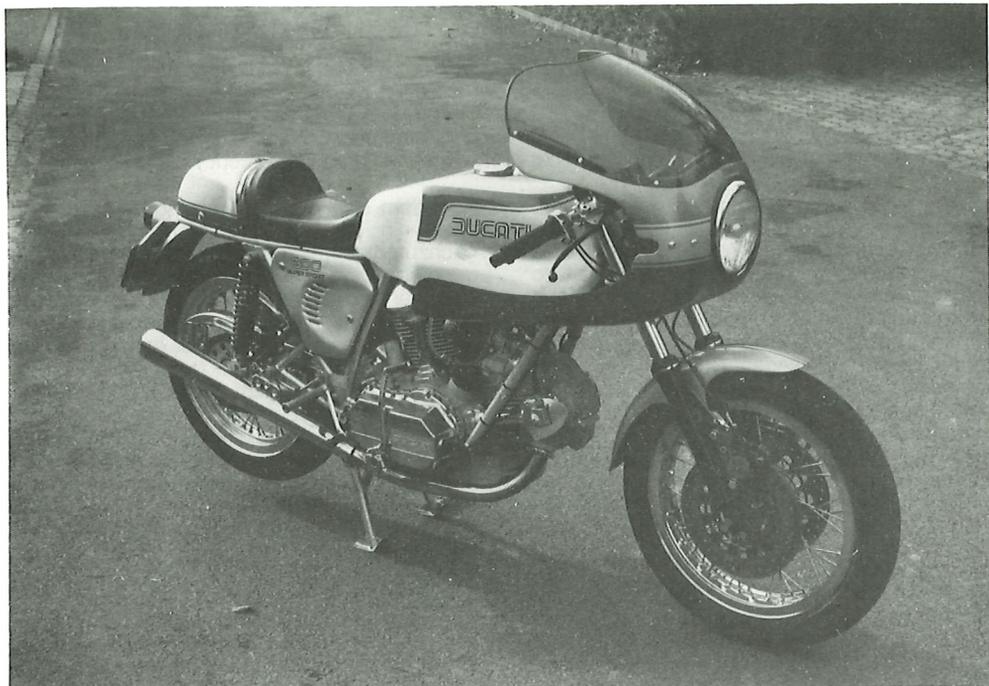
Komplette Vergaser Ersatzteile

Düsen, Schieber, Nadeln,
Dichtungen usw. usw.

Stein-Dinse 

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

Händler-Liste anfordern



Die Ducati nach der Überholung. Die auffälligsten Änderungen sind die Speichenräder und schwimmende Brems scheiben.

Gibt es eine Firma, die zugelassene Imola Tanks mit Original Tankverschluß in Alu oder Kunststoff herstellt?

Wer weiß, wo man Spezial-Zündungen für Ducis bekommt? Zum Beispiel Doppelzündungen mit variabler Zündkurvenverstellung.

Mit der Hoffnung, daß sich einige hinter die Schreibmaschine klemmen, verbleibe ich mit freundlichen Italo Grüßen

K. Räss

Ein paar der Fragen können wir gleich beantworten: Die Firma Moto Witt, Industriestr. 53a, D-5047 Wesseling, Tel. 02232/5458 bietet eine Zündung an, in der acht verschiedene Zündkennlinien gespeichert sind. Über Dipp-Schalter kann die gewünschte Zündkurve eingestellt werden. Ein Teil dieser Kennlinien sind für Doppelzündung gedacht. Diese Zündanlagen sind für Ducati, Guzzi und andere Marken lieferbar. Für eine der nächsten Ausgaben ist ein Bericht über diese Zündung geplant. Lesererfahrungen zu dieser Zündanlage (DMC Kennfeldzündung) sind willkommen.

Sicher gibt es auch andere Zubehörzündanlagen für Ducatis. Zumindes t Piranha und Lucas haben Zündanlagen für Königswellen-Ducatis angeboten, die an der Königswellenumlenkung des stehenden Zylinders montiert wurden.

Einen Imola-Tank mit Original-Verschluß in Alu soll es bei diesen beiden Firmen geben: Seby-Poly, Münsterstr. 44-46, 5100 Aachen, Tel. 02408/2848 oder WBO-Racing, Zum Forsthaus 32, D-4500 Osnabrück, Tel. 0541/596781.

Zwischen Ölkühler und Motor könnte man einen Thermostaten montieren, der den Zulauf zum Ölkühler erst freigibt, wenn eine bestimmte Temperatur überschritten ist. Dadurch wird die Warmlaufphase kaum verlängert. Es gibt auch Ölkühler, in denen ein Thermostat integriert ist.

Das Thema der Ölfilterung ist nicht nur für Ducati-Fahrer interessant. Auch andere italienische Motorradfirmen haben erst relativ spät angefangen, wirkungsvolle Hauptstromölfilter in ihre Motoren zu bauen. Morini hat heute noch keinen richtigen Ölfilter!

Einige Händler haben sich diesem Problem angenommen und bieten Umrüstsätze für verschiedene italienische Motorräder an. Zusätzlich gibt es Firmen, die universelle Feinstölfilter anbieten, mit denen angeblich keine Ölwechsel mehr nötig sein sollen.

Da dieses Thema sicher für viele Italo-Fahrer interessant ist, wäre es prima, wenn sich ein paar MOTALIA-Leser mal die Mühe machen würden, ihre Erfahrungen mit Ölfilterumbauten zu schildern. Die Red.

Was ist denn nun mit dem Ducati Kickstarter?

Viele der alten V2-Ducati-Königswellenmotoren verfügen nur über einen Kickstarter und über keinen E-Starter. Dieses ist auch meistens im Interesse der Besitzer, die gar keinen elektrischen Anlasser haben wollen (Ein echter Ducatisti wirft seine Duc mit dem Kickstarter an). Einige Eigner von Ducs mit E-Starter haben auch schon viel Geld dafür ausgegeben, den E-Starter zu entfernen und einen Kickstarter zu montieren. (Dieser Umbau senkt zusätzlich das Fahrzeuggewicht.)

Soweit so gut, wenn es da nicht zwei Probleme gegeben hätte. 1. Ist der originale Kickstarter nicht unbedingt seiner Aufgabe über viele Jahre hinweg gewachsen. Das wäre nicht so schlimm, man könnte ja alle paar Jahre einen neuen kaufen, wenn er mal kaputt geht. Aber hier kam das zweite Problem: 2. Aufgrund der hohen Nachfrage wegen Defekten und Umbauten auf Kickstarter war der Original-Kickstarter irgendwann ausverkauft. Es ging das Gerücht um, daß die Originalform im Werk gerissen sei und man daher davon ausgehen könnte, daß es nie wieder Kickstarter geben würde. Das trieb natürlich die Preise in die Höhe und die letzten verfügbaren Kickstarter wurden zu horrenden Summen gehandelt. Mancher Händler verlangte plötzlich das doppelte des Listenpreises. Viele betroffene Ducatisti machten sich auf die Suche, ob die Kickstarter von einem anderen Motorrad passen würden, aber anscheinend wurde keiner fündig, oder er behielt sein Geheimnis für sich.

Wer jetzt einen Kickstarter brauchte, stand vor dem Problem, sich auf die Suche nach jemandem zu machen, der noch einen hatte und bereit war, diesen zu verkaufen (Über den Preis wollen wir hier nicht reden). Oder er mußte sein Motorrad anschieben (Der Umbau auf E-Starter kommt für die meisten nicht in Frage, vorher wird das Motorrad abgemeldet und in das Wohnzimmer gestellt.).

Überall war die Forderung zu hören, daß doch mal jemand sich die Mühe machen sollte, Kickstarter für Ducatis nachzufertigen. Nun ist es nicht so, daß man einfach ein paar Kickstarter produzieren kann. Hierzu muß als erstes eine Gußform hergestellt werden und die ist teuer. Das lohnt sich natürlich nicht für ein paar wenige Kickstarter. Der Kostenaufwand ist so groß, daß der einzelne Kicker extrem teuer wird, oder man muß mehrere hundert Stück herstellen lassen, damit sich die Grundkosten auf eine größere Anzahl von Werkstücken verteilt.

Nach langem Drängen durch Händlerkollegen und Kunden entschloß sich der Ettlinger Ducati-Großhändler März, der in Eigenregie Ducatis importiert, diesen Kickstarter nachzuproduzieren. In Anzeigen im "Motorrad" wurde dieser Kickstarter für 124.50 DM angeboten. Ein Preis, der deutlich unter dem lag, was das Originalteil früher gekostet hat (der Listenpreis lag so etwas bei 200 DM). Von dem Schwarzmarktwert, den die Kickstarter am Schluß erreicht hatten, wollen wir gar nicht erst reden.

Nachdem sich die Fa. März nun entschieden hatte, ein Teil, das nicht mehr lieferbar war, nachzufertigen, wurde sie vom Pech ereilt. Zu ungefähr dem gleichen Zeitpunkt entschloß sich nämlich auch das Ducati-Werk, wieder eine Serie von Kickstartern zu fertigen. Nachdem es lange keine Kickstarter gab, waren nun sogar zwei auf dem Markt.

Jetzt kam im letzten Heft der Artikel von Rolf im Brahm, der schilderte, daß er sich einen Kickstarter der Firma März gekauft hatte, der schon nach kurzer Zeit kaputt ging. Er schickte den Kickstarter zurück und erhielt von der Firma März sein Geld erstattet.

Es ergibt sich bei solchen Berichten immer das Problem, daß man nicht weiß, ob es sich hier um einen Einzelfall handelt oder ob alle Artikel mangelhaft sind. Wenn man den Hersteller anruft, kann man meistens sicher sein, daß dieser sagt, daß es sich um einen Einzelfall handelt, er will ja weiter sein Produkt verkaufen. Wir haben nun nach diesem Bericht dazu aufgerufen, daß uns andere Käufer ihre Erfahrungen mit dem Kickstarter der Firma März mitteilen sollten. Wenn man dann mehrere Briefe zu diesem Thema bekommen hätte, hätte man sehen können, ob häufiger Defekte aufgetreten sind oder ob die anderen mit Ihrem Kickstarter zufrieden sind und nur Rolf ein schlechtes Teil erhalten hat.

Leider hat sich kein einziger unserer Leser zu diesem Thema geäußert. Daraus kann man schließen, daß entweder keiner der MOTALIA-Leser einen Kickstarter bei der Firma März gekauft hat oder daß diese Kickstarter alle problemlos funktionieren, denn die meisten schreiben doch nur, wenn sie mit etwas unzufrieden sind. Oder sollte es vielleicht an der berühmten Schreibfaulheit liegen, daß wir keine Zuschriften bekommen haben?

Die Firma März teilte uns nach Erscheinen des Artikels mit, daß ein Teil der Lieferung der Kickstarter falsch gebohrt gewesen wäre, dadurch war eine Nase zu weit abgeschliffen, damit sie nicht am Gehäuse schleift. Bei diesen falsch gebohrten Kickstartern sei es zu Problemen gekommen.

Die Firma März betont, daß alle Kunden, die einen defekten Kickstarter eingeschickt haben, entweder einen neuen Kickstarter oder ihr Geld zurück erhalten hätten. Ferner teilte uns die Firma mit, daß sie defekte Kickstarter auch nach dem Auslaufen der gesetzlichen Garantiefrist unbürokratisch ersetzen werde, auch noch drei oder vier Jahre nach Kaufdatum.

REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

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

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

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

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

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

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

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.

Italiener- und Klassikerfreunde treffen sich jeden Freitagabend ab 18.00 Uhr am Fuße der Schauinsland-Strecke bei Freiburg beim Gasthaus "Zum Start". Info: Tel. 0761/64611, Walter.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der Italo-Stammtisch-Linden trifft sich alle 4-Wochen im "Rosenkrug-Linden" bei Westerstede. Die Termine sind: 15.04., 13.05., 10.06., 08.07., 05.08., 02.09., 30.09., 28.10., 25.11., 23.12. ab 20.00 Uhr. Info: R. Bischoff, Westersteder Str. 92, 2910 Westerstede-Linden, Tel. 04409/8140.

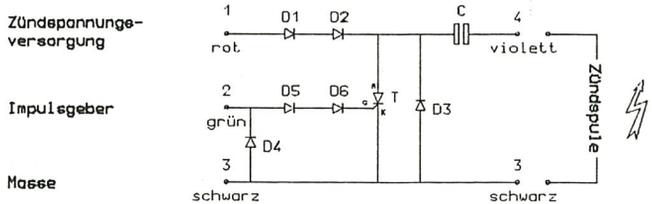
Die schwarze Schachtel

Eine der drei 125er MV's des Braunschweiger Raumes hatte keinen Zündfunken mehr, und so machten wir uns mitsamt allen Ersatzteilen und dem nötigen Werkzeug auf den Weg. Carsten hatte schon alles mögliche ausgetauscht, aber es war nichts zu machen. Schließlich stellte sich heraus, daß auch der ausgetauschte Pick-Up defekt war. Als ich nun wieder losfahren wollte, sagte meine MV keinen Ton mehr; die Krankheit war auf die andere Maschine übergesprungen. Es hatte urplötzlich (nach ca. 50000 km) die Black-Box erwischt. Wie gut, daß wir auf eine Zündungsreparatur vorbereitet waren. So blieb mir die Bahnfahrt nach Hause zum Glück erspart.

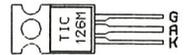
Da ich nun im Besitz einer kaputten Box war, interessierte es mich doch, was für Innereien sich denn in dem weit über 100 DM teuren Kästchen verbergen. Von den Morinis (die auch öfters Zündungsschwierigkeiten haben) hatte ich gehört, daß es sich nur um eine Handvoll Pfennigartikel handelt. Nachdem ich die Box einige Zeit rundum mit einem Gummihammer bearbeitet hatte, ließ sich der Klumpen Vergußmasse relativ leicht aus dem PVC-Gehäuse herauslösen. Diesen Klumpen steckte ich nun in den Backofen. Nach einer halben Stunde bei 200 Grad war die Vergußmasse nicht geschmolzen, aber bröckelig geworden, und ich konnte mit einem Messer die elektronischen Bauteile freilegen.

Es kamen 6 Dioden, 1 Kondensator und ein Dreibeiner zum Vorschein, wahrscheinlich ein Thyristor. Auf dem Bestückungsplan der Platine habe ich bei den Dioden die Polungsrichtung durch den schwarzen Strich

Vermutlicher Schaltplan der Black-Box einer DANSI-Zündung



- T: Thyristor 12A 600V
- C: MP Kondensator 2µ 500V
- D1...D6: Dioden 1N4007



gekennzeichnet (auf den Dioden ist das ein heller Strich auf dem schwarzen Gehäuse). Der Kondensator liegt auf der Bestückungsseite quer über den Dioden und dem Thyristor.

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR

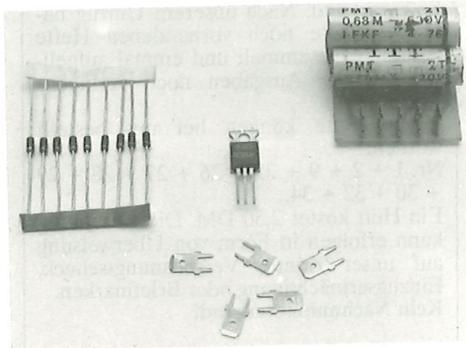
aprilia

8261 Tübing
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.

Da es sich um Standardbauteile handelt, dürfte es keine Schwierigkeiten geben, sie zu beschaffen. Sie sollten weniger als 10 DM kosten. Nur beim Kondensator hatte ich Probleme, eine kleine Bauform zu bekommen, die in das alte Gehäuse paßt. Ich konnte aber den alten Kondensator nehmen, der die Backprozedur klaglos überstanden hat.

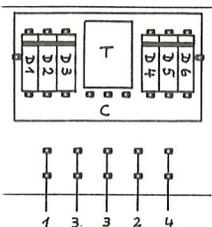


Links und Mitte die Einzelteile. Rechts eine komplette Zündung mit Kondensator.

Hier noch ein paar Worte für elektrotechnisch interessierte, wie ich mir die Funktionsweise der Schaltung vorstelle: Mit der Wechselspannung, die in der Lichtmaschinenspule zur Zündspannungsversorgung erzeugt wird (ca. 380 V pp), wird bei der positiven Halbwellen über Anschluß 1, D1 und D2 der Kondensator C aufgeladen. In dem Moment, in dem der Pick-Up am Anschluß 2 über D5 und D6 einen Impuls an das Gate des Thyristors T liefert, wird T durchlässig und die auf C gespeicherte Ladung entlädt sich über die Zündspule.

Die Induktivität der Zündspule bildet mit dem Kondensator einen Schwingkreis, der durch den Stromstoß angeregt wird. Der Rückstrom kann über D3 weiterfließen, da der Thyristor beim Nulldurchgang sperrt. Dadurch wird die Brenndauer des Zündfunken erhöht. Mit D4 wird der negative Teil des Pick-Up-Impulses abgeschnitten.

Unklar ist mir noch, wie mit diesem System eine Zündzeitpunktverstellung bewerkstelligt wird. Als diese Zündbox noch lief, war der Zündzeitpunkt auf jeden Fall über den ganzen Drehzahlbereich fest. Auch bei drei anderen 125ern, die ich überprüft habe, konnte ich keine Verstellung bemerken. Nur bei einer 350er Ipotesi ist der Zündzeitpunkt bei ca.



Bestückungsplan und Layout der Platine.

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**

2500 Umdrehungen umgesprungen, ich konnte dazu aber keine weiteren Versuche machen.

Bisher läuft alles noch problemlos. Ich würde mich freuen, über das Funktionieren (oder Versagen) der Schaltung bei anderen Lesern zu

hören. Die Zuverlässigkeit einer selbstgebauten Schaltung kann natürlich nicht mit einer industriell gefertigten mithalten, insbesondere in Bezug auf Feuchtigkeitsabdichtung und mechanische Stabilität gegen Vibrationsschäden. Man könnte auch versuchen, das Gehäuse mit Gießharz zu füllen.

Bei dem Preis kann man gleich mehrere Exemplare anfertigen und bei jeder Fahrt mitführen. Außer den 125/350er MVs sind auch die Benelli/Guzzi 2-Zylinder-2-Takter mit so einer kontaktlosen DANSI-Zündung ausgerüstet. Ciao Hans-Martin

Hier noch meine Adresse :
Hans-Martin Maurer, Schleinitzstr. 9
3300 Braunschweig.

Neue MV Agustas?

Als MV Agusta die Produktion von Motorrädern einstellte, waren die Pläne für eine neue Motorengeneration schon fertig. Es sollte ein Vierzylindermotor mit 750/900 ccm werden. Cagiva-Commerciale soll nun diese Pläne erworben haben. Gleichzeitig wurde das Recht erworben, die Motorräder mit diesem Motor unter dem legendären Namen MV Agusta zu verkaufen. In Zusammenarbeit mit Ferrari Ingenieuren soll ein Vierventil-Radialzylinderkopf entstehen und für die Gemischaufbereitung ist eine Einspritzanlage vorgesehen.

Gilera Freestyle

Freestyle 125 heißt ein neues Gilera-Modell, im Stil der Northwest. Große Bremsen, dicke Reifen und Upside-down-Gabel betonen den Fun-Bike Charakter des attraktiven Motorrades.

Alte MOTALIAS noch lieferbar?

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

Diese Hefte können bei uns bestellt werden:

Nr. 1 + 2 + 9 + 25 + 26 + 27 + 28 + 29 + 30 + 32 + 34.

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

Kein Nachnahmeversand!

Bestelladresse siehe Impressum.



MOTO GUZZI

10 Jahre

Hökenschnieder GbR

Moto Guzzi + Aprilia Vertragshändler

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

Rufen Sie uns an: 0521/452445

und nutzen Sie unsere Erfahrung !

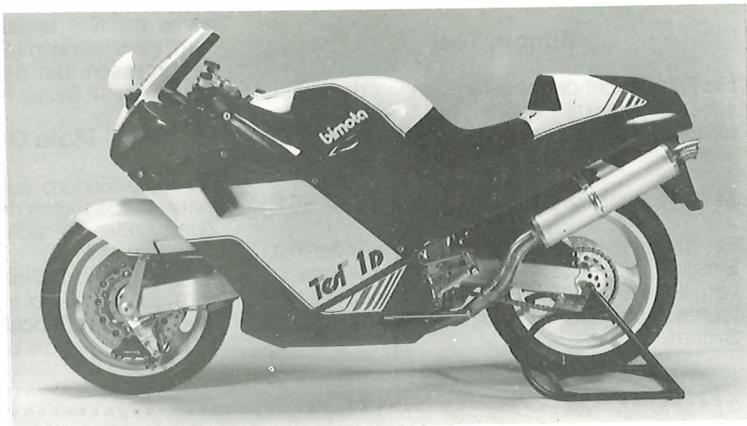
Bielefeld



Futuristische Bimota aus Japan

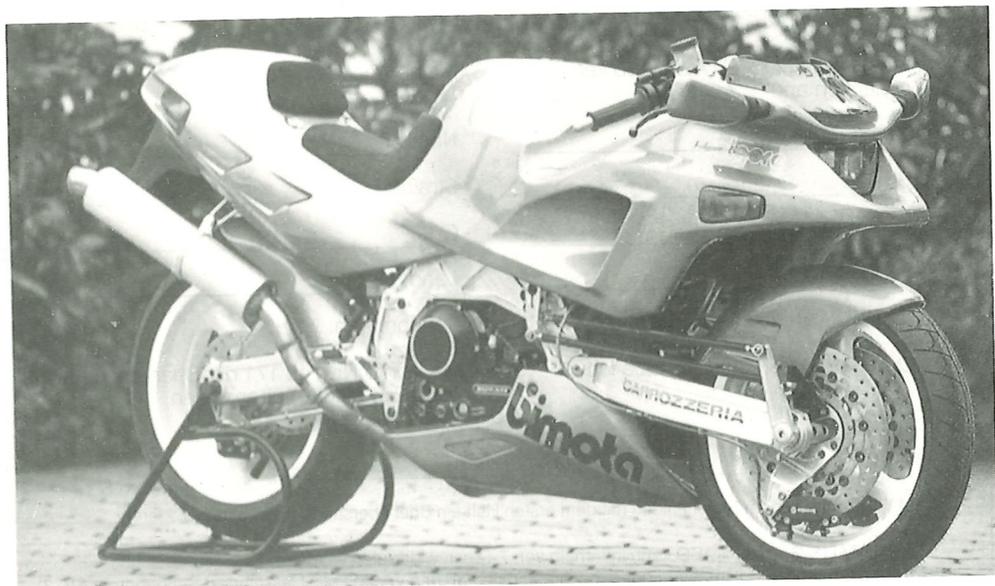
Auf der IFMA 1990 präsentierte Bimota das erste Serienmotorrad mit Achsschenkelenkung, die Tesi 1d. Aber nicht nur eine Telegabel sucht man vergeblich an der Bimota, auch einen Rahmen im konventionellen Sinne gibt es nicht. Zwei Aluplatten, die seitlich neben dem Motor sitzen, dienen als Lagerung für die beiden Schwingen von Vorder- und Hinterrad. Leider hat Bimota der Tesi eine große Kunststoffhülle bewilligt, die die ganze interessante Technik versteckt.

Wer an einer Tesi vorbeigeht und nicht genau hinschaut, dem fällt die Achsschenkelenkung gar nicht auf. Ausgerechnet in Japan wurde ein neues Kunststoffkleid für die Tesi entworfen, daß den Blick auf die innovative Technik freigibt. Die komplette Achsschenkelenkung mit Betätigungsgestänge und Federungsmechanismus ist gut zu erkennen. Von dem Motor sieht man leider nicht viel, aber dafür kann der Betrachter die beiden Alu-Platten sehen, die wie ein umgedrehtes U von der Vorderradschwinge zur Hinterradschwinge führen. Wo dieses Motorrad auftaucht, kann der Besitzer sicher sein, sofort im Mittelpunkt des Gesche-



Auf den ersten Blick wirkt die Tesi doch recht unscheinbar.

hens zu sein, während es dem Fahrer einer "normalen" Tesi schon mal passieren kann, daß es anderen Motorradfahrern auf den ersten Blick gar nicht auffällt, daß hier keine konventionelle Telegabel ihre Dienste verrichtet.



Das Styling erinnert an die Suzuki Katana, was durch die silberne Lackierung unterstrichen wird.

Presseschau

Bimota

Auf knapp zwei Seiten beleuchtet "mo" in der Aprilausgabe das aktuelle Bimota-Programm. Im Mittelpunkt steht natürlich die Tesi. Zu dem Artikel gehören vier Bilder.

Bimota Tesi

Ein Fahrbericht der neusten Version der achsenkelgelenkten Tesi mit geänderten Feder-elementen nimmt eine halbe Seite in "PS" 4/1992 ein. Zu dem Artikel gehört ein Bild.

Moto Guzzi Daytona gegen Ducati 851

Ein Kräftemessen der beiden Zweizylinder mit Einspritzanlage ist in der aktuellen Ausgabe von "PS" zu finden. Der Vergleich der beiden teuren Motorräder umfaßt acht Seiten mit 18 Bildern.

Moto Guzzi Mille GT und Ducati 900 SS

In einem großen Vergleichstest in der Zeitschrift "mo" müssen sich eine getunte Mille GT und eine getunte Ducati 900 SS neueren Baujahres mit fünf anderen Zweizylindermotorrädern (teils serienmäßig, teils leistungsgesteigert) messen. Der Bericht in Heft 4/92 umfaßt insgesamt 12 Seiten mit 21 Bildern.

Moto Guzzi Quota

Die neue Enduro aus Mandello wird in "mo" getestet. 1½ Seiten des April-Heftes nimmt der Zweizylinder für sich ein. Zwei Fotos zeigen das Motorrad.

"PS" vergleicht in Heft Nr. 4 die neue Großenduro aus Mandello mit dem Platzhirsch BMW R 100 GS. Der Bericht nimmt sieben Seiten ein. 12 Fotos zeigen die beiden Kontrahenten.

.....

Geschenk-ABO

Immer wieder stellt man sich Fragen wie: "Was schenke ich Ihr/Ihm zum Geburtstag? Was könnte ich als kleines Dankeschön nehmen?"

Falls der liebe Mensch, der beschenkt werden soll, auch ein Fan italienischer Motorräder ist, empfehlen wir ein **MOTALIA-Geschenk-ABO**.

Ein **MOTALIA-Geschenk-ABO** erzeugt 12-mal Freude beim Beschenkten und kostet bloß **35,-DM**.

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschicken 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 Beschenkten mit dem ersten Heft ein Brief übersandt. (Brief bitte belegen!)

Das MOTALIA-Geschenk-ABO kann innerhalb von 7 Tagen widerrufen werden.

Coupon ausschneiden, kopieren oder abschreiben und an den Verlag Felix Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 2322 Lütjenburg schicken.

Die Zeit ist gekommen...

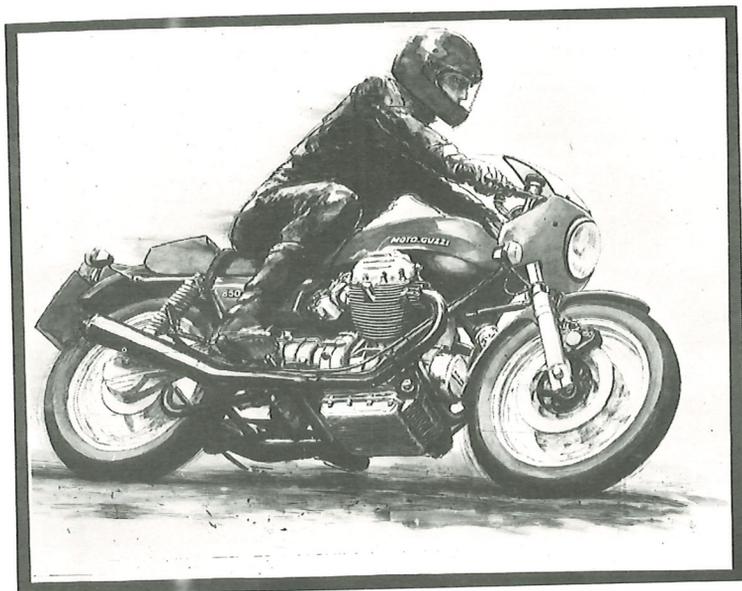
Ein Muß für jeden Guzzi- oder Ducati-Fahrer. Jetzt endlich zu haben.

Diese Wanduhren sagen mehr aus als die Zeit. Sie sind Ausdruck von Exklusivität und Individualität.



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

**Nur 49,- DM
incl. Porto und Verpackung**



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.

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

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

Motiv: **Guzzi**

Motiv: **Ducati**

Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

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

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Kein Nachnahmeversand möglich!

Antwort

**Verlag Hasselbrink
Schönberger Str. 2
2322 Lütjenburg**

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

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

Antwort

Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

Den Betrag habe ich auf das
folgende Konto überwiesen:

Hamburger Sparkasse

Bankleitzahl: 200 505 50

Kontonummer: 1273492536

Kein Nachnahmeversand möglich!

**Holger Aue
Wittheck 4c
2100 Hamburg 90**

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

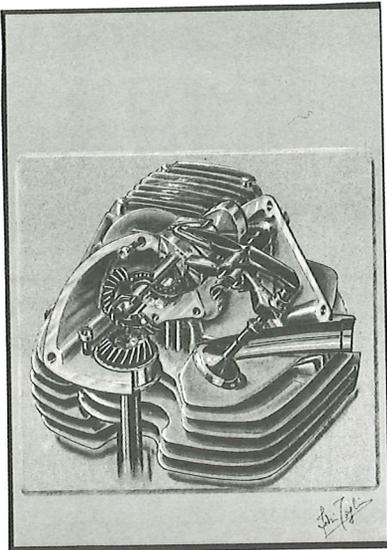
Unterschrift

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

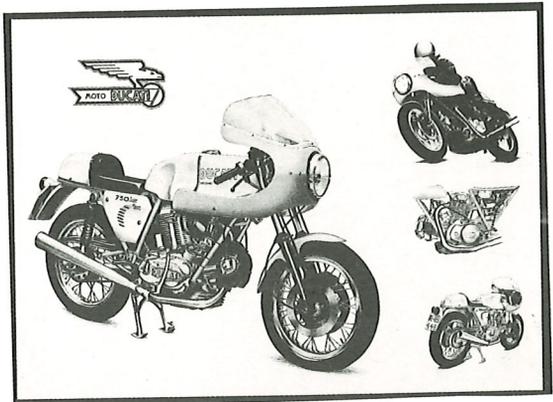
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



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



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

Nummer 2, die Zweite

oder

Lotte muß schrauben lernen

Erinnert sich vielleicht noch jemand an Lotte, die arme Motte, Schrauberbraut und Putzgehilfin? Dieser Zustand wurde Lotte nämlich auf die Dauer zuviel, und demnächst hat Männer schlechte Karten, wenn er jemanden braucht, der ihm in der Werkstatt bewundernd (oder verwundert?) über die Schulter blickt. Lotte hat sich nämlich selbst ein Motorrad gekauft.

Ein langer Kampf war es ja schon, bis alle Widerstände seitens der besseren Hälfte gegen diesen verwegenen Plan ausgeräumt waren, und so ganz ist es wohl auch nicht gelungen. Mann meint es ja nur gut und macht sich Sorgen, wenn Frau alleine fährt. Und zu schnell fährt und nicht vorsichtig ist und nicht auf den Motor achtgibt und und und. Und genau aus diesem Grund durfte Lotte im vorigen Jahr viel zu selten eine der drei Maschinen Marke Moto Guzzi aus dem Fuhrpark des Hausherrn bewegen. Und genau deshalb mußte etwas Eigenes her.

Nachdem also feststand, daß ein viertes Motorrad (man stelle sich das mal vor, was für ein ausgemachter Blödsinn!) in die Garage muß, begann die große Suche, die sich recht schwierig gestaltete, denn alles (insbesondere was japanisches) fand nicht unbedingt Anklang. Entgegen allen Überredungsversuchen, sich doch wenn schon, dann wenigstens eine Morini zu holen - "... die hat so eine süße Hexe auf dem Tank..." - sollte es etwas mit Vogel, um genau zu sein, etwas mit Adler sein, dachte sich Lotte. Natürlich eine Guzzi. Der Geldbörse entsprechend fiel die Wahl nicht auf eine große Guzzi, sondern eine kleine V 50 Monza, in typischem Guzzi-Rot mit dezenter Vollverkleidung, ganz unscheinbar also.

Der Verkäufer hat wahrscheinlich nach Vertragsabschluss drei Kreuze geschlagen, da das reizende Motorrad bei der Probefahrt meinte, nur noch auf einem Zylinder laufen zu müssen. Der arme Mensch wurde blaß und sah sein schönes Geschäft schon den Bach 'runtergehen, Lotte ihr Motorrad übrigens auch. Aber keine Panik, nur die Zündkerze war feucht. So steht denn jetzt Guzzi Nummer 4 für die ewige Nummer 2 in der Garage und harret der Dinge, die da kommen. Und Lotte ist zum Beinahe-Schrauber befördert worden und lernt jetzt Ventile einstellen, Werkstatthandbuch lesen und lauter nützliche Dinge. Und Männer hat ob der ganzen Fragerei und Erklärungen die Nase schon fast voll und bereit offensichtlich, nicht doch eins seiner Motorräder zur Verfügung gestellt zu haben.

Das würde für ihn als Oberschrauber immerhin 25 % weniger Arbeit im Jahresdurchschnitt bedeuten und im Moment sogar 100 % weniger. Doch diese Einsicht kommt zu spät, denn die Monza wird natürlich erst einmal generalinspiziert, gereinigt und verbessert, bevor sie auf die

Straße darf. Was nur bedeuten soll, daß sie im Moment fast zerlegt ist. Und wenn man einmal dran ist, findet man bekanntlich immer mehr, was zu machen ist. Und ob Lotte unserem Schrauber dabei eine wirkliche Hilfe ist, wage ich aus eigener Erfahrung zu bezweifeln. Wenn ich meinem Freund beim Schrauben helfen will, verdreht er immer die Augen, denn dann ist es für ihn mit dem ruhigen Arbeiten vorbei. Klar, ich habe nun mal nicht die Kraft, um hartnäckige Schrauben zu lösen, und muß dann um Hilfe rufen. Oder ich weiß einfach nicht weiter, weil die Teile zusammengebaut und montiert doch anders aussehen als zerlegt. (Einmal sollte ich nur eine Schraube losdrehen, und hätte dabei bald den ganzen Kardan auseinandergenommen. Mit einer einzigen Schraube beinahe eine Katastrophe ausgelöst, tolle Leistung, was?) Vielleicht ist das bei Lotte ja auch anders.

Also Vorsicht, Leute, wenn Euch demnächst etwas kleines Rotes entgegenkommt, könnten das Lotte und ihr endlich fertiges Motorradchen sein... Ciao!

Birgit

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

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

Ein Wintermärchen aus Finnland

für alle kleinen und großen Motorradfahrer.

Es waren einmal zwei Süddeutsche, die endlich wieder einmal einen "richtigen" Winter mit viel Schnee, eisiger Kälte und was sonst noch so dazu gehört, erleben wollten. So packten die zwei eines Tages ihr Moto Guzzi-Gespann und fuhren vom Bodensee gen Norden.

Im Gepäck hatten sie nur das Nötigste: Zwischen dem Motorrad und dem Beiwagen wurde ein Paar Langlaufski samt den dazugehörigen Stöcken angeschnallt (für den Fall, daß man mit dem Motorrad in dem Schnee nicht mehr weiter kommt). Der Kofferraum wurde mit vier Flaschen Obstler/Zwetschken und 5 kg Spaghetti inklusive Tomatensauce gefüllt. Für eine eventuelle finanzielle Notsituation wurden noch einige Jonglierkeulen und Jonglierbälle eingesteckt, um so einige Mark während der Reise zu verdienen.

Dies alles fand im heimischen Bekanntenkreis der beiden "Abenteurer" wenig Anklang und Verständnis. Und so bekam man einige abschreckende Dinge über Finnland zu hören, welches ihr Ziel der Reise sein sollte: "Die Sonne werdet ihr kaum zu Gesichte bekommen, allerhöchstens ein wenig Dämmerung gibt es im Februar." "Auf den glatten, eisigen und verschneiten Straßen geht ohne Speikes oder Ketten gar nichts mehr. Außerdem wird Euch das Öl gefrieren."

Dies alles konnte die zwei in keiner Weise beeindruckend, sondern eher noch motivieren und so fuhr man Anfang Februar durch das im Nebel liegende Deutschland. Nach zwei Tagen erreichten sie Travemünde, um von dort mit der Finnjet über die Ostsee Helsinki zu erreichen. Dort nach 36 Stunden angekommen, öffnete sich der Schiffsbug und die ersten Schneeflocken begrüßten die Neuankömmlinge.

Das war er also, der Winter, von dem sie in den letzten Jahren so wenig mitbekamen, daheim in Deutschland. Schnell zog es die beiden auf ihrem Gespann vom Großstadtlärm Helsinkis hinaus in die finnische Einsamkeit.

Schon nach einigen Tagen stellte sich heraus, daß vieles, was sie vorher so über nordische Winter gehört hatten, überhaupt nicht zutraf. So hielt sich die Sonne in ihrer ganzen Pracht bis fast 16.30 Uhr am Himmel. Leider konnte der Sonnenaufgang nicht festgestellt werden, da beide sich als "müde" Helden erwiesen und der Schlaf nach abendlichem Saunagang und anschließendem Bränten trinken morgens sehr lange anhält.



Auf glatten Straßen Gespann zu fahren, ist gar nicht so einfach.



In Finnland gibt es noch einen richtigen Winter mit viel Schnee.

Der Weg führte sie von Helsinki über Kotka direkt zu der Grenze Rußlands, wo man jedoch nur ein "Njet" zu hören bekam. Das Visum fehlte (Bearbeitungsdauer ca. 10 bis 14 Tage)! Also ging es weiter über schneebedeckte Nebenstraßen, auf denen man ohne viel Gegenverkehr meistens gut eine Geschwindigkeit von 80 bis 100 km/h fahren konnte, quer durch die finnische Seenplatte. Übernachtet wurde zu meist in Jugendherbergen oder Finnhostels, die preislich am günstigsten waren.

In Puumala, einem kleinen Dorf am Saimaa-See, rodelten die Zwei erst einmal das Guzzi-Gespann für zwei Tage ab.

Skilanglauf, finnischer Nationalsport, war angesagt. Gespurte Loipen gibt es überall in Finnland, die beiden Motorradfahrer zogen es jedoch vor, querfeldein durch die unendlichen Wälder und zugefrorenen Seen mit ihren Langlaufski zu fahren.

Diese vermeidlichen zugefrorenen Seen erwiesen sich jedoch als sehr heimtückisch. Beim Abstoßen mit den Skistöcken stieß einer der beiden, Michael, plötzlich durch das Eis ins Wasser. Die genaue Ursache hierfür ließ sich bei genauem Hinsehen schnell feststellen. In der Nähe befand sich eine kleine Fährverbindung, wie sie sehr oft in der Seenplatte vorkommt, und diese werden meistens eisfrei gehalten.

Trotz des kleinen Schrecken erreichte man wohlbehalten das Ufer und man zog seine Lehren daraus: Fortan wurden nur noch gespurte Loipen benutzt.

Nichts desto trotz ließen die beiden sich nicht entmutigen und weiter ging es über Heineväsi, in Richtung Nilsia. Man mußte höllisch aufpassen und schon die kleinsten Steigungen ergaben erhebliche Schwierigkeiten, da das Gespann beim geringsten Spiel am Gasgriff sich quer stellte. Dabei ging es teilweise nur noch mit 20 bis 30 km/h vorwärts.

Dann passierte es, wie es kommen mußte!

An einem kurzen aber dafür stellen Anstieg ging nichts mehr und die Guzzi begann, rückwärts zu rutschen. Da Bremsen sich auf einer eisglatten Straße als sinnlos herausstellte, half nur noch querstellen des Gespannes und ab in den Schneewall am Rande der Straße. Glück gehabt! Man atmete tief durch und versuchte den Anstieg direkt von neuem. Diesmal stieg Michael jedoch aus dem Seitenwagen aus und stellte sich von ganz hinten auf den Rahmen des Beiwagens, um so möglichst viel Gewicht auf das immer wieder durchdrehende Hinterrad zu lagern. Und siehe da, es klappte! Mit einem nach rechts und links schlingernden Hinterteil wurde diese 300 m lange Steigung bewältigt und oben angekommen, gönnte man sich erst einmal einen schönen, heißen Tee.

Nach zwei Tagen verbesserten sich dann auch endlich die Wetterbedingungen. Auf dem Weg über Kajanni nach Puolanka brach die Sonne endgültig durch den bis dahin meistens wolkenüberzogenen Himmel durch. Mit der Sonne fiel jedoch auch die eisige Kälte über die zwei Motorradfahrer herein und Temperaturen von minus 20 Grad waren von da ab nichts außergewöhnliches mehr.

In den nächsten Tagen sorgte Neuschnee für erhebliche Probleme beim Motorradfahren. Bei Temperaturen von "nur" minus 5 Grad war der Fahrbahnbelag nicht sonderlich griffig, zumal auf dem Guzzi-Gespann normale Reifen (vorne Metzeler Marathon 100/90 H 18, hinten Metzeler Enduro 1 4.10 H 18) aufgezogen waren, was die ganze Fahrerei noch erschwerte.

Dies war aber auch das winterliche Finnland, von dem die zwei Gespannfahrer aus dem Südwesten Deutschlands geträumt hatten. Eine glitzernde, oft kilometerweit unberührte Schneelandschaft, die einen oft so verzauberte, daß man sich wirklich wie in einem Märchen vorkam. Traumhaft schön! !

Nur leider hatte es für die zwei am Morgen der Weiterfahrt zum Pielinen See, dem viertgrößten und vielleicht sogar schönsten, ein jähes Erwachen. Die bis dahin so zuverlässige, 18 Jahre alte Guzzi, wollte nicht mehr so recht. So begab man sich bei minus 18 Grad auf Fehlersuche, eine bei diesen Temperaturen nicht gerade sehr angenehme Aufgabe. Beide (!) Zündkerzen hatten genug von der eisigen Kälte und verweigerten ihre Dienste. Dann lief es wieder, bis der von der Kälte porös gewordene Plastikchokehebel abbrach. Hier fanden die zwei erfahrenen Motorradbastler jedoch schnell Abhilfe, um mit Hilfe einer Kombizange und eines Schraubendrehers morgens den kalten Motor anlaufen zu lassen.

Auf den mit Schnee und Eis bedeckten Straßen ging es nun zum Koliberg am östlichen Rand der Seenplatte. Nach fast 300 Kilometern an diesem Tag erreichte man total durchgefroren die 350 Meter hohe Erhebung.

Der Blick von dort über die verschneite Landschaft, den Pielinen-See und die Wälder bis nach Rußland herüber ist sicherlich schon alleine lohnenswert, im Februar nach Finnland zu fahren. Unsere beiden, immer etwas chaotisch wirkenden Motorradfahrer, gingen derweil abends, wie kann es anders sein in Finnland, in die Sauna. Ein Genuß: hineinschlüpfen und sich wohlfühlen.

Bei Temperaturen von 80 bis 100 Grad läßt es sich eher bierisch banal als tief sinnig Unterhalten und so wundert es auch nicht, daß die beiden "Verrückten" auf die Idee kommen, sich ein Loch in die ca. 50 cm dicke Eisschicht zu schlagen, um dort nach der Sauna ein kleines Bad zu nehmen. Welch eisiges Vergnügen!!

Wie schilderte Sigfried Lenz einmal einen Saunabesuch:



"Das Saunaerlebnis steigert sich zu einem Inferno von Hitze und Kälte, der Erleidene fühlt sich schon fast im Jenseits, aber dann kommt die große Erlösung, durchzieht ein herrliches Wohlgefühl den Körper."

Nach all diesen Eindrücken und Erlebnissen fiel es Michael und Frank natürlich umso schwerer, wieder den Rückweg nach Helsinki anzutreten. Auf dem Weg dorthin wurde noch eine Übernachtung 30 Kilometer westlich von Pieksamöni eingelegt. Es ist typisch für die Finnen, daß dort ein 300 Jahre alter Hof, teilweise zum Museum umgebaut, als Jugendherberge dient. In Deutschland wäre solch ein historisches Gebäude mit Sicherheit schon unter eine große Glasvitrine gestellt worden, da sonst vieles zerstört würde von den Gästen. Ganz anders in Finnland. Man benutzt noch

viele alte Geräte, wie zum Beispiel einen riesengroßen Backofen zum Kochen. Die Nordländer haben ein ganz anderes Bewußtsein für solche historischen Dinge, man geht Verantwortungsbewußt und pflegsam damit um. Selbstverständlich nahmen sich die Gastgeber die Zeit, erklärten und zeigten den beiden das ganze Gehöft. Das kleine private Museum reichte vom alten Backofen, über Waffen bis zu den damals getragenen Schuhen aus Schilf geflochten.

Abends in der Küche bei angenehmer, fast familiärer Atmosphäre erzählten die Einheimischen dann auch schon einmal von ihren Problemen, insbesondere von hoher Arbeitslosigkeit im Land, in Folge der zusammengebrochenen Wirtschaftsbeziehung zu Rußland.

Beim Abschied am nächsten Morgen gab es dann sogar bei den sonst so nüchtern wirkenden Nordländern ein paar Tränen. Und noch eine weitere Überraschung stellte sich ein: Die Batterie versagte bei der Kälte ihren Dienst. Hier hatten die beiden Süddeutschen zum Glück vorgesorgt und eine zweite, im Kofferraum befindliche, Batterie konnte per Batterieschalter dazu geschaltet werden. So kam der alte Zweizylinder noch ein letztesmal in Schwung, ehe man abends mit der Fähre von Helsinki aus wieder in Richtung Heimat verschwand.....

.....und heute, wenn sie wieder Ihrer Arbeit in Deutschland nachgehen, dann haben sie

schon wieder einen neuen Traum im Kopf: Rußland, besser gesagt Sibirien! ! Aber bis es soweit ist, werden sicherlich noch viele faszinierende und märchenhafte finnische Winter vorüber ziehen, in denen die Finnen abends am Kaminfeuer sitzen und von den zwei verrückten deutschen Gespannfahrern erzählen, die ausgezogen waren, um endlich einmal wieder einen echten Winter zu erleben !
E N D E

Dokumentation zur Reise:

Motorrad und Ausrüstung: Bei dem Motorrad handelt es sich um eine Moto Guzzi 850 T, Bj. 74 mit einem Squire ST 2 Seitenwagen.

Bereifung:

vorne: Metzeler Marathon Front 100/90 H 18

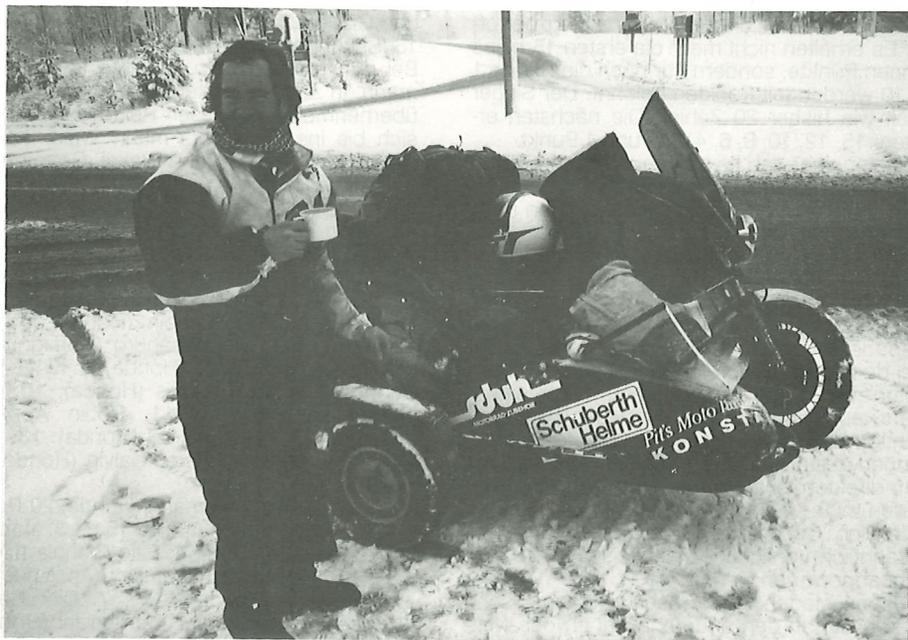
hinten: Metzeler Enduro 1 4.10/18

am Seitenwagen: Michelin XM + S 100

Zu der originalen Batterie mit 32 AH wurde noch eine zweite mit gleicher Kapazität eingebaut.

Gegen die Kälte wurden Heizgriffe, Handstulpen, Windabweiser für die Füße, eine heizbare Sitzdecke und ein Lammfellsack für den Beifahrer benutzt.

An den Füßen sollten Lammfellstiefel und darüber noch Gummiüberzieher getragen werden. Pit und Alfred aus Konstanz sorgten für beste Ersatzteilversorgung und gaben uns wertvolle technische Tips vor der Reise. Danke!
Frank



Eine Teepause hilft bei der Kälte, sich von innen zu wärmen.

Sport-Termine im April/Mai

19.04.	Shah Alam/MAL	GP
20.04.	Donington/GB	SB-WM
26.04.	Speyer	SOS-CUP
26.04.	Speyer	250-DM
26.04.	Speyer	SB-DM
26.04.	Speyer	BOT-DM
26.04.	Hengelo/NL	BOT
26.04.	Hengelo/NL	SB
03.05.	Nürburgring	BOT-DM
03.05.	Nürburgring	250-DM
10.05.	Jerez/E	GP
10.05.	Hockenheim	SB-WM
17.05.	Faßberg	SOS-CUP
17.05.	Faßberg	BOT-OMK
17.05.	Schleiz	Veteran

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

Saisonauftakt zur Motorrad-Weltmeisterschaft in Japan

Durch den Machtwechsel im GP-Sport hat sich für dieses Jahr einiges geändert. Unter anderem ist hiervon die Punkteverteilung betroffen. Es erhalten nicht mehr die ersten 15 eines Rennen Punkte, sondern nur noch die Ränge 1 bis 10 werden mit Punkten belohnt. Der Sieger erhält wie bisher 20 Zähler. Die nächsten erhalten: 15, 12, 10, 8, 6, 4, 3, 2 und 1 Punkt. Im letzten Jahr gab es noch ein Streichresultat, daß heißt, daß in der Endabrechnung das jeweils schlechteste Ergebnis eines Piloten nicht mitgezählt wurde. Dieses Jahr gibt es kein Streichresultat mehr, alle Rennen zählen.

Am 29. April fiel im japanischen Suzuka die Startflagge zum ersten WM-Lauf des Jahres 1992. Die ersten Rennen werden immer mit besonders großer Spannung erwartet, zeigt sich doch hier der direkte Vergleich der neuen Motorräder und wie die Fahrer nach einem Teamwechsel mit den für sie neuen Bikes zu-recht kommen. Doch schon bevor das erste Rennen gestartet wurde, war klar, daß man mit dem direkten Leistungsvergleich bis Australien warten muß. Wie schon im Training regnete es ordentlich. Und nasse Rennstrecken erfordern bekanntlich vorsichtige Fahrweise, wenn man nicht abgeworfen werden will.

In Japan starten immer sehr viele japanische Fahrer, die an den anderen Rennen der Weltmeisterschaft nicht teilnehmen. Eigentlich sollte es in diesem Jahr immer nur zwei Gastfahrer

pro Rennen geben, aber auf Druck der japanischen Werke wurden in Suzuka acht Gastfahrer pro Rennen zugelassen. Zum Zeitpunkt des Rennens stand noch nicht fest, ob diese Gastfahrer WM-Punkte erhalten oder nicht. Vermutlich werden sie aber nicht Punkteberechtigt sein.

125er-Klasse

In der 125 ccm Klasse, die jetzt GP 3 heißt, liegt unser Hauptaugenmerk natürlich auf den Aprilia-Fahrern: Alessandro Gramigni startet als offizieller Werksfahrer. Zusätzlich erhalten Bruno Casanova und Hans Spaan Werksunterstützung. Die Startflagge fiel und Gramigni ging in Führung, hinter ihm der Japaner Kazuto Saka-ta und der Deutsche Ralf Waldmann. Bruno Casanova lag auf Platz sechs. Doch schon nach vier Runden sah alles ganz anders aus. Sakata, der die Spitze übernommen hatte, war durch Sturz ausgefallen, Waldmann hatte Gramigni überholt und übernahm damit die Führung, Casanova hatte sich mittlerweile auf Platz drei vorgearbeitet. Zwei Aprilias unter den ersten drei, kann ein Saisonaufakt schöner sein?

Aber das Rennen war noch lange nicht zu Ende. Gramigni kam von der Strecke ab, verlor ein paar Plätze und startete eine Aufholjagd, bei der er nochmal vom Kurs abkam, aber wieder konnte er das Rennen fortsetzen. Casanova übernahm die Führung vor Waldmann, Wakai und Gianola. Die ersten drei konnten sich über 15 Sekunden vom restlichen Feld absetzen. Bei den ersten Überrundungen konnte Waldmann in der vorletzten Runde die Führung übernehmen. An dieser Reihenfolge änderte sich bis ins Ziel nichts mehr. Waldmann gewann vor Casanova und Wakai. Gramigni, der bei seiner Aufholjagd eine schnellste Runde nach der anderen fuhr, belegte noch den sechsten Platz. Mit einem so guten Auftritt der Aprilias hatte vermutlich keiner gerechnet.

Ergebnis: 1. Ralf Waldmann (Honda); 2. Bruno Casanova (Aprilia); 3. Noboyuki Wakai (Honda); 4. Ezio Gianola (Honda); 5. Akira Saito (Honda); 6. Alessandro Gramigni (Aprilia); 7. Yutaka Fujihara (Honda); 8. Kinya Wada (Honda); 9. Dirk Raudies (Honda); 10. Oliver Petrucciani (Honda); 11. Robin Appleyard (Honda); 12. Alfred Waibel (Honda); 13. Oliver Koch (Honda); 14. Peter Galvin (Honda); 15. Heinz Lüthi (Honda).

Punkte: 1. Ralf Waldmann (Honda) 20 Punkte; 2. Bruno Casanova (Aprilia) 15 P.; 3. Noboyuki Wakai (Honda) 12 P.; 4. Ezio Gianola (Honda) 10 P.; 5. Alessandro Gramigni (Aprilia) 8 P.; 6. Kinya Wada (Honda) 6 P.; 7. Dirk Raudies (Honda) 4 P.; 8. Oliver Petrucciani (Honda) 3 P.; 9. Robin Appleyard (Honda) 2 P.; 10. Alfred Waibel (Honda) 1 P.

250er-Klasse

Bei den 250ern setzt Aprilia in diesem Jahr drei Werksfahrer ein. Wie im Vorjahr fahren Loris Reggiani und Pierfrancesco Chili für die Italiener, neu dazugekommen ist Massimiliano Biaggi. Böse Zungen sagen, daß Aprilia hofft, nun einen Fahrer zu haben, der nicht so oft vom Bike fällt. Reggiani war ja schon bei den IRTA-Tests in Spanien schwer gestürzt. Gebrochenes Schulterblatt und Rippen und ein gerissener Hüftknochen ließen schon Bedenken aufkommen, ob er überhaupt beim Saisonstart antreten würde. Der Spanier Alberto Puig und Andy Preining aus Österreich haben von Aprilia Production-Racer gekauft und dazu Werksmotoren geleast.

Mit Gilera will ein zweites Werk sich in der Viertelliter-WM etablieren. Mit einem neuentwickelten Motorrad und den Fahrern Jean-Philippe Ruggia und Carlos Lavado will man mit viel Optimismus und großen Zielen in die Weltmeisterschaft einsteigen.

Vom Start weg bretterten zwei Japaner los, als wenn die Strecke trocken wäre. Nobuatsu Aoki und Katsuyoshi Kozono setzten sich schnell vom Feld ab. Aoki gehört zu den japanischen Gastfahrern, während Kozono die ganze Saison fahren wird. Der Titelverteidiger, Luca Cadalora, machte sich auf die Verfolgung. Kozono stürzte nach drei Runden. Damit wurde Cadalora zweiter, hinter ihm folgten Okada, Helmut Bradl, Kato und Puig. Bis auf Puig, der eine Aprilia fährt, sind alles Honda-Piloten. Nach 5 Runden schied Biaggi durch Sturz aus. Cadalora verringerte den Vorsprung zu Aoki und ging zur Rennhälfte an seinem Widersacher vorbei. Nun sah die Reihenfolge so aus:

Vorne die Dreiergruppe Cadalora mit den beiden Gastfahrern Aoki und Okada, dahinter mit 22 Sekunden Abstand Helmut Bradl und wieder 20 Sekunden zur Dreiergruppe Harada, Chili und Puig, die um Platz fünf kämpften. Reggiani lag zu diesem Zeitpunkt auf dem zehnten Platz. Zwei Runden vor Schluß fiel er aber durch Sturz aus. Im Ziel lag Cadalora deutlich vor Okada, der Aoki vom zweiten Platz verdrängt hatte. Vierter wurde Bradl vor den beiden Aprilia-Piloten Chili und Puig.

Den beiden Gileras war im ersten Rennen kein Glück beschieden. Im Training erzielte Ruggia die 18te Tainingszeit und Lavado belegte den 26ten Startplatz. Ruggia steuerte schon nach einer Runde mit Wasser in den Vergasern an die Box, Lavado fuhr bis auf den 14 Platz vor, als ein gebrochener Kerzenstecker nach halber Renndistanz das Aus für ihn bedeutete.

Ergebnis: 1. Luca Cadalora (Honda); 2. Tadayuki Okada (Honda); 3. Nobuatsu Aoki (Honda); 4. Helmut Bradl (Honda); 5. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 6. Alberto Puig (Aprilia); 7. Wilco Zeelenberg (Suzuki) 8. Kyoji Nanba (Yamaha); 9. Loris Capriossi (Honda); 10. Jean-Pierre Jeandat (Honda); 11. Herri Torrontegui (Suzuki); 12. Jochen Schmid (Yamaha); 13. Sadanori Hikita (Honda); 14. Eskil Suter (Aprilia); 15. Stefano Caracchi (Yamaha).

Punkte: 1. Luca Cadalora (Honda) 20 Punkte; 2. Helmut Bradl (Honda) 15 P.; 3. Pierfrancesco Chili (Aprilia) 12 P.; 4. Alberto Puig (Aprilia) 10 P.; 5. Wilco Zeelenberg (Suzuki) 8 P.; 6. Loris Capriossi (Honda) 6 P.; 7. Jean-Pierre Jeandat (Honda) 4 P.; 8. Herri Torrontegui (Suzuki) 3 P.; 9. Jochen Schmid (Yamaha) 2 P.; 10. Eskil Suter (Aprilia) 1 P.

april

Vertragshändler



Tel. 07 61 / 462 63

7800 Freiburg, Carl-Mez-Str. 53

KFZ + ZWEIRADHANDEL

MOTO GUZZI

Der Aprilia + Moto Guzzi-Partner im Großraum Freiburg

**Neumaschinen, Vorführmaschinen
+ Gebrauchte zu interessanten Konditionen.**

Zubehör - Ersatzteile - Tuning

Nur 1 Min. von der Abfahrt B 3 FR/St. Georgen

500er-Klasse

In der 500er-Klasse sollen die Cagivas in diesem Jahr endlich den ersten Grand Prix gewinnen, doch in Suzuka war von den roten Motorrädern aus Italien nicht viel zu sehen. Eddie Lawson belegte Platz 14 und wurde gar überrundet. Ein sicher ungewohntes Gefühl für den mehrfachen Weltmeister. Sein Teamgefährte Alex Barros beendete das Rennen als elfter. Beide schimpften über schlechte Regenreifen.

Vom Start weg führten die beiden Suzukis von Kevin Schwantz und Doug Chandler, dahinter die Hondas von Michael Doohan und Wayne Gardner gefolgt durch die beiden Yamahas von Wayne Rainey und John Kocinski, die Miguel DuHammell, auch auf Yamaha, in die Mitte genommen hatten. Nach 5 Runden hatten sich einige Topiloten durch Sturz verabschiedet. Gardner, Rainey, DuHammell und Kocinski waren zu Boden gegangen. Gardner setzte das Rennen als einziger fort. Stürzte aber später nochmal und erlitt einen mehrfachen, offenen Unterschenkelbruch, als er mit den Füßen zuerst in die Absperrung krachte. Doohan hatte die Führung übernommen vor Chandler und Schwantz. So lautete auch die Reihenfolge im Ziel. Vierter wurde der Japaner Ito vor dem Publikumsliebling Randy Mamola. Nach drei erfolglosen Jahren auf Cagiva und einem Jahr Pause tritt Mamola auf einer Yamaha im B-Team von Kenny Roberts an. Er beendete das Rennen als bester Yamaha-Fahrer.

Ergebnis: 1. Mick Doohan (Honda); 2. Doug Chandler (Suzuki); 3. Kevin Schwantz (Suzuki); 4. Shinichi Ito (Honda); 5. Randy Mamola (Yamaha); 6. Keiji Ohishi (Suzuki); 7. Niall Mackenzie (Yamaha); 8. Toshihiko Honma (Yamaha); 9. Norihiko Fujiwara (Yamaha); 10. Satoshi Tsujimoto (Honda); 11. Alexandre Barros (Cagiva); 12. Juan Garriga (Yamaha); 13. Kenichiro Iwahashi (Honda); 14. Eddie Lawson (Cagiva); 15. Michael Rudroff (Yamaha).

Punkte: 1. Mick Doohan (Honda) 20 Punkte; 2. Doug Chandler (Suzuki) 15 P.; 3. Kevin Schwantz (Suzuki) 12 P.; 4. Randy Mamola (Yamaha) 10 P.; 5. Niall Mackenzie (Yamaha) 8 P.; 6. Alexandre Barros (Cagiva) 6 P.; 7. Juan Garriga (Yamaha) 4 P.; 8. Eddie Lawson (Cagiva) 3 P.; 9. Michael Rudroff (Yamaha) 2 P.; 10. Corrado Catalano (Yamaha) 1 P.

Wer sich erhofft hatte, nach den Rennen in Suzuka die Leistungsfähigkeit der einzelnen Motorräder bewerten zu können, dem machte der Regen einen Strich durch die Rechnung. Die Gileras können auch erst beurteilt werden, wenn sie die Zielflagge gesehen haben. Zusätzlich haben die vielen japanischen Gastfahrer die Platzierungen durcheinander gebracht.

Daytona

Das 200 Meilen-Rennen für Superbikes war beherrscht von einem packenden Duell über die gesamte Renndistanz.

Die Startaufstellung zum 200 Meilen-Rennen wird durch zwei 50-Meilen-Ausscheidungsrennen festgelegt. Nur die erste Startreihe wird nach den Zeiten aus dem Qualifying ermittelt. Das erste Rennen gewann Doug Polen, den zweiten Lauf konnte Pascal Picotte, der im Fast by Ferraci Team in der amerikanischen Meisterschaft fährt, für sich entscheiden. Scott Russel fiel in beiden Läufen aus. Da er aber die zweitbeste Trainingszeit hatte, durfte er in der ersten Reihe starten. Polen und Russel waren im Training zwei Sekunden schneller als alle anderen gewesen.

Polen und Russel zogen sofort dem Feld davon und lieferten sich einen spannenden Zweikampf. Oft fuhren sie nebeneinander. Den ersten Tankstop brachte Polen schneller hinter sich und gewann dadurch etwas Vorsprung. Russel konnte aber wieder aufschließen. Auch beim zweiten Tankstop war das Ducati-Team schneller und Polen schien mit drei Sekunden Vorsprung einem Sieg entgegen zu fahren. Doch Russel konnte wieder an Polen herankommen und die letzten 12 Runden wechselte die Führung mehrmals pro Runde. Polen kam in der letzten Runde als erster aus der Steilkurve auf die Ziellinie zu, doch Russel konnte sich aus dem Windschatten lösen und gewann mit einer halben Motorradlänge Vorsprung. Die Kawasaki von Scott Russel war der Ducati ebenbürtig, auf der Geraden war sie sogar schneller.

Dieses Ergebnis läßt für die kommende Superbikesaison etwas Abwechslung erhoffen, da Russel auch in der WM starten wird.

In der Battle of Twins dominierte das Ducati-Team Fast by Ferraci. Pascal Picotte gewann vor Jimmy Adamo und Adriano Narducchi.

Bergrennen der Österreichischen Meisterschaft

Den Auftakt zur Österreichischen Meisterschaft machte das Bergrennen in Landshaag. Es galt, in zwei Durchgängen die 3,6 km lange Bergstrecke zu bewältigen. In der Superbike-Klasse konnten die drehmomentstarken Ducatis von Robert Mitter und Andreas Meklau die Konkurrenten um vier Sekunden distanzieren. Während Mitter den ersten Durchgang für sich entscheiden konnte, legte Meklau im zweiten Lauf die Bestzeit vor, aber Mitter war nur acht Hunderstel langsamer und konnte sich den Gesamtsieg sichern. Dritter wurde Karl Truchsess vor Helmut Helten, beide auf Kawasaki.

Vorbereitungen zur Deutschen Meisterschaft

Am 26. April fällt der Startschuß für die Deutsche Meisterschaft in Speyer. Das Flugplatzrennen in der Domstadt gehört zu den wenigen gut besuchten Veranstaltungen der Deutschen Meisterschaft. Hier treffen die Teams nach der Winterpause das erste Mal wieder aufeinander. Geboten werden unter anderem die Klassen: 250 ccm, Superbike, Battle of Twins und ein Lauf zum SOS-Cup der Einzylinder. Hier sind die Hoffnungen der Italo-Fans natürlich bei den Gileras auf Basis Saturno oder Piuma. Nachdem schon alle gesagt hatten, daß die Gileras zu wenig Leistung hätten, belegte Bernd Scheeder im letzten Jahr mit einer recht serien-nahen Piuma den 5. Platz in der Gesamtwertung. Durch dieses Ergebnis hat die Gilera-Zunft wieder frische Morgenluft gewittert. In der Superbike-Klasse sollen heuer auch in der Deutschen Meisterschaft die Ducatis den Ton angeben. Um das zu gewährleisten, werden sogar Werksmotoren zur Verfügung stehen. Der deutsche Importeur DNL stellt ein internationales Team auf die Beine. Fahrer werden der Schweizer Edwin Weibel und der Australier Owen Coles, die Betreuung übernimmt der schweizer Ducati-Händler Edgar Schnyder. Die Firma Moto Thome wird wieder mit Bernd Caspers antreten, der im letzten Jahr die Meisterschaft als Dritter beendete. Sein neuer Teamgefährte wird Oliver Schmidt sein, der schon '90 für Thome in der BOT fuhr. Bernhard Schick, der im letzten Jahr für Thome startete, arbeitet in diesem Jahr mit dem Ducati-Händler März zusammen. Alle diese Teams hoffen, daß der Titel '92 mit einer Ducati erzielt wird. Genau das Gegenteil hoffen die Fans der Battle of Twins. Nachdem hier die Ducatis schon fast übermächtig waren, soll die Aufhebung des Hubraumlimits den anderen Marken bessere Chancen ermöglichen. Die Guzzi-Fahne will Stefan Schulz auch weiterhin hochhalten. Über seinen Guzzi-Motor mit Husaberg-Zylindern berichteten wir im letzten Heft. Ein zweiter Motor mit 1100 ccm und Einspritzanlage steht bereit, falls der Guzzi/Husaberg-Motor Probleme aufwerfen sollte. Auch Klaus Stephan wird eine Guzzi mit 1100 ccm oder mehr Hubraum einsetzen. Jens Hofmann, der bei den letzten Rennen '91 mit der Britten etwas Farbe ins Feld brachte, wird dieses australische Motorrad 1992 leider nicht wieder einsetzen können, da John Britten alle Motorräder selbst für die Australische Meisterschaft braucht. Hofmann möchte gerne auf einer Viertentil-Guzzi starten, aber das hängt von der rechtzeitigen Lieferung ab. Herbert Enzinger, der fest mit dem Namen

BMW verbunden ist, wird vielleicht schon zum Saisonauftakt den neuen Motor vom Werk zur Verfügung gestellt bekommen.

Dirk Linnebacher, der den dritten Platz im OMK-Pokal belegte, will mit einer Bimota Tesi auf Punktejagd gehen. Eine ganz besondere Eigenkonstruktion wird Jens Polte fahren. Bepono V 1000 heißt ein Motorrad, das aus vielen Einzelteilen unterschiedlicher Hersteller zusammengesetzt wurde. Kurbelwelle von Guzzi, Zylinder von KTM, ein eigenes Motorgehäuse, Getriebe von Suzuki, dazu ein selbstgeschweißter Gitterrohrrahmen - endlich mal wieder ein richtiges Eigenbaumotorrad. Ob eines dieser Motorräder die Leistung hat, in die Phlanx der Ducatis einzubrechen, wird sich vielleicht in Speyer zeigen.

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“!

Superbike-Weltmeisterschaft startete in Spanien

Nachdem im letzten Jahr die Ducatis nach Be- lieben dominiert haben (nur ein Rennen wurde nicht von Ducati gewonnen), haben die Ka- wasakis leistungsmäßig aufgeschlossen. Nach dem Training sah die Startaufstellung so aus, daß in der ersten Reihe drei Ducs und zwei Kawas standen.

Nach dem Start setzten sich der Kawa-Pilot Scott Russel und der Ducati-Werksfahrer Gian- carlo Falappa vom Feld ab. Russel stürzte und Falappa wurde von Doug Polen auf Ducati, Aa- ron Slight auf Kawasaki und dem Yamaha-Fah- rer Fabrizio Pirovano eingeholt. Mit etwas Ab- stand folgten die beiden Kawasakis von John Reynolds und Takahiro Sohwa. An der Spitze setzte sich Slight ab und gewann mit fast neun Sekunden Vorsprung. Pirovano mußte seinen zweiten Platz an den Titelverteidiger Polen ab- geben. Nach dem ersten Lauf zur WM standen damit Fahrer dreier unterschiedlicher Hersteller am dem Podest.

Im zweiten Lauf kam wieder Russel als Füh- render aus der ersten Runde wieder. Polen hatte einen schlechten Start und war zuerst auf

Platz 21. In diesem Lauf wechselten die Posi- tionen ständig in einem größeren Pulk. Gegen Ende des Rennens konnte sich die Dreier- gruppe Raymond Roche (Ducati), Rob Phillis (Kawasaki) und Daniel Amatriain (Ducati) einen kleinen Vorsprung erarbeiten. In dieser Rei- henfolge wurde dann auch die Ziellinie über- quert.

Ergebnisse: **1. Lauf:** 1. Aaron Slight (Kawasaki); 2. Doug Polen (Ducati); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Giancarlo Falappa (Ducati); 5. Daniel Amatriain (Ducati); 6. Baldassare Monti (Honda); 7. Raymond Roche (Ducati); 8. Takahiro Sohwa (Kawasaki); 9. Rob Phillis (Kawasaki); 10. Juan-Lopez Mella (Honda).

2. Lauf: 1. Raymond Roche (Ducati); 2. Rob Phillis (Kawasaki); 3. Daniel Amatriain (Ducati); 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 5. Giancarlo Falappa (Ducati); 6. Doug Polen (Ducati); 7. Scott Russel (Kawasaki); 8. John Reynolds (Kawasaki); 9. Terry Rymer (Kawasaki); 10. Carl Fogarty (Ducati).

Punkte: 1. Roche (Ducati) 29 Punkte; 2. Pirovano (Yamaha) 28 P.; 3. Polen (Ducati) 27 P.; 4. Amatriain (Ducati) 26 P.; 5. Falappa (Ducati) und Phillis (Kawasaki) je 24 P.

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	2123 Bardowick
Guzzi Müller	Hamburger Chaussee 73	2150 Buxtehude-Ovelgönne
Fa. Polo	Faulstr. 20-22	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	2300 Kiel
H.S. Motorrad-Technik	Gutenbergstr. 48	2350 Neumünster
Andre Vaut	Steinkamp 5	2743 Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	3300 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselnerstr. 1	4790 Paderborn-Elsen
J. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
Ralf Tholen	Brockendorferweg 16	5013 Eisdorf-Grouven
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
M.A.X.	Hauptstr. 93	7541 Straubenhardt 4
Hänsle GmbH	Industriestr. 12	7637 Ettenheim/Altdorf
Pit's Moto Italia Import	Hans-Thoma-Str. 2	7750 Konstanz
Fa. Stork	Carl-Metz-Str. 53	7800 Freiburg
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	8908 Krumbach
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700 Wiener Neustadt

Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit, Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 120,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 200,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

Die kritischen Guzzi Getriebe-Lager

Lino Tonti wußte was er wollte. Feine Wälz- und Gleitlager der deutschen Firma Dürkopp wollte er für die neuen 5-Gang-Getriebe haben. Irgendwann wurde die kleine Firma Dürkopp dann von FAG Kugelfischer verschluckt. Deshalb kommen die Nadellager 10- 2762, original Ersatzteil Nr. 92 25 6218 heute immer noch excl. von FAG. Nichts desto trotz ist Guzzi fest mit SKF liiert. Im Jahre 1982 war es bei SKF und FAG modern, möglichst viele Lager auf Kunststoffkäfige umzustellen. Nicht nur bei der T5 reifte also damals die Plastik Ära.

Was schreibt der hier eigentlich, fragt sich der Leser jetzt wohl.

Nun, heute verbaut Guzzi in der Serie zwei Getriebeleger mit Kunststoffkäfig. Nämlich das 92 23 47 17, Getriebeausgang Gehäuse seitig. Dies ist ein SKF Zylinderrollenlager N 303 ECP. P bedeutet Polyamid. Außerdem das 92 21 84 24 Lager. Dies ist ein zweireihiges KLugellager 3205 ATN 9 auch mit Kunststoffkäfig.

Was solls? Seit 1982 sind 10 Jahre passe und die Kugellagerleute wissen heute mehr als damals. Nämlich: Wenn es recht heiß wird, wie z.B. beim BOT und wenn man Syntetisches Getriebeöl fährt, dann wird der Kunststoff häufig matschig.

Ach ja, ein Lager besteht aus Außen- und Innenring und Kugeln oder Rollen. Diese werden vom Käfig gehalten und geführt. Da matschige Käfige ihrer Aufgabe nicht mehr lange gerecht werden, haben Stefan und ich nach Abhilfe gesucht.

Wir fanden das Zylinderrollenlager 92 23 47 17 mit einem Bronzekäfig, der sehr aufwendig in der Herstellung ist. Dafür hält er länger als die anderen Getriebeile.

Bei dem Doppelkugellager 92 21 84 24 ist die Sache nicht so einfach. Warum? Die früheren Lager mit Stahlkäfig gibt es bei uns auch heute noch. Diese haben jedoch eine 15 % kleinere Tragzahl (Bizeps des Lagers). Dies bedeutet eine geringere Lebensdauer, theoretisch im Verhältnis zu den verstärkten Lagern mit Kunststoffkäfig. Sie halten aber auch sehr lange. Also entweder: Dieses Lager mit Kunststoffkäfig einbauen und ohne synthetisches Getriebeöl fahren, dafür mit 20 ml MOS2, oder ein 3205 mit Stahlblechkäfig einbauen, wenn es im Rennen hart zur Sache geht und das Getriebe nach vielleicht 50 000 km sowieso geöffnet wird. Dieses Lager muß mit der Füllnutt entgegen der Krafrichtung eingebaut werden, da sonst die Kugeln herauspringen können. Dies wurde im Werk oft auch nicht beachtet. Aber: Beim Uwe haben wir diese Lager mit Stahlblechkäfig im Tourer bei 130 000 ausgewechselt, und sie sahen noch gut aus.

Für weitere Fragen empfiehlt sich Dynotec's Stefan (06243-5882) oder Gerd oder meine Wenigkeit (07544-71106).

P.S. Ich hoffe es meldet sich wieder ein Peter, den mein Leserbrief zu seinem Leserbrief inspiriert hat.

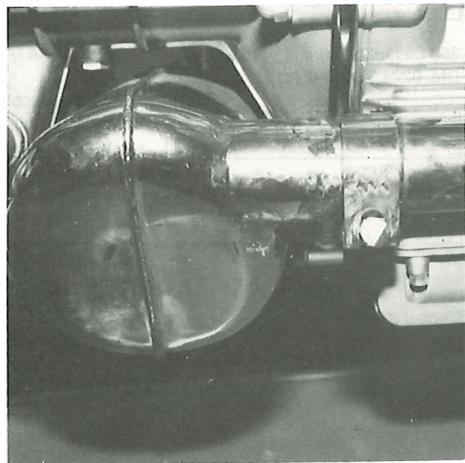
Denn das finde ich u.a. an MOTALIA sehr gut.

M.f.G.

Gerhard

Das Öl im Getriebe wird nicht nur die mechanische Beanspruchung erwärmt. Spätestens seit der Le Mans IV trägt die Auspuffanlage zur Erwärmung des Getriebeöls bei.

Die Le Mans IV war das erste Modell, welches anstatt des Intefferenzrohres einen großen Vorschallldämpfer unter den Getriebe aufwies. Dieser Zusatzdämpfer hat mindestens einen Nachteil, daß merkt man, wenn man das erste Mal das Getriebeöl wechseln will: Um das Öl abzulassen, muß der Vorschallldämpfer demontiert werden. Hierzu müssen natürlich erst die Auspufftüten entfernt werden. Kluge Schrauber sind schnell auf die Idee gekommen, das man sich den zusätzlichen Bastelaufwand sparen kann, wenn man das Öl nicht auf konventionelle Art abläßt, sondern durch die Öleinfüllbohrung absaugt. Hierzu kann man sich leicht eine Luftpumpe mit Schlauch modifizieren. Ein zweiter Nachteil könnte sein, daß sowohl Getriebe als auch die Kupplung durch den Vorschallldämpfer unnötig aufgeheizt werden. Welche Folgen könnte das für Getriebe und Kupplung haben? Hat sich schon mal jemand zu diesem Thema Gedanken gemacht? Die Red.



Der Vorschallldämpfer (hier eine Daytona) füllt den Hohlraum unter dem Getriebe fast aus. Hier könnte es zu einem Hitzestau kommen, der Kupplung und Getriebe aufheizt.

Motalia Anzeigenmarkt

Aermacchi

Suche Viertakt Aermacchi oder 350er HD. Tel. 0241/507469

350 TV suche Brief-Kopie, ETL, Rep.-Anl. 02133/90348

Aprilia

Verk. Aprilia AF 1 Replica, Bj. 89, 7500 km. Zustand neuw., Kolben u. Zylinder neu. VH 4700 DM, ab 16 h, Tel. 04453/4184

Benelli

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

900 SEI, EZ 87, 10 tkm, wie neu, rot/weiß, Motor schw./chrom, Standort HH, VB, Tel. 030/8151110. Suche Guzzi Gsp.

Suche 4 Zylinder Benelli. Tel. 02404/82193

Cagiva

350 Elefant, 9500 km, VB 5900,- DM. 0221/7901348 ab 20.00 Uhr

Ducati

Ducati 450 SCR, Bj. 71, original 14 tkm. TÜV, 4900 VB, 0241/162106

900 SS, Bj. 90, 1a Zust., 14000 km, Upside Down Gabel White Power Federbein, 40'er Dell'Orto u. mehr, alles TÜV. VB 17500, 089/849226

Königswellenteile 900 SS: Gabel, Regler, Ölpumpe etc., Spezialwerkzeug. Tel. 02632/492522 öfter probieren



DUCATI
BEM

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

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

750 F1, Bj. 4/88, opt. + techn. 1a, 15600 km, Verschleißt. neu, Montijuchteile. FP 13500,-, 09924/388

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt für italienische Motorräder

Italo-Tours: 4 Tage durch Norditalien! Info: F. Siepmann, Husenstr. 8, 7750 Konstanz, Tel.: 07531/16948; M. Schmidt, Freiburger Str. 38, 7200 Tuttlingen, Tel.: 07461/8025

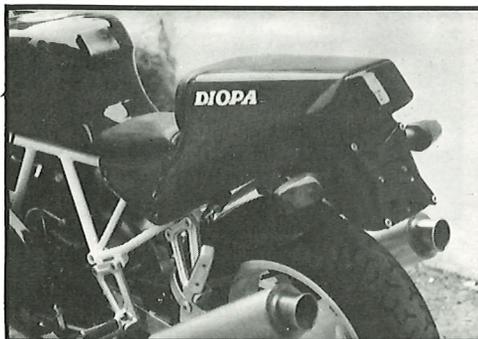
Suche Ducati 1 + 2 Zyl. Prospekte, Betriebsanl., Werkstattb., E-Teil Kataloge, Duc-Hauszeitung, Poster, usw. Zahle gut oder biete Tauschmaterial. T. 07524/3595, S. Kranz, Spitzkapelle 5. 7967 Bad-Waldsee

900 SS, '91. Habe noch die Vergaser und das Federbein. Tel. 06235/81619

Pantah 600-Halbschale, rot, zu verkaufen, Original-Lackierung, mit Scheibe, 160 DM. 0511/2106429

Wer kann mir aus dem Ducati-Werkstatthandbuch für die 500/600 Pantah ca. 40 Seiten, die mir fehlen, kopieren? (auch Kopie von Kopie). 0511/2106429

Biete ET-Katalog und Werkstatthandbuch für Pantah je 15 DM, sowie fast alle deutschen Pantah Testberichte als Kopie, suche Pantah Prospekte und italienische, französische und englische Testberichte. Tel. 0241/507469



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

Motalia Anzeigenmarkt

Michelin Reifen A/M 59 X, 120/60 17 ZR u. 170/60 17 ZR, nagelneu, auf neuem Motorrad montiert, 350,- Tel. 06235/81619

Suche Sitzbank DUC 750 S oder GT, breiter Rahmen def. egal, tausch evtl. Amal 2x 30 mm mit Flansch. Rainer Horn, Zilleweg 4, 4630 Bochum 6

Suche gebrauchte NCR-Auspuffanlage für Königswelle. Tel. 0491/14472

HR 2 Teile: Tank, guter Zustand 250,-; Gußräder, vorne m. Reifen, ebenfalls gepflegt, zusammen VB 500,-. Tel. 02362/3385

Suche Motor/Teile für 350 Scrambler. Andreas Keltsch, Fr. Schönaauerstr. 51, 8650 Kulmbach

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

Private Kleinanzeigen sind kostenlos

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

Verk. Ducati 350 Forza, Bj. 8.88, 7500 km, VHB 3700,-DM. Tel. 04333899

Verkaufe: Ventil Sitzringe f. Königsw.-Motore, Orig.-Teile, auch Überm. 250-1000 ccm. 030/30315347 od. 3945278

Für Pantah 650 2-1 Auspuffanl. ohne TÜV, 210,-DM, 750 ccm Kol. + Zyl. 500,-DM, M. Guerth, Sanittasstr. 12, HH-93, T. 040/7522687

Ducati 851 S3, EZ 7/91, 5000 km, 105 PS, neue Reifen, FP 21000 DM. 02744/260 Tel + Fax

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

900 HR I, Bj. 81, kompl. Neuaufb. dv. techn. Änder. a. sinnv. Extras, Originalt. vorh. w. a. Anfr., gg. Geb. T. 05132/55025

Verk. HR2 Verkl. Pantah Tank Amal Vergaser u. Smith Instrumente für 750 GT 98S u. T5 Teile. Tel. 06104/43306

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

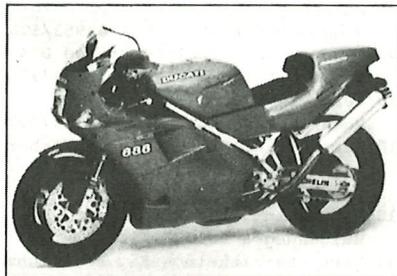
Suche Sitzbank (Serie) und Alutank (NCR) für Pantah, biete Tacho und Drehzahlmesser, eventuell komplette, neulackierte Verkleidung + Tank + Sitzbank. Tel. 0241/507469

DUCATI



Kawasaki 900 R
gebr.

7 800,-



Norton

CAGIVA

HS

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

DUCATI

EG-Importe mit Werkstattgarantie

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

- 1000 Berlin 42 * Roger's Shop
Bergholzstr. 7 * 030/6268203
- 1000 Berlin 42 * Fa. WRF * Gottlieb-
Dunkel-Str. 20-21 * 030/7036055
- 1000 Berlin 49 * A.T.T. Tiedemann
Lichtenrader Damm 271 * 030/7446046
- 2255 Langenhorn * Fa. Dohrn
Dorfstr. 166 * 04672/1292
- 2350 Neumünster * H.S. Motorrad-Technik
Gutenbergstr. 48 * 04321/3433
- 2802 Ottersberg-Otterstedt * Fa. Kämna
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepper Str. 15 * 04242/2196
- 2914 Reekenfeld * Fa. Noormann GmbH
Oldenburger Str. 135 * 04497/8291
- 3000 Hannover 1 * MO-TEAM GmbH
Vahrenwalder Str. 115 * 0511/661907
- 3111 Melzingen * Fa. Möglich
Hauptstr. 4 * 05822/1399
- 3558 Frankeberg * Fa. Huber + Bressler
Röddenauer Str. 16 * 06451/4700
- 4047 Dormagen-2 * Motorrad Schwarz
Sachtlebenstr. 2 * 02133/70822
- 4270 Dorsten-Wulfen * Fa. Nietzsche
Hervester Str. 39 * 02369/21842
- 4600 Dortmund 1 * Fa. Classic Motors
Burgholzstr. 7 * 0231/819209
- 4790 Paderborn-Elsen * Fa. Klaus Bernert
Gesselner Str. 11 * 05254/66837
- 5060 Berg.Glabach * Fa. Dieter Schmeink
Strassen 82 * 02204/82840
- 5540 Prüm * Fa. März-Ferdinand
Spiegelstr. 10 * 06551/3377
- 5561 Altrich * Achims Bike Shop
Ober der Trift 3 * 06571/27048
- 5920 Bad Berleburg * Fa. Witten + Weber
Herrenwiese 10 * 02751/6609
- 6101 Reichelsheim * Fa. Laßhof + Partner
Hofweg 1 * 06164/4446
- 6272 Niedernhausen-Engenhahn * Fa. Schenk
In der Lei 19 * 06128/73144
- 6417 Hofbieber-Schwarzbach * Fa. Trapp
Tanner Str.1 * 06684/687
- 6690 St. Wendel * Fa. Scharle GmbH
Kelsweiler Str. 15 * 06851/3035-36
- 6725 Römersberg 2 * Fa. Uwe Witt
Hauptstr. 10 * 06232/ 84059
- 6955 Aglasterhausen * Messer + Reinmuth
Im Oberen Tal 11 * 06262/849
- 7015 Gerlingen * Fa. Desmodrom
Eltinger Str. 28 * 07156/49595
- 7104 Obersulm-Weiler * PS-Motorradladen
Teichstr. 30 * 07130/7782
- 7340 Geislingen * Fa. DSM * Stutt-
garter Str. 46 * 07331/66262
- 7410 Reutlingen 1 * motomeccanica
Lindachstr. 56 * 07121/210180
- 7505 Ettlingenweiler * Fa. März-
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
Hahilingastr. 5 * 089/6136263
- 8110 Murnau-Westried * Fa. Hammer
Am Bahnrain 10 * 08841/5374
- 8260 Mühldorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donastr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehermeier Motorräder
Deggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8400 Regensburg * Zweiradservice B & E
A.-Schmetzler-Str. 37 * 0941/793770
- 8430 Neumarkt * Jura-Motors
Regensburger Str. 84 * 09181/8570
- 8510 Fürth * Fa. Braun & Eschenbacher
Otto-Seeling-Promenade 6
0911/773651
- 8710 Kitzingen * hmf-Motorräder
Muldenweg 8 * 09321/24444
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/Allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

Motalia Anzeigenmarkt

Duc 860: Chr-Lampe 100,-, Brems-sättel 200,-, HWR-Tank 250,-, Fe-derbeine 100,-. T. 04405/8682

Liebhhaberstück: 900 SS, EZ 82, PMT-Mot., 946 ccm, opt. NCR, Conti, + div. Zubehör u. E-Teile gegen Höchstgebot od. Tausch m. 900 SS (Nuda) Bj. 91. Tel. 04852/4508

Suche gebr. od. def. od. verschlis-sene Zyl. für Ducati 1 Zyl. 250-450cc. Tel. 030/30315347 od. 3945278

Verkaufe Ducati 750 Sport, neu Mod. 90, 10800.- sFr., CH-073/221681

DUCATI LAVERDA MOTO GUZZI

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

(02408) 2848

poly·poly
 POLYESTERDESIGN

Wer hat schon mal einen 130-er Reifen bei einer serienm. Pantah eingetr. bek.? Wer kann mir weiterhelfen oder weiß etwas? Andreas Rosenberg, Erderstr. 6, 3000 Hannover 91

Vollverkleidung f. Pantah, Wulf Gerstermaier m. TÜV, sehr schmal, ähnlich wie NCR, VB 350,-. Tel. 04131/121905

Desmothek

Neufahrzeuge
 900 SS 17.400.-
 750 SS 13.500.-
 030/6618195

Vk. Kupplungsdeckel 750er Rundmotor 850,-DM, SS-Halbschale + Halterung und Instrumentenaufnahme 400,-, Ø 36 Dell'Ortos 350,-, 19" + 18" Borrani Hochschulterfelgen Kränze VS. T. 0511/573619

Verkaufe Milke Hailwood Replika 2, 33000 km, Originalzustand, 12800,-DM. Tel. 0431/641686

Verk. einige Pantah- und Cagiva Alazzurra Teile, verschiedene E-Teil Katalog und Rep. Anleitungen. Tel. 02404/82193

Suche für 900 SD Freilauf für E-Starter, Bj. 81, Tel. 0441/682144 (ab 20.00 Uhr)

Suche Originaltank Ducati 900 SS, Bj. 78, evtl. blau, silber. Tel. 07841/21726 oder Fax /28865

Suche Bremsattelplatte für Scrab-Bremsen für 750 SS rund hinten. 09924/822 ab 20.oo

Ducati-1 Zyl. Trockenkupplung-Umbausatz inkl. geradverzahntem Primärtrieb. Tel. 030/30315347 od. 3945278

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

DANIELE MOTO
 Italienische Motorräder

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

900 R, EZ 83, orig. 15000 km, DM 14000,-, 900 R, EZ 86, Halbschale, 12500 DM, 350 Desmo, 74, guter orig. Zust., 8t DM, 02041/57814

Private Kleinanzeigen sind in der MOTALIA kostenlos

Verk. Sitzbank, Tank, Verkleid., Seitendeckel, Fußr. von Aluzz so-wie 35 mm St. Lenker. Helmut 040/5117705

Gilera



GILERA

Zweirad
 Technik



Heim

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

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

Guzzi

Suche Rahmen m. Brief v. V 50 III od. Monza. Tel. 07641/47752, Tel. Nr. angeben. rufe zurück

Verk. Stucchi V. Verkleidung Typ Ve LM. 750 S m. Lampe, Blink., Spiegel kpl. VB 500,-. 0431/28058

LM2: Sitzbank, Verkleidung, Lenker, Gabelbrücke, Scheinwerfer, Blinker, Armaturenbrett etc. zu verkaufen. Tel. 0711/589285

Verkaufe Lafranconi f. LM III/IV oder 1000 S. Außerdem orig. Schallf. f. LM IV oder 1000 S. 0234/261217 abends

Suche von LM I orig. Halbschale + Scheibe. Tel.: 02951/3401 ab 19 h

Guß.Räd. von 1000 SP 200 DM, unt. Verkl. 200 DM, Synkr.steuerung v. 30 Flachs. Eigenbau., Pr. VS aus Alu. VA Tel. 0306621209

S.O.S. Suche untere Gabelbrücke LM I und zurückverlegte Fußrasten mit Papieren für V 50 III (Stucchi, Ago ...), Tel. 07541/7917 ab 21h

Suche LM 4 o. T5 Schwinge, Speichenräder 2.15" o. 2.5" u. 3.0" sowie 1 Paar 36er o. 40er Dell'Orto. Tel. 0711/589285

Le Mans I, Classic-Umbau, sehr schön, Original-Teile vorhanden, 25000 km, Lafranconis, Tel. 04321/24173

MOTO GUZZI

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

LAVERDA

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

DUCATI

900 SS,HR, SD I Einzylinder 125-450

MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA

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

FRODO's Zweirad-Range

D-8908 Krumbach (Vogelmühle) Tel. (08282) 1545 - Fax. (08282) 62192

ITALO MOTORRAD HANDEL

Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

- Le Mans II, rot, 26.000 km, Bj. '80 orig. mit TÜV
- Le Mans III, weiß/schwarz, 8500 km, Bj. 82 orig. TÜV
- Le Mans III, Unfallmaschine, 17.600 km, Bj. '82, Gabelsch.
- Le Mans III, weiß/schwarz, 28.500 km, Bj. '83 orig. TÜV
- Le Mans IV, rot, 37000 km, Bj. '88, Lafranconis, TÜV
- California II, weiß, 46000 km, Bj. '83, orig.-Zustand
- T 3 Cali, 60000 km, Motor überh. v. 20000 km, Bj. '78, Unfallschaden (Front)
- T 3 Unfallschaden (Heck), 59000 km, Speiche, Bj. '78
- G 5, dunkelrot, 51000 km, top gepflegt, orig. Bj. '82
- V7/850 Cali, schwarz, 51000 km, Bj. '72 orig. TÜV
- V 7 Spezial, 14500 km, Bj. '71, Auspuffanlage neu
- V 50 II, 23000 km, Bj. '83, komplett neu bereift, TÜV
- V7/700, Behörde, Bj. '71, 70600 km, guter Zustand, dunkelblau
- Nuovo Falcone, blau, 27000 km, '71, Kolben/Zyl. neu

Unsere Telefonanrufzeiten:

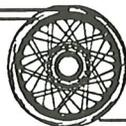
Mo.-Fr.: 16.00 - 18.30 Uhr

Mo.+Do.: 9.00 - 12.00 Uhr

Mittwoch: Ruhetag

Samstag: 8.00 - 11.30 Uhr

B. ESCHER
Unterstraße 70
4717 NORDKIRCHEN 2



Suchanzeige: Winkeltrieb mit Übersetzung 6/22 komplett mit Kardanwelle + Stechkülse gesucht. Bezahlung nach Zustand. Wurde in Cali III Anfangsmodellen serienmäßig verbaut! Tel. 08531/3350

Mille GT, schwarz, Bj. 88, elektr. Zdg., Bitubo, Hepco Becker Träger + Koffer. VB: 7500. Tel: 0711/352952 Thomas verl.

Biete ET-Katalog für V 35/V 50 15 DM und V 35 Motor mit defekter Kurbelwelle. Tel. 0241/507469

LM1, EZ BRD 4/91, 992 ccm, 60 kw/81 PS, Optik u. Technik vom Besten. Interes. Info VB 16500 DM, Tel. 02871/182561

LM3-36 Dell'Ortos m. Zubehör, Zyl. Köpfe im Satz 500 DM, Zyl. kompl. m. Kolben u.s.w. im Satz 500 DM, alles Top in Form. 0471/66752

Italo-Tours: 4 Tage durch Norditalien! Info: F. Siepmann, Husenstr. 8, 7750 Konstanz, Tel.: 07531/16948

1000 S Tank 350,-; Seitendeckel Stück 35,-; Batterieträgerplatte 20,-; Suche wegen Umbau von Guß auf Speiche Gutachten f. 1000 S (Belohnung). 0421/444685 ab 18h

V7 Sport, original, sehr guter und gepflegter Zustand, Bj. 73, 19000 km, TÜV neu, VB 9500,-DM, Tel.: 0211/452649

Motalia Anzeigenmarkt

Suche für V7 Spezial (750) Betriebsanleitung, Tel. 0821/708179

Moto Guzzi 850 T3, Bj. 76, TÜV 93, mit neuem Motor 4500 km, VB 5300 DM, Tel 02368/60208 abends

Für LM 1/2 zu verkaufen: Stucchi-Fußrastenanlage, Fournales-Stoßdämpfer, Monochoque. Preis VS. Tel. 0711/4579279 ab 18.00 Uhr

V 50 III, Bj. 82, 50 PS, unfallfrei, LM-rot incl. Felgen, 50.000 km, Motor/Getriebe, Anlasser überholt, V 65 SP-Lenkerverkleidung, Stahlbremsleitungen, Krauser Koffer, 2 neu bezogene Sitzbänke, Borduhr, Öltem.-Anzeige, neue Batterie. bei Übernahme mit neuem TÜV. VB: 3.700,-DM. Tele.: 06108/68454 öfter versuchen, Schichtdienst.

Suche gebr. Nockenwelle auch P3 u. defekte eckige Zylinder billig. 07544/71106

Tausche Bosch-Anlasser (LM 3) gegen Valeo-Anlasser (1000S/LMV). Tel. 040/7688197

Verk. Metzeler 120/90-V18R hi. ME 99/A1, neuw. DM-VHS. Tel. 05051/1528 Fr-So, Jörg verlangen

Verk. Gabel LM 2 mit Gabelbrücken, komplett poliert und Stützen für Rahmenheckänderung (Le Mans 4). Tel. 07121/59798

850 T3-Motor, orig. 20000 km, technisch abs. top, läuft super, glasgeperlt, VA-Schrauben, kpl. m. Verteiler u. Vergasern, einbaufertig wegen LM-Umbau, VB 2800,-. Tel. 040/7688197

SOS! Suche Schaltplan von LM I. Tel.: 07541/7917 (Anrufb.)

Noch ist TÜV möglich!

La-Franconis + offene Trichter für V-7 alle Modelle bis S3 volle db-Werte (auch bei 50 PS).

Außerdem alle Typen mit den Rahmen-Nummern:

VD, VG, VE, VF + VR

Jetzt neu: Typ VV (LM IV/V)

Andre Vaut: 04284/8300

Verk. Cali II, Bj. 83, TÜV 3/93, Getriebe + Kupplung neu, Tourenverkleidung, VB 8000 DM, Uli: 0431/338913

Verk. LM II, rot, Bj. 86, TÜV 7/93, Classic Umbau, diverse Teile. VB 6900,-. Ab 18 Uhr Tel. 02241/384668



T-Shirt DM 25,-

Großer Aufkleber
30x40 cm DM 20,-



Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

**GUZZI
MÜLLER**
Vertragshändler
2152 HORNEBURG
HOCHFELD 2
TEL. 0 41 63 / 25 63

650 GT, Bauj. 88, 50 PS, 13000 km, TÜV bis 8.93, VB 6900,- DM. Tel. 07541/42871

Ersatzteilelager von privat: Baureihe V7 bis LM IV, sehr umfangreich. Nur komplett gegen Gebot. Liste gegen frankierten Rückumschlag. Tel. 0621/301618

1 Satz Alu-Stirnräder DM 170,-; LM 4 Kolben + Zylinder r+I DM 300,-; LM 3 Kolben + Zylinder r+I DM 200,-; LM 4 Heck mit Bank DM 100,-; Getriebegehäuse f. gr. Mod. DM 200,-; LM 3 Nockenwelle DM 100,-; Cali II Bremsscheiben vorn 2 Stck. DM 70,-; 2 Marzocchi Federbeine f. hinten DM 150,-. Tel. 040/4911540

Suche für V 50 C Koffersatz mit Halterung und Heckkoffer. W. Schulz, Breite Str. 5a, Rochau, O-3501

Verk. Orig. Lenkerverkl. LM3, Gepäcktr. V 65 Lario, Werkstatthandbuch V35-V65, Suche Tacho Cal. 2. 02150/4804

Verkaufe LM II Teile: Orig. 38Krümmer, Speichenräder 2.15" mit 90% Metzelerbereif., Konis, Schwinge, Gußräder orig., Seitendeckel, Batterieplat. + Gummi, Orig. Nockenwelle, Hauptständer, VVK-Agostini + Halter o. Lampe, Valpolini II Sitzb. und sonstige Kleinteile. Tel.: 02721/82937 nach 18 Uhr.

SP-Verkleidung für V 65 in rot. Zustand wie neu. Preis VB. Tel. 07131/571923

LM III 1000, Lafranconis, 40er Vergaser offen, Reichert-Schale, Imola-Höcker, V2A-Bremsleitungen, Bremsankerabstützung, offenes Rahmendreieck, Bitubos, Alu-Tank, Moto Italia-Fußrastenanlage, vernickelter Rahmen, Konis, Speichen + Guß-Felgen, P3-Nocke, ca. 95 PS, Doppelzündung (kontaktlos), V2A- bzw. Alu-Schrauben, Foto auf Anfrage, alles TÜV. Preis 11 700 DM. Tel. 04161/80262 abends

Suche Aregger-Schwenker. Tel. 089/7603611



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!

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

Ein Angebot an die MOTALIA-Leser:

Lafranconi Auspuffanlagen - Competizione -

California III Satz 599,-

LM IV und V chrom, Superbike Satz 689,-

Koffersatz für

850 T3 Cali/1000 G5 Polizia Satz 426,-

Kupplungsscheiben V7 - LM III Stück 42,90

(solange der Vorrat reicht)

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland

"Pit's Moto Italia Import"

- van Lier-Latscha GbR -

Hans-Thoma-Str. 2

7750 Konstanz

Tel.: 07531 - 54271

Fax: 07531 - 66041

Verk. Schalt- u. Bremshebel f. V
1000 G5, Zus. VB 120,-DM, Tel. ab
15 Uhr: 02853/4110

Verkaufe Auspuffkrümmer Serie LM
4, nicht schön, 30,- DM, Luftfilter-
kastenvergrößerung IMT 50,-DM,
Alu-Stummel Baumeister 65,-DM.
Tel. 05361/36923

Moto Guzzi 1000 SP, TÜV 2 J., Ko-
nis, opt. und techn. gepf. Zust., VB
6800,- DM, Tel: 07531/16948

Suche 48er Krümmer. Nur 1 Stück
rechts, od. verkaufe 1 St. links m.
Flanschen verchromt u. Stuchi Ra-
stenanlage in Teilen billig u. 1 La-
franconi links schwarz, billig u. zwei
750 S3 Krümmer chrom billig u. 1
LM I Krümmer, billig, 07544/71106

Erleichterte Schwungscheibe f. 850
T3, VHB: 200,-. Tel. 04121/81717

Suche zum Aufbau von Speichen-
rädern für großes Modell: Radna-
ben für Scheibenbremsen vorne
und hinten, Flansche für vorne,
Achsen, Mittelhülse, neue Radla-
ger, Sicherungsring hinten, V2A-
Speichen 2,5 bis 4,5 mm. Zustand
kann schlecht sein, Felgen werden
nicht benötigt, Borrannis aber gern
genommen, evtl. getauscht gegen
trommelbremsgepunste. Bitte nur
am Wochenende unter 0202/
716276 anrufen

Für LM II Batteriekasten unter dem
Getriebe DM 90,- und 2 Ventildek-
kel-Sturzbügel für runde Köpfe DM
70,-. Tel. 06106/75995

Verkaufe Lario 650/4V, silbergrauer
Originalzustand, DM 5000/S
35.000,-. Österreich, 02732/83738

Vk: Nockenwelle P3 neu i.T. für 320
DM, Kipphebel guter Zust. i.T. f. 50
DM/St. u.a. Telle. 07544/71106

Suche Speichenräder für LM II,
Verkaufe Gutscheine von Seby-Poly
über 230 DM für 200 DM, Tel.
04452/7293

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

Verk. div. MG T5-Teile, z.B. Rah-
men, Räder, Aufbauten, Elektrik
(Kein Motor/Getriebe). Tel. 04821/
5423 ab 19.00

Verkaufe 1036 ccm Hubraum f. je-
de gr. Guzzi ab 1560 DM. Tel.
0754471106

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

Mille GT, 5/90, Speichenräder, La-
franconi, 12800 km, schwarz, VB
10800 DM, 02043/65957

Moto Guzzi Le Mans I, TÜV 8/93,
950 ccm, bleifrei, gr. Ventile, Dop-
pelzünd., Piranha-Zünd., Motor u.
Getriebe vor 8000 km überh., Mar-
zocchi-Gabel, Alu-Tank, 1/2-Höck-
ker, Stucci-Fußrast., Vollverkl., Zu-
satz-instrum., geänderte Elektrik,
viel. VA, Lafranconi, weitere Extras
u. Zubehör, fast alle Originalteile
vorhanden. Tel. 0421/705219 priv.
od. 0421/6490711 Büro, Graßmann

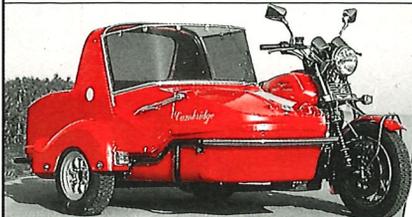
Verk: Vapolini I Agostini Verkl. LM 3
Tank m. Beulen, LM 3 orig. In-
strume., Seitendeckel 2x, Stefan
07574/4972 ab 18.00

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

Kostenlose Kleinanzeigen

Watsonian Cambridge

Der 2-Sitzer mit dem Riesen-Kofferraum



Watsonian-Squire
IMPORT & VERTRIEB



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

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

Klassische
Seitenwagen
+ Gespanne
Watsonian + Squire

13 verschiedene Modelle
1-, 2- u. 2 Sitzer
+ 2 Kindersitze

Stahlflexbremsschläuche in hervor-
ragender Qualität zu Sonderprei-
sen. Tel. 0421/583936 ab 18 Uhr

Hier inseriert und schon verkauft

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

Bianchi Tonale 175, Morini Tresette
175, Gilera 125, Morini 3½ T Trom-
melbr. + Speiche Rahmen + Teile
v. K2. Tel. 0881/8478

Oldtimer, Jawa 500 OHC-Königs-
welle, Bj. 1954, ev. mit original Ve-
lorex Boot, 19" Räder, große
Bremstrommel, rares Einzelstück,
nur an Liebhaber abzugeben.
Österreich, 02732/83738

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

Motoröl Castrol RS 10W-60 Syn-
thetik; 6 Ltr., DM 80,-. Tel.: 030/
4565144

Hier könnte Deine kostenlose Kleinanzeige stehen!

Vollverkleidung ohne Lampenaus-
schnitt, paßt z.B. an Ducati 1-Zy-
linder. Preis VB, Tel. 0511/1317862

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

Suzuki GS 500 E, Bj. 89, 13000 km,
27 PS, 1A Zust. VB 5000 DM. Tel.
09945/2404

4.4.1992, Congratulations for your
first marriedday, Dear Frank and
Carola! gez. Schnurrbart

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

Lederkombi 2 T., rot weiß, Gr. 48,
Rückenaufschrift Ducati. VB 400,-,
Tel. 0215442149

Orig. amerik. Trapperjacke Wildle-
der mit Fransen Top-Zustand, gr.
50, G. Weinand, Euskirch. 02251/
54179

Suche zur Vervollständigung mei-
ner Sammlung einige Hefte DAS
MOTORRAD 1950 - 1954. Tel: 030/
3825076

Suche motalla 1-14. Tel. 0241/
507469

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

200,- DM Belohnung für erfolgrei-
che Vermittlung einer Bastelbude in
Winsen/Luhe + Umgeb. T.
04171/50424

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

Aluschweißen, sämtliche Legierun-
gen im 24 h-Service. Tel. 02742/
8369 ab 16.45 h

Suche Watsonian GP Classic/ST2
Monza/Monaco. Tel. 089/7603611

Suche gebrauchte Motorradhebe-
bühne. Tel. 04381/7701

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

Hartung Integr. Helm, Gr. "M", 2x
neu, je DM 350, NP 500. Tel.
08273/2898

Moto Morini 125, Corsaro, 175
Settebello, Benelli 73/125, 250 SS,
Vespa 150 Sprint, 67 Motobi 125, 2-
Takt, Tel. CH 077 518546

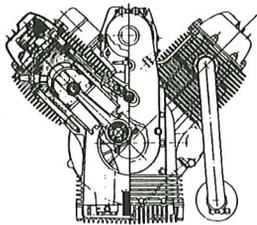
Zubehör

Topcase 40 Ltr. Schuh 100,-DM,
Kvas Policehelm, neu, ungetr.,
100,-, 040/5524306 od. 23655323

Verk. Metzeler 120/90-V18R hi. ME
99/A! neuw. DM-VHS. Tel. 05051/
1528 Fr-So Jörg verlangen

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

Die nächste MOTALIA
erscheint am
15. Mai.
Redaktionsschluß ist der
2. Mai.



M. Hartmann

MAX



MOTO GUZZI

ERSATZTEILE

Hauptstraße 93

D 7541 Straubenhardt-4 Schwann

Fax: 0 70 82/21 51



07082/14 27

BREMSEN- TUNING

vom Feinsten!

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

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

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

für alle Italiener

Gespanne, Harley, Japaner usw.

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

NEU für Ducati 750 SS

Umrüstbremsanlagen
auf Doppelscheibe!

SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

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

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