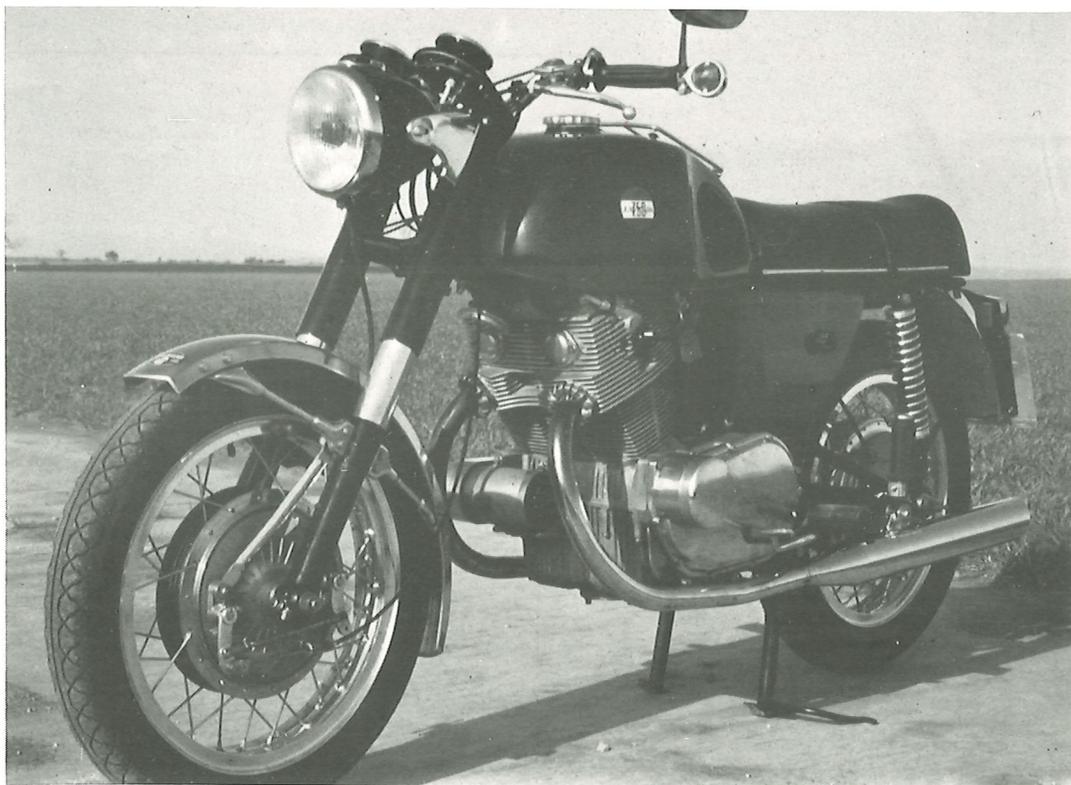


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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

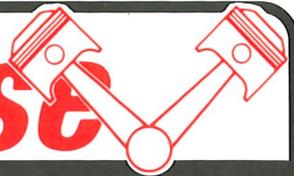


Italo-Treffen in Schweden

Ölfilterumbauten für Guzzi

Restauration Laverda 750 GT

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 3F · 05 31 / 31 49 49

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

Impressum

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

Herausgeber:
Felix Hasselbrink

Redaktion:
Felix Hasselbrink
Susanne Schwarz
Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:
Hajo Barth und alle
Inserenten und Leser

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

Gültige
Anzeigenpreisliste:
Nr. 1/89, bitte
anfordern

Redaktionsschluß:
jeweils der 1. des
Monats

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

MOTALIA erscheint je-
weils zum 15. jeden
Monats.

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

Für unverlangt einge-
sandte Texte, Bilder
und Vorlagen überneh-
men wir keine Haf-
tung, sie sind aber
herzlich willkommen.
Nachdruck nur mit
ausdrücklicher Ge-
nehmigung des Her-
ausgebers. Copyright
beim Verlag Hassel-
brink.

Veranstaltungshinwei-
se, technische Tips
etc. ohne Gewähr.

Hallo Italienerfreunde

Nachdem wir in unserem letzten Vorwort etwas über die mangelnde Mitarbeit in letzter Zeit geklagt hatten, haben wir zwei Leserbriefe zum Thema Tuning bekommen (siehe in diesem Heft). Zusätzlich ist noch ein Erfahrungsbericht zur DMC-Zündanlage gekommen. Diese Zündanlage haben wir auch in unserer "Redaktions-California" verbaut und werden im nächsten oder übernächsten Heft darüber berichten. Es wäre schön, wenn bis dahin weitere Erfahrungsberichte über diese Zündanlage bei uns eintreffen würden.

Da die Leserschaft der MOTALIA ständig steigt, ist es vielleicht mal wieder an der Zeit, darauf hinzuweisen, daß die MOTALIA in einem sogenannten "Einmannverlag" erscheint. Hinter dieser kleinen Zeitung steckt kein mehrköpfiges Redaktionsteam, sondern ein Student und seine Freundin. Ungefähr 70 % der Arbeitszeit wird für Abonementverwaltung, Buchhaltung und ähnliche Arbeiten verbraucht. Für die eigentliche Erstellung der Zeitung bleibt leider viel zu wenig Zeit übrig.

Auch sind wir der Meinung, daß es nicht das Richtige ist, ein Motorrad für eine oder zwei Stunden zu fahren und danach einen "Test" zu schreiben, so wie es unsere Kollegen von den großen Motorradzeitschriften machen. Erst im Alltagsbetrieb zeigen sich doch die Schwachstellen, Verarbeitungsmängel und Konstruktionsfehler. Aber diese Mängel, die eigentlich bei jedem Motorrad zu finden sind, offenbaren sich erst nach 5000 - 10000 km. Uns fehlen die Möglichkeiten, Neumaschinen über solche Distanzen zu fahren. Hier sind wir halt auf Eure Erfahrungen angewiesen.

Das Gleiche gilt für Zubehör und Tuning. Natürlich können wir teilweise spezielle Parts anfordern und damit ein paarmal um den Häuserblock fahren. Doch wenn alles neu ist, funktioniert es besonders gut. Mängel werden erst nach vielen Kilometern offensichtlich. Uns fehlen leider die Zeit, die Möglichkeiten und die Basismotorräder, um das mannigfaltig angebotene Zubehör zu testen. In unserer "Redaktions-California" ist zwar schon viel verbaut (DMC-Zündanlage, Limacontroller von Silent Hektik, Doppelzündung, 92er Kolben und Zylinder von Moto Spezial, hydraulische Kupplungsbetätigung...) aber alles können wir auch nicht ausprobieren.

Ideal wäre es natürlich, wenn wir ein Thema vorgeben würden und uns dazu zahlreiche Leserfahrten zugesichert würden (möglichst mit Bildern). Als Themen für die nächste Zeit schweben uns vor: DMC-Zündanlage, Doppelzündung, Zündverstellkurven, Ölkühlung, Tuning. Wir stehen aber natürlich auch allen Vorschlägen über andere Problempunkte, die Euch interessieren, offen gegenüber.

Euer MOTALIA-Team

Wiederauserstehung einer Laverda 750 GT

Zur Vorgeschichte: Im Sommer 1989 kaufte ich eine Yamaha 125 AS1 günstig mit Getriebeschaden. Das Moped wurde repariert aufpoliert und mit 2 Jahren TÜV sowie Papieren im Sommer 1990 in der "Markt" zum Tausch gegen 4-Takter angeboten. So lernte ich Herrn Roth kennen. Er hatte eine 100er und 750er Laverda und eine kleine MV. Bei der 750er konnte man den Motor drehen und so entschied ich mich für den dicksten Brocken. Herr Roth hatte die zwei Laverdas 1 Jahr zuvor bei Roland Schneider MV-Importeur, Baden-Baden gekauft. Sie waren Bestandteile der 75 Motorräder, die Herr Schneider aus Italien von einem Schrottplatz mitgebracht hatte (siehe "Motorrad Classic" 5/90, Seite 70-73).

Seit August 1990 hatte ich also eine 750er Laverda. Zwar keine 750 SF, wie es im Kaufvertrag stand, aber immerhin eine 750er-2 Zylinder Laverda. Ich hatte keine Ahnung von Laverda, jedoch fahre ich seit 1985 nur noch älteres Gerät. Noch nie hatte ich mich an einen so hoffnungslosen Fall gewagt. Es dauerte einige Wochen, bis ich sicher war, was für ein seltenes Teil ich an Land gezogen hatte: Eine 750 GT, Baujahr März 1969. Direktes Nachfolgemodell der 650er, die 750 S sollte erst im Sommer '69 erscheinen. Bis dahin hatte ich schon eine zweite GT gekauft, ohne Motor, aber mit S-Tank und Sitzbank und den alten 230er Laverda Bremsen. Ich war der Meinung, es wäre eine S wie meine und könnte sie als Teileträger benutzen - nix da, Lehrgeld bezahlt. Zum Glück konnte ich bei Marco Daniele den S-Tank gegen Aufpreis in einen GT-Tank tauschen. Bei ihm fand ich auch eine komplette GT-Gabel und die Smith-Instrumente mit Halterung, jeweils von einer 650er. Mittlerweile hatte ich die Laverda total zerlegt, dabei zeigte sich der Grund, warum das gute Stück in Italien zum Alteisen kam: Getriebeschaden.

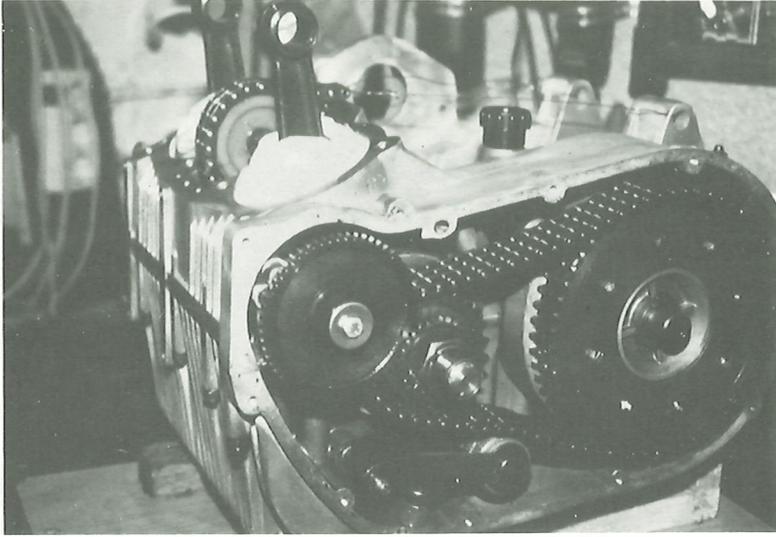
Die Bestandsaufnahme der zu verwendenden Teile (für eine GT, Bj.69) war ernüchternd. Rahmen, Federbeine, Vorderrad, Kurbelgehäuse, Anlasser und ein Vergaser. Ich hatte einen wilden Italo-Umbau erwischt, d.h. optische Anpassung an die Nachfolgemodelle, garniert mit einem Motor, der durch die lange Standzeit auf dem Schrottplatz eingerostet war (Kopf und Kolben).

Nachdem der Getriebeschaden behoben war, brachte ich die Kurbelwelle zur Überprüfung nach Niederhausen zur Firma Schenk. Da die Prüfung der Pleuellfußlager positiv ausgefallen war, erteilte ich dort den Auftrag, die Zylinder an die neuen 81 mm Kolben anzupassen (Das serienmäßige 3. Übermaß war 80,6 mm). Bei dieser Gelegenheit ließ ich auch das linke Kurbelwellenlager von Kugel- auf Rollenlager umbauen und durch eine neue Halteschraube ausdistanzieren, da diese Rollenlager keine Nut für die vorhandenen Halbringe hatten. Ab der SF waren diese Rollenlager Serie.

In den nächsten Monaten bin ich auf vielen Teilmärkten und bei vielen Gebrauchtteilehändlern gewesen. Die so zusammengetragene



Die Laverda vor dem Restaurationsbeginn.

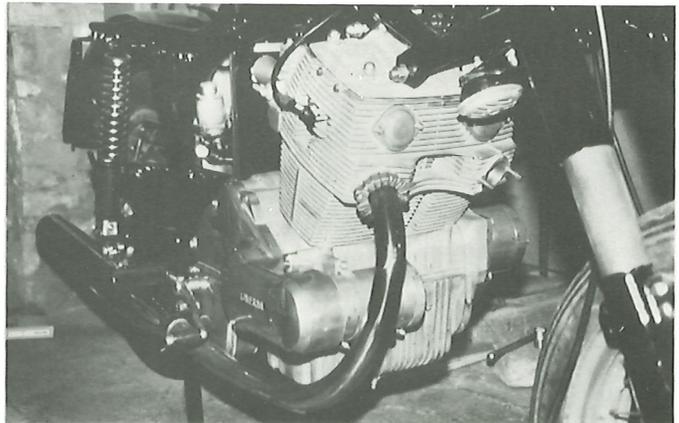


Links: Unter dem linken Seitendeckel befindet sich der Primärtrieb.

nen Teile wurden alle aufgearbeitet. Bis auf die Auspufftöpfe habe ich keine Neuteile verbaut (Ausnahme natürlich: Die technischen Innereien). Die zu verchromenden Teile hat mein Freund Veit aus Leipzig mitgenommen und für kleines Geld dort hervorragend verchromen lassen. Leider sind diese Zeiten jetzt auch vorbei. Die Lackierarbeiten habe ich von einem Profi machen lassen. Teuer aber gut. Die Räder habe ich mit VA-Speichen neu eingespeicht und zentriert. Meinen Schaltplan habe ich selbst entworfen, da für den TÜV ja Blinker und Fernlicht erforderlich waren.

Außerdem wollte ich das Original-Bosch-Zündlichtschloß umgehen. Dabei habe ich alle Kabel im Querschnitt entsprechend dicker gewählt und auch Masse komplett durchgeschleift. Alle Kabel sind aufgelistet nach Farbe, Querschnitt und von wo nach wo sie führen. Bei der Firma Schenk habe ich auch meinen Zylinderkopf mit neuen Ventilführungen sowie neuen Kipphebeln und Achsen versehen lassen. Alle Schrauben sind VA und die wenigen Teile, die nach der ersten Regenfahrt eine leichte Flugrostschicht hatten, werden im Winter auch noch aus VA gefertigt.

Rechts: Der Motor ist wieder zusammengebaut und hängt im Fahrgestell.



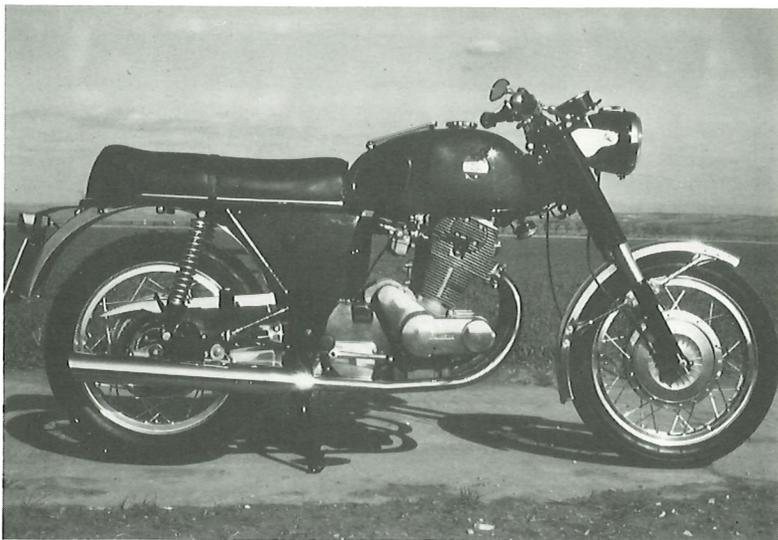
Die Sitzbank wurde in Zusammenarbeit mit meinem Freund Jürgen (SF 2) vollkommen neu erstellt. Aus Gips und Holz habe ich eine Negativform gebaut, die anschließend mit Polyesterharz und Glasfasergewebe ausgelegt wurde. Hört sich sehr einfach an, war es aber nicht, da der alte GT-Rahmen 2,5 cm breiter war

als alle Nachfolgerahmen. Nach der 6. oder 7. Änderung hat es ganz gut gepaßt. Das Schaummaterial haben wir nach etlichen Sitzproben in einem Orthopädie-Zulieferbetrieb gefunden. Jürgens Aufgabe war das Zuschneiden und Schleifen des Schaums sowie die Anfertigung des Bezugs, natürlich auch ohne Vorlage oder Muster. Die seitlichen Zierleisten fand ich auf einem Schrottplatz bei einem alten Käfer. Das Beziehen hat wieder Jürgen übernommen, vielen Dank.

Am 08.04.92 gings zur Vollabnahme zum TÜV nach Mainz - kein Problem. Ein Tag später erfolgte die Zulassung und ich konnte mit den Einstellarbeiten beginnen. Auf der Fahrt zum TÜV zeigte sich durch die 65er Leerlaufdüse und die 132er Hauptdüse plus original Luftfilter

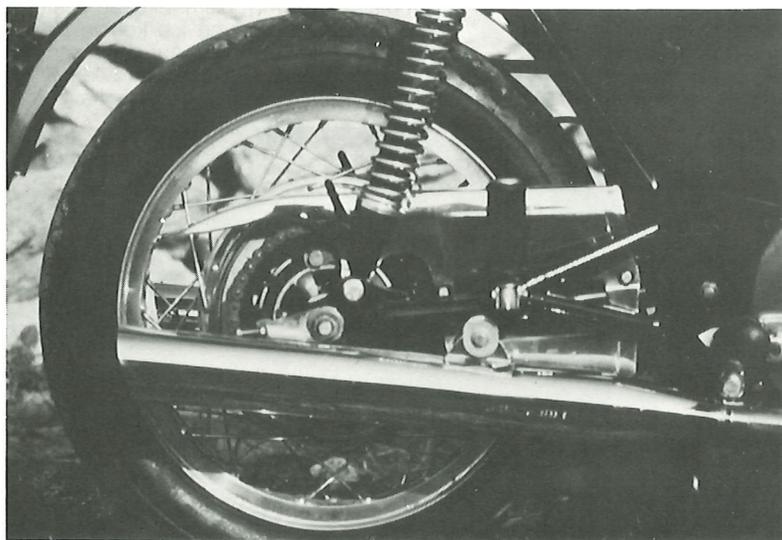
sowie geringfügig modifizierte Auspuffanlage kein befriedigendes Ergebnis.

Maximaldrehzahl 2500 U/min sind nicht viel. Eingefahren wurde die inzwischen mit einer SFC-Ölpumpe ausgerüstete Maschine ganz vorsichtig mit 3000 U/min auf den ersten 1000 km, dann alle 500 km die Drehzahl um 500 U/min gesteigert bis 4500 U/min. In den 6 Wochen, die ich für die ersten 5000 km gebraucht habe, wurde die Bedüsung langsam auf 55er Leerlaufdüse, 128er Hauptdüse reduziert. Nadeldüse und Nadelstellung wurden nicht verändert, jedoch habe ich die 29er VHB-Dell'Orto's mit dem Verbindungsschlauch zwischen den Ansaugstutzen ausgerüstet. Meine Höchstgeschwindigkeit beträgt z. Zt. 135 km/h, was mir persönlich ausreicht. Gesucht wird immer noch eine Grimeca-Hinteradbremse, um die verbaute alte Laverda-Bremse auszutauschen.



Nach 18 Monaten Arbeit strahlt die Laverda in neuem Glanz.

Sonst habe ich noch eine SF1 sowie Rahmen und Teile für 2 weitere Laverdas. Bis auf meine alte 72er Bultaco-Trail habe ich mich von allen anderen Motorrädern getrennt, um endlich eine klare Linie in die Werkstatt zu bekommen. Ich bin 31 Jahre alt, verheiratet und übe einen kaufmännischen Beruf aus. Motorräder sind für mich Hobby und müssen Speichenräder und Trommelbremsen haben. Ciao, Werner Schwab



Bei Laverda wußte man früher, wie ein Kettenschutz auszusehen hat.

Da es für die verschiedenen 750er Modelle 7 verschiedene Rahmen und 9 verschiedene Sitzbänke mit unterschiedlichen Schriftzügen gab, überlegen Werner und Jürgen, ob bei den 750er-Fahrern ein Bedarf an Nachbauten von kompletten Sitzbänken besteht. Laverda-Fahrer, die Interesse an solch einer Sitzbank haben, können Werner Schwab unter der Telefonnummer: 06136/5739 anrufen.

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!

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

17.07.-19.07.92

3. Treffen japanischer und europäischer Klassiker.
Info: C. Schultz, Tel. 04744/5060 o. 1026.

17.07.-19.07.92

Washington State Moto Guzzi 4th North Cascade Campout bei Winthrop, Washington.
Info: Don Peppan, Tel. 206/481/0912, USA.

17.07.-19.07.92

2. New York State Empire Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Bath, USA.
Info: Rickie Moje, P.O. Box 365, Lockport, NY 14094, USA.

18.07.-19.07.92

2. Einzylinder-Guzzi-Treffen in Bad Heilbrunn-Reindlschmiede.
Info: Michael Wollpert, Tel. 08046/411 oder Peter Mayer, Tel. 08046/1212, Fax: 08046/8235.

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

24.07.-26.07.92

1. Int. Italienertreffen des Bremer-Italo-Club zum Backsberg bei Fisscherhude.
Info: Stefan Aumann, Haidhäuser 2, 2879 Brettorf/Dötlingen, Tel: 04432/1610.

25.07.-26.07.92

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

5. Treffen für italienische und klassische Motorräder mit Motorradausstellung.
Info: MVC Tutzing e.V., M. Leitner, Zugspitzstr. 8, 8139 Bernried, Tel.: 08158/2965.

31.07.-02.08.92

Wisconsin Moto Guzzi Rally im Eagle Cave Campground, USA.

August

01.08.-02.08.92

Scottish Camping Weekend des Morini Riders Club England in Glen-col, Schottland.
Info: J. Mungall, The Cats Whiskers Peat Inn, Cupag Fife, Scotland, KY15 5LH, Tel. 033/484358, GB.

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, Krauthaide, 2381 Silberstedt.

07.08.-09.08.92

5. Forza Italia Treffen in Saint-Avold in Frankreich dicht an der deutschen Grenze bei Saarbrücken.
Info: Forza Italia, Robert Hirsch, 9 Square Weiller, F-57500 Saint-Avold, Frankreich.

08.08.1992

2. Int. Treffen ital. Autos und Motorräder in Nuutajärvi/Finnland.
Info: Tel. 00358/0/7542791.

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

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

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

14.08.-16.08.92

Sommertreffen des Laverda Klub Schweden ca. 50 km östlich von Göteborg bei Rävlanda.
Info: Hans Helgesson, Stenbrogatan 3B, S-43143 Mölndal, Tel. 0046/31/871217, Schweden.

15.08.1992

Aermacchi-Treffen in der Schweiz.

VERANSTALTUNGS-KALENDER

15.08.-16.08.92

Guzzi Rendezvous in Boisfort,
Washington/USA.

Info: Brian Decker, 2446 Pe Ell Mc
Donald Road, Chehalis, Washington
98532, Tel. 206/245/3351, USA.

16.08.1992

Moto Guzzi Treffen in Moskau/Ruß-
land.

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

21.08.-23.08.92

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

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

21.08.-23.08.92

5. Treffen der Freunde italienischer
Motorräder Trossingen auf dem
Stock-Car-Gelände Trossingen.

Info: 07425/4910.

21.08.-23.08.92

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

22.08.-23.08.92

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

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

22.08.-23.08.92

Guzzi-Treffen in Reichelsheim-Beer-
furth beim Motorradtreff Waldklause.

Info: Tel. 06164/692.

28.08.-29.08.92

2. Ducati Festival Lignieres in der
Schweiz.

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

28.08.-30.08.92

3. Italiener Treffen in Schweich/Mo-
sel. Anfahrt ab Schweich beschildert.

28.08.-30.08.92

Treffen des Moto Guzzi Klub Finland.
Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-
33400 Tampere, Finnland.

28.08.-30.08.92

5. Ostsee Italo-Treffen in Kiel-Fal-
kenstein direkt am Ostseestrand.

Nur für italienische Motorräder!
Info: Felix Hasselbrink, Schönber-
ger Str. 2, 2322 Lütjenburg, Tel.
04381/7701.

28.08.-30.08.92

Treffen des Moto Guzzi Klub Däne-
mark.

Info: Ken Hansen, Ryetvej 37 St.
Th., DK-3500 Vårlose, Tel. 4248/
0641, Dänemark.

28.08.-31.08.92

16. International V Twin Rally in
Shaftsbury, Dorset, England.

Info: Jim Gladdis, 1, Halfway Cotta-
ges, Upton Scudamore, Warmin-
ster, Wilts, England.

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, Klosterwald-
str. 7, 6123 Bad König, Tel. 06063/
3233.

September

04.09.-06.09.92

3. Laverda-Eifel-Treffen.

Info: A. Joest + C. Radermacher,
Zur alten Fähre 37, 5200 Siegburg,
Tel. 02241/387800.

04.09.-06.09.92

2. Plain & Casual Get-Together in
Shreve, Ohio/USA.

Info: MGNOC Ohio, R#2, Box
220A, Toronto, Ohio 43964, Tel.
614/537/2010, USA.

04.09.-06.09.92

11. Internationales Treffen des Moto
Guzzi Club Belgium in Ryutershove,
Manegemstraat 37, B-8870 Izegem,
Belgien.

Info: Moto Guzzi Club Belgium, Van
Vossel Luc, Kapellestraat 59 W 2, B-
9240 Zele, Tel. 052/450614, Bel-
gien.

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 Renn-
strecke von Cadwell Park.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cotta-
ge, Orchard Terrace, Acomb, Hex-
ham, 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, Hirschkreitgas-
se 10, A-7210 Mattersburg, Öster-
reich.

13.09.1992

5. Treffen klassischer italienischer
Automobile und Motorräder im
Ristorante Passatore.

Info: Ristorante Passatore, 8000
München 82, Tel. 089/4303000.

13.09.-16.09.92

Laverda Days in Valle San Liberale
in Italien.

Info: Rifugio Ballavista da Maurizio,
Valle San Liberale 5, I-31010 Pader-
no del Grappa, Italien.

18.09.-20.09.92

Cadwell Park Trak Day des Interna-
tional Laverda Owners Club Eng-
land.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cotta-
ge, Orchard Terrace, Acomb, Hex-
ham, Northumberland, NE46 4QB,
Großbritannien.

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

4. Italienertreffen des Moto Guzzi Club Olpe/Biggese e.V. in Elben.
Info: Moto Guzzi Club Olpe/Biggese 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 Wijdemormer, 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

3. Internationales MV Agusta-Treffen.
Info: Anke Mündörfer, Zellerstr. 36/38, 6800 Mannheim, Tel. 0621/379569 oder bei Wolfgang Muser, Lichtenbergstr. 4, 7600 Kehl 16, Tel. 07854/559.

25.09.-27.09.92

Treffen des Moto Guzzi Klub Deutschland.
Info: Manfred Fuchs, Fr. Ebert Ring 13, 3503 Lohfelden, Tel. 0561/517911.

29.09.-30.09.92

Treffen der Interessengemeinschaft 750 Laverda Schweiz.

Oktober

02.10.-04.10.92

1. Treffen des Moto Guzzi Clubs Kupferpaste in 6981 Faulbach, nur Guzzis.
Info: Sabine Scheuermann, Steigenackerweg 4, 6969 Hardheim-Erfeld, 09340/1371 oder Hans Hohe, Tel. 0931/412952.

02.10.-04.10.92

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

03.10.-04.10.92

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

10.10.-11.10.92

Veterama in Mannheim.
Info: Veterama GmbH, 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.

Dezember

05.12.-13.12.92

Motor Show Bologna.

Januar

23.01.-25.01.93

2. National Ducati Rally auf dem Mac Park Track in Australien.

MOTALIA

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

aprilia

Vertragshändler

Tel. 07 61/462 63

7800 Freiburg, Schönauer Str. 2

STÖRK
KFZ + ZWEIRADHANDEL

MOTO GUZZI

Der Aprilia + Moto Guzzi-Partner im Großraum Freiburg

**Neumaschinen, Vorführmaschinen
+ Gebrauchte zu interessanten Konditionen.
Zubehör – Ersatzteile – Tuning - Bekleidung**

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

Auf nach Kapstadt !

Hier ist mal wieder Post aus dem "Tiefen Süden" (Süd Afrika). Im April nahm ich mir 2 Wochen Urlaub und fuhr nach Kapstadt auf meiner Le Mans II.

Kurz vor diesem Trip wurde die Maschine überholt. Warum? Sie hatte ca. 100 000 km drauf, und dazu hatten beide Zylinder einen Kolbenfresser bekommen! Moto Guzzis kriegen doch nicht oft Kolbenfresser; es passierte aber bei mir, weil ich seit ca. 2 Jahren keinen neuen Ölfilter bekommen konnte(!), (unserem lieben Moto Guzzi-Händler in Johannesburg zu danken) und nur alle 4000 km das Öl wechselte. Die Nikasilschicht wurde ausgebohrt, und mit Zylinderwänden aus Stahl ersetzt, natürlich mit neuen Kolben und Ringen. Die Zylinderköpfe wurden für Doppelzündung umgebaut. Auch gab es neue Ventilführungen und ein neues Auslaßventil. Weiter wurde die Ölwanne umgebaut, so daß ich jetzt Renault R5 Ölfilter verwenden kann. Die werden nicht importiert, sondern hier in Afrika produziert, und sind daher billiger, und was wichtiger ist, sie sind überall zu finden. Da diese Filter niedrig genug sind, kann man sie ohne Ölwanne zwischenstück einbauen. Ferner wurde eine elektronische Zündung von Piranha eingebaut. Vor der Fahrt wurde die Maschine sorgfältig eingefahren, Krauser Koffer und Sozia kamen hinten drauf und los gings. Weil mein Vorderreifen (Metzeler ME 33) nicht mehr sehr gut war (in Ellisras gibt es keinen Motorradhändler,

neue Reifen und Ersatzteile sind erst 200 km weiter zu erhalten), fuhren wir nicht schneller als 120 km/h. Wir hatten auch beschlossen, nicht die kürzeste Strecke zu fahren, sondern uns Zeit zu nehmen (geplant waren 4 Tage Reisezeit). Weiterhin gibt es hier im Buschveldt viel Wild (Kudus, Springböcke, Wildschweine usw.), welche Tag und Nacht über Zäune springen und sich dann auf der Straße befinden (auch 2 m hohe Wildzäune sind oft nicht genug).

Um 9.00 Uhr gings dann (endlich) los, und ungefähr 1½ Stunden später fuhren wir durch Thabazimbi. Dann ging's weiter nach Rustenburg. In Rustenburg wurde nach 270 km getankt (14,1l). Rustenburg ist ein ziemlich ordinäres Städtchen, wo der Weg aus der Stadt nicht beschildert ist, und wir mußten anhalten und fragen, wie es weiter geht nach Lichtenburg. Lichtenburg ist nur 150 km weiter, und irgendwo zwischen den beiden Städtchen hielten wir an und machten eine Mittagspause. In Lichtenburg wurde trotz des kurzen Abstandes wieder getankt.

Von Lichtenburg gings dann weiter nach Vryburg, 200 km weiter, wo wir uns einen Campingplatz aussuchten. Hier waren auch Chalets zu einem günstigen Preis zu mieten, und weil



Vryburg ein Zentrum der südafrikanischen Rindfleisch Industrie ist, war ein Steakhouse sehr leicht zu finden.

Am nächsten Morgen ging's weiter nach Kuruman und hier wurde geführstückt. Nach Vryburg wird die Landschaft eine öde Halbwüste, die Kalahari Wüste; die Entfernungen werden sehr groß und die Strecken gerade und verlassen. Wenn man es eilig hat, kann man hier gut Zeit machen. Wir hielten im großen und ganzen eine westliche Richtung, um dann in Springbok südwärts (in Richtung Kapstadt), an der Atlantischen Küste entlang zu fahren.

Von Kuruman nach Upington ist wieder ein langes Stück (280 km), und nur ca. 50 km vor Upington kommt man an den Oranje River. Das ist Südafrikas größter Fluß, er ist aber nicht für Schiffe befahrbar. Obwohl die Quelle in den Drakensbergen liegt, ca. 300 km vom Indischen Ozean entfernt, fließt er aber ungefähr 1000 km in westlicher Richtung quer durch Südafrika und mündet im Atlantischen Ozean. In der Nähe des Flusses wird bewässert und Wein und Obst wird angebaut, aber 400-500 m neben dem Fluß hört das auf, und die Halbwüste fängt wieder an. In Upington ist die erste und einzige Motorradwerkstatt auf der ganzen Fahrt, aber es ging noch. Bis Upington verläuft die Straße am nördlichen Ufer des Oranje River, aber in Upington überquert man den Fluß, und man fährt südlich davon weiter. 130 km nach Upington ist der "Aughrabies Waterfall National Park", wo man auch Zelte und Chalets mieten kann. Der Oranje River fließt hier über einen 30 Meter hohen Wasserfall, und die ganze Gegend ist ein großes Naturschutzgebiet. Hier gibt es auch ein Restaurant, und wir verbrachten hier unsere zweite Nacht unterwegs. Am ersten Tag hatten wir 608 km geschafft, und am zweiten Tag waren es 577 km. Wir verguckten uns in den Wasserfall und ließen es uns gut gehen. Frisch gewaschen und frisch gekämmt (mit keinem großen Loch im Hemd!) gingen wir später ins Restaurant, und machten die Löcher in unserem Magen voll. Zwei Flaschen Oranje River Wein (Blanc De Noir) verschwanden auch.

Um 10.00 Uhr am nächsten Morgen ging es weiter in Richtung Pofadder und Springbok. 330 km später kamen wir in Springbok an, wo wir eine 3/4 Stunde warten mußten auf 2 Hamburger.... Wir fanden nach kurzem Suchen das Oasis Hotel, billig und sauber, und die Küche war wesentlich schneller! Mit der Guzzi ging es noch gut, allerdings wurde zuviel Öl beim Entlüfter 'rausgeworfen, und das setzte sich überall hinten am Motorrad wieder ab. Es war aber nicht zuviel, und das Problem wurde später (zu Hause in Ellisras) wieder gelöst.

Die nächste Haltestelle war Bitterfontein, eigentlich nicht mehr als ein Güterbahnhof, eine Tankstelle, ein kleines Geschäft und eine Polizeiwache! Springbok liegt auf der Windhoek-

Kapstadt Strecke, und deshalb gibt's auf dieser Straße viele Lkws. 170 km nach Bitterfontein fährt man in Clanwilliam hinein; es ist ein schönes Städtchen, das sich zwischen Hügeln befindet. Es liegt auf der Grenze zwischen der trockenen Kalahari Wüste und dem südlichen Kap mit seinem mittelmeerähnlichem Klima. Also, man nähert sich dem Kap! Wir waren um 17.00 Uhr in Clanwilliam angekommen und beschlossen dann noch, an diesem Abend nach Kapstadt weiterzufahren; es waren schließlich nur noch 260 km.

Inzwischen wurde es langsam dunkel (April ist hier ja Spätherbst). Nach ca. 2 Stunden kamen wir glücklich, wenn auch nicht ganz munter, in Kapstadt an! An diesem (dritten) Tag schafften wir 943 km, und das macht insgesamt 2128 km; gebraucht hat die Guzzi dafür 115,6 l; das gibt 18,4 km/l.

Ich blieb 2 Wochen in Kapstadt (und lies mir hier endlich einen neuen Vorderreifen aufziehen) und fuhr dann wieder zurück, nahm diesmal aber die kürzere, geradere Strecke über Kimberly. 40 km vor Kimberly übernachtete ich in einem Hotel, und kam um 16.15 Uhr am nächsten Tag zuhause in Ellisras an. Auf der Strecke traf ich Paul aus Johannesburg, der nach Kapstadt geflogen war, um dann da eine neue Harley-Davidson Heritage Softtail zu kaufen. Wir waren für ungefähr 400 km auf derselben Route, aber wegen dem kleinen Benzintank der Harley mußten wir mindestens alle 150 km anhalten und tanken, was jedesmal eine gute halbe Stunde in Anspruch nahm. Auf der Le Mans kann ich 300 km fahren (mit 150 km/h), bevor ich auf Reserve umschalten muß!

Thomas Schubert/Afrika

Importeur BRD

DELLORTO
VERGASER

**Komplette Vergaser
Ersatzteile**

Düsen, Schieber, Nadeln,
Dichtungen usw. usw.

Stein-Dins 

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

Händler-Liste anfordern

Sport-Termine im Juli/August

19.07.	Nürburgring	BOT-OMK
19.07.	Mugello/I	SB-WM
19.07.	Magny Cours/F	GP
26.07.	Nürburgring	SB-DM
26.07.	Nürburgring	250-DM
26.07.	Nürburgring	BOT-DM
02.08.	Donington/GB	GP
08.08.	Hockenheim	SOS-CUP
08.08.	Hockenheim	BOT-OMK
09.08.	Most/CSFR	SB-WM
16.08.	St. Wendel	250-DM
16.08.	Schotten	Veteran
23.08.	Johor/MAL	SB-WM
23.08.	Interlagos/BRA	GP
30.08.	Straubing	SOS-CUP
30.08.	Straubing	BOT-OMK
30.08.	Donington/GB	SB
30.08.	Sugo/J	SB-WM

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

Grand Prix in Hockenheim

500er-Klasse

Michael Doohan, der bisher die Weltmeisterschaft klar beherrscht, setzte sich schnell ab, nur Kevin Schwantz konnte ihm zuerst noch folgen. Doch nach ein paar Runden waren die ersten zwei Plätze vergeben. Dafür wurde in einer Gruppe um Platz drei gefightet. Alex Criville (Honda), Wayne Gardner (Honda), Doug Chandler (Suzuki), John Kocinski (Yamaha) und die beiden Cagivas von Eddie Lawson und Alex Barros waren in dieser Gruppe zu finden. Die Cagivas konnten mit den Werksmaschinen von Suzuki, Yamaha und Honda mithalten. Im Ziel war Gardner Spitzenreiter dieser Gruppe vor Criville, Kocinski, Lawson, Barros und Chandler.

Wayne Rainey hatte im Training einen schweren Sturz. Er ging zwar an den Start, gab aber während des Rennens an dritter Stelle liegend mit Schmerzen auf.

Ergebnis: 1. Mike Doohan (Honda); 2. Kevin Schwantz (Suzuki); 3. Wayne Gardner (Honda); 4. Alex Criville (Honda); 5. John Kocinski (Yamaha); 6. Eddie Lawson (Cagiva); 7. Alex Barros (Cagiva); 8. Doug Chandler (Suzuki); 9. Juan Garriga (Yamaha); 10. Peter Goddard (Yamaha); 11. Miguel DuHamel (Yamaha); 12. Juan Lopez-Mella (Yamaha); 13. Dominique Sarron (Yamaha); 14. Michael Rudroff (Yamaha); 15. Eddie Laycock (Yamaha).

250er-Klasse

Schon die Trainingszeiten ließen ahnen, daß es ein Tag der Aprilias werden würde. In der ersten Startreihe standen die drei Aprilias von Massimiliano Biaggi, Loris Reggiani und Pierfrancesco Chili. Vom Start weg jagte das Trio Biaggi, Chili und Reggiani auf und davon und schon nach wenigen Runden war klar, daß drei Aprilia-Fahrer auf dem Podest stehen würden, falls es keine Stürze oder technische Defekte geben würde. Mit Abstand folgten die Hondas von Luca Cadalora, Helmut Bradl und Masahiro Shimizu. Doch Bradl riskierte zuviel und stürzte. Preining kam auf den fünften Platz vor Shimizu, doch dann fiel er mit Zündaussetzern zurück. An der Spitze übernahm Chili die Oberhand, den zweiten Platz konnte sich sein Teamgefährte Biaggi vor Reggiani sichern. Die Gilera von Jean-Philippe Ruggia fiel schon zum Rennbeginn aus. Der zweite Gilera-Pilot, Carlos Lavado, stürzte im Rennen, konnte aber weiterfahren und wurde noch Dreizehnter.

Ergebnis: 1. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 2. Massimiliano Biaggi (Aprilia); 3. Loris Reggiani (Aprilia); 4. Luca Cadalora (Honda); 5. Masahiro Shimizu (Honda); 6. Alberto Puig (Aprilia); 7. Noboyuki Wakai (Suzuki); 8. Herri Torrontegui (Suzuki); 9. Loris Capriossi (Honda); 10. Bernd Kassner (Aprilia); 11. Andreas Preining (Aprilia); 12. Jochen Schmid (Yamaha); 13. Carlos Lavado (Gilera); 14. Patrick van den Goorberg (Aprilia); 15. Harald Eckl (Aprilia).

125er-Klasse

Der schnelle Kurs von Hockenheim läßt das 125er-Rennen immer zu einem Kampf um den Windschatten des Vordermanns werden. In einer Siebener-Gruppe jagten die Hondas von Dirk Raudies, Fausto Gresini, Ralf Waldmann, Ezio Gianola und Gabriele Debbia mit den Aprilias von Bruno Casanova und Alessandro Gramigni um den Kurs. Ständige Positionskämpfe und Windschattenduelle ließen die Frage nach dem Sieger bis zur letzten Runde offen: Raudies führte, vor der letzten Schikane griff Waldmann an, durch den Versuch, sich gegenseitig auszubremsten, wurden beide etwas herausgetragen und innen konnten Casanova und Gresini vorbeigehen. Casanova rettete die Führung ins Ziel, zweiter wurde Gresini vor Waldmann.

Ergebnis: 1. Bruno Casanova (Aprilia); 2. Fausto Gresini (Honda); 3. Ralf Waldmann (Honda); 4. Gabriele Debbia (Honda); 5. Ezio Gianola (Honda); 6. Dirk Raudies (Honda); 7. Alessandro Gramigni (Aprilia); 8. Stefan Kurfiss (Honda); 9. Noboyuki Wakai (Honda); 10. Carlos Giro (Aprilia); 11. Hisashi Unemoto (Honda); 12. Hans Spaan (Aprilia); 13. Julian Miralles (Honda); 14. Alfred Waibel (Honda); 15. Giovanni Palmieri (Gazzaniga-Rotax).

Grand Prix in Assen

500er Klasse

Beim Halbliterrennen in Assen fehlten die meisten der Top-Stars. Wayne Rainey litt noch unter seinem Sturz vom Training in Hockenheim und verzichtete auf den Start. Die beiden Rothmans-Honda Fahrer Michael Doohan und Wayne Gardner stürzten beim Training. Doohan, der bisher die WM klar dominiert hat, wird vermutlich für drei Rennen ausfallen.

Cagiva setzte in Assen erstmals neue Motoren mit geänderter Zündung ein. Damit gelang Eddie Lawson die Trainingsbestzeit! Das erste Mal seit Cagiva im GP-Sport aktiv ist, konnte man von der Pole Position starten.

Den besten Start hatte Kevin Schwantz. Hinter ihm reihten sich Eddie Lawson, Alex Barros (Cagiva) und Doug Chandler (Suzuki) ein. Diese vier setzten sich schnell vom restlichen Feld ab. Chandler überholte Barros, aber der konterte und dann fiel Chandler durch Sturz aus. Jetzt hetzte das Trio Schwantz, Lawson und Barros um die Rennstrecke. Die beiden roten Cagivas machten Jagd auf die Suzuki und man sah, daß Lawson ordentlich Druck machte. Sollte Cagiva nach 12 erfolglosen Jahren im Rennsport endlich einen zweiten Platz erzielen oder gar siegen? (Die besten Ergebnisse, die Cagiva bisher erzielte, waren drei dritte Plätze.) Doch es kam anders. Lawson wollte innen an Schwantz vorbeigehen, Schwantz machte die Tür zu, die Motorräder berührten sich und die Suzuki fiel vor die Cagiva. Lawson konnte nicht ausweichen und stürzte auch. Damit führte Barros das Feld mit über drei Sekunden Vorsprung an. Aber anscheinend hatte ihn der Sturz der anderen aus dem Rhythmus gebracht, denn Alex Criville, Juan Garriga und John Kocinski holten schnell auf. Diese vier "Nachwuchsfahrer" lieferten sich den spannendsten Kampf um die Führung, der den Zuschauern in diesem Jahr in der Halbliterklasse geboten wurde. Barros schien das schnellste Motorrad zu haben, aber er machte ein paar Fahrfehler, die ihn die Führung kosteten. Im Ziel hatte Criville das Vorderrad vorne, dicht gefolgt von Kocinski und Barros. Für Criville und Barros waren dieses die besten Ergebnisse in der 500er-Klasse.

Ergebnis: 1. Alex Criville (Honda); 2. John Kocinski (Yamaha); 3. Alex Barros (Cagiva); 4. Juan Garriga (Yamaha); 5. Randy Mamola (Yamaha); 6. Miguel DuHamel (Yamaha); 7. Niall Mackenzie (Yamaha); 8. Corrado Catalano (Yamaha); 9. Eddie Laycock (Yamaha); 10. Kevin Mitchell (Yamaha); 11. Michael Rudroff (Yamaha); 12. Cees Doorakkers (Yamaha); 13. Toshiyuki Arakaki (Yamaha); 14. Simon Buckmaster (Yamaha); 15. Thierry Crine (Yamaha).

Punkte: 1. Michael Doohan (Honda) 130 Punkte; 2. Kevin Schwantz (Suzuki) 77 P.; 3. Wayne Rainey (Yamaha) 65 P.; 4. Doug Chandler (Suzuki) 57 P.; 5. John Kocinski (Yamaha) 51 P.; 6. Alex Criville (Honda) 49 P.; 7. Juan Garriga (Yamaha) 35 P.; 8. Randy Mamola (Yamaha) 29 P.; 9. Niall Mackenzie (Yamaha) 26 P.; 10. Alex Barros (Cagiva) 24 P.; 11. Daryl Beattie (Honda) und Eddie Lawson (Cagiva) je 18 P.; 13. Miguel DuHamel (Yamaha) 16 P.; 14. Wayne Gardner (Honda) 12 P.

250er-Klasse

In Assen holte sich der Italiener Massimiliano Biaggi wieder die Pole Position auf Aprilia. Sein Teamkollege Pierfrancesco Chili war Zweitschnellster im Training. Die drittbeste Trainingszeit holte der Aprilia-Fahrer Andreas Preining, dem aber in der Besichtigungsrunde die Kette riß. Er lief zur Box, um das Ersatzmotorrad zu holen, aber bei dem war der Motor ausgebaut. Vom Start weg führten die beiden Aprilias von Biaggi und Chili. Dahinter kam der amtierende Weltmeister Luca Cadalora (Honda). Chili und Biaggi wechselten zweimal die Positionen. Doch kurz danach fiel Biaggi mit Motorschaden aus und an der Spitze änderte sich nichts mehr. Vorne Chili, dahinter Cadalora, der den Anschluß verlor, und mit größerem Abstand folgte eine Gruppe in der Jochen Schmid (Yamaha), Loris Reggiani (Aprilia), Dorian Romboni (Honda), Loris Capriossi (Honda), Masahiro Shimizu (Honda), Alberto Puig (Aprilia) und Helmut Bradl (Honda) um Punkte kämpften. Zuerst gehörte auch die Gilera von Carlos Lavado zu diesem Pulk. Aber er konnte das Tempo der anderen nicht mithalten und verlor etwas den Anschluß. Reggiani konnte die Führung dieser Gruppe übernehmen, setzte sich ab und machte sich auf die Jagd nach Cadalora. Der hatte aber schon einen zu großen Vorsprung.

Ergebnis: 1. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 2. Luca Cadalora (Honda); 3. Loris Reggiani (Aprilia); 4. Alberto Puig (Aprilia); 5. Masahiro Shimizu (Honda); 6. Jochen Schmid (Yamaha); 7. Helmut Bradl (Honda); 8. Loris Capriossi (Honda); 9. Carlos Lavado (Gilera); 10. Jürgen van den Goorbergh (Aprilia); 11. Wilco Zeelenberg (Suzuki); 12. Bernhard Haenggeli (Aprilia); 13. Bernd Kassner (Aprilia); 14. Harald Eckl (Aprilia); 15. Luis d'Antin (Honda).

Punkte: 1. Luca Cadalora (Honda) 135 P.; 2. Loris Reggiani (Aprilia) 82 P.; 3. Pierfrancesco Chili (Aprilia) 72 P.; 4. Helmut Bradl (Honda) 61 P.; 5. Alberto Puig (Aprilia) 50 P.; 6. Massimiliano Biaggi (Aprilia) 43 P.; 7. Carlos Cardus (Honda) 37 P.; 8. Masahiro Shimizu (Honda) 34 P.; 9. Wilco Zeelenberg (Suzuki) 26 P.; 10. Jochen Schmid (Yamaha) 25 P.

125er-Klasse

Nach einem Fehlstart wurde das Rennen nach zwei Runden abgebrochen und neu gestartet. Die Motorräder mußten nachgetankt werden und einige Teams wechselten die Reifen.

Normalerweise bietet die 125er-Klasse von der ersten bis zur letzten Runde spannende Spitzenduelle. In Assen schien es aber, als wenn sich Ezio Gianola auf seiner Honda schnell und einsam vom Feld absetzen könnte. Aber nach und nach schlossen die anderen Top-Fahrer auf und es gab die gewohnten Positionskämpfe an der Spitze. Fünf Fahrer kämpften hier um den Sieg. Gianola, Gabriele Debbia (Honda), Fausto Gresini (Honda), Bruno Casanova (Aprilia) und Alessandro Gramigni (Aprilia). In der letzten Runde stürzte Casanova, fuhr weiter und wurde noch zehnter. Den Sieg holte sich Ezio Gianola vor Fausto Gresini und Alessandro Gramigni. Der deutsche Ralf Waldmann, der die ersten drei Rennen des Jahres gewonnen hatte, konnte in das Geschehen an der Spitze nicht eingreifen und wurde nur neunter, wenige Meter vor Casanova, der nach dem Sturz über die Ziellinie tuckerte.

Ergebnis: 1. Ezio Gianola (Honda); 2. Fausto Gresini (Honda); 3. Alessandro Gramigni (Aprilia); 4. Gabriele Debbia (Honda); 5. Jorge Martinez (Honda); 6. Kazuto Sakata (Honda); 7. Takao Shimizu (Honda); 8. Carlos Giro (Aprilia); 9. Ralf Waldmann (Honda); 10. Bruno Casanova (Aprilia); 11. Peter Öttl (Bakker-Rotax); 12. Oliver Petrucciani (Honda); 13. Loek Bodelier (Honda); 14. Hisashi Unemoto (Honda); 15. Maik Stief (Aprilia).

WM-Punkte: 1. Ralf Waldmann (Honda) 86 Punkte; 2. Ezio Gianola (Honda) 81 P.; 3. Fausto Gresini (Honda) 76 P.; 4. Bruno Casanova (Aprilia) 70 P.; 5. Alessandro Gramigni (Aprilia) 67 P.; 6. Gabriele Debbia (Honda) 50 P.; 7. Dirk Raudies (Honda) 47 P.; 8. Noboyuki Wakai (Honda) 35 P.; 9. Jorge Martinez (Honda) 33 P.; 10. Carlos Giro (Aprilia) und Kazuto Sakata (Honda) je 22 P.

Superbike-Weltmeisterschaft in Spanien

Im ersten Lauf kam der Schnellstarter Fabrizio Pirovano mit der Yamaha wie so oft am besten weg. Doch schon nach zwei Runden hatte die Kawasaki von Rob Phillis die Führung übernommen. Auf den Plätzen drei und vier folgten die Ducatis von Doug Polen und Stephane Mertens. Roche hatte wie immer einen schlechten Start und begann seine traditionelle Aufholjagd. Nach neun Runden waren Pirovano und Mertens mit technischen Problemen ausgeschieden. Zur Halbzeit führte Phillis immer

noch vor Polen. Roche hatte sich auf Platz drei vorgearbeitet und hinter ihm kämpften die drei Ducati-Fahrer Giancarlo Falappa, Carl Fogarty und Daniel Amatriain um Platz vier. Polen näherte sich Phillis immer mehr, aber plötzlich war er weg. Ein Kupplungsdefekt warf ihn aus dem Rennen. Phillis gewann mit 13 Sekunden Vorsprung vor Roche. Den dritten Platz sicherte sich Falappa vor Amatriain und Fogarty. Den zweiten Lauf führte zuerst Mertens an, aber Polen nahm ihm in der zweiten Runde die Führung ab. An der Spitze bildete sich die Fünfergruppe Polen, Mertens, Pirovano, Fogarty, Falappa. Im letzten Renndrittel konnte Polen sich absetzen. Phillis und Roche hatten zur Verfolgergruppe aufgeschlossen. Phillis fuhr bis auf den dritten Platz hinter Fogarty vor. Fogarty rutschte das Vorderrad weg und Phillis erbeute so den zweiten Platz. Hinter ihm überquerten Pirovano und Mertens die Ziellinie.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Rob Phillis (Kawasaki); 2. Raymond Roche (Ducati); 3. Giancarlo Falappa (Ducati); 4. Daniel Amatriain (Ducati); 5. Carl Fogarty (Ducati); 6. Aaron Slight (Kawasaki); 7. Davide Tardozzi (Ducati); 8. Christer Lindholm (Yamaha); 9. Baldassare Monti (Honda); 10. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 11. Jehen D'Orgeix (Kawasaki); 12. Richard Arnaiz (Honda); 13. Jari Suhonen (Yamaha); 14. Fabrizio Furlan (Ducati); 15. Jeffrey de Vries (Yamaha).

2. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Rob Phillis (Kawasaki); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Stephane Mertens (Ducati); 5. Aaron Slight (Kawasaki); 6. Raymond Roche (Ducati); 7. Giancarlo Falappa (Ducati); 8. Fabrizio Furlan (Ducati); 9. Christer Lindholm (Yamaha); 10. Baldassare Monti (Honda); 11. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 12. Richard Arnaiz (Honda); 13. Jehen D'Orgeix (Kawasaki); 14. Jari Suhonen (Yamaha); 15. Antonio Moreno (Yamaha).

Für Carl Fogarty, Raymond Roche und Terry Rymer scheint die Finanzierung der restlichen Saison gesichert zu sein. Fogarty hat durch seinen Einsatz für Yamaha-Loctite auf der Isle of Man eine gute Gage bekommen. Er hofft, mit dem Geld die verbleibende Saison finanzieren zu können. Roche wird von Castiglioni (Besitzer des Cagiva-Konzerns) und Diesel-Jeans (Hauptsponsor der Superbike-WM) unterstützt. Rymer wechselte wieder das Team und fährt nun für das portugiesische Ducati-Team GALP. Für 1992 sind nur vier Einsätze geplant, um dadurch weitere Sponsoren zu finden. Aber 1993 soll Rymer auf der Ducati die komplette Superbike-Weltmeisterschaft bestreiten. Bei seinem ersten Ducati-Einsatz in Spanien hatte Rymer Pech. Bei einem Sturz brach die Fahrerfußraste.

Superbike-Weltmeisterschaft in Österreich

Zeltweg ist eine schnelle Strecke, die sich für Pulkfahrten und Windschattenduelle anbietet. Im ersten Lauf bildete sich eine Gruppe von neun Motorrädern: Fabrizio Pirovano (Yamaha), Doug Polen (Ducati), Giancarlo Falappa (Ducati), Stephane Mertens (Ducati), Rob Phillis (Kawasaki), Raymond Roche (Ducati), Aaron Slight (Kawasaki), Davide Tardozi (Ducati) und Carl Fogarty (Ducati). Dicht an dicht jagten sie um den Kurs und die Positionen wechselten andauernd, mal war Falappa vorne, dann führten Phillis oder Roche oder ein anderer. Aber keiner konnte sich vorne behaupten oder gar absetzen. Dann riß Mertens das Motorgehäuse und Roche hatte mit Aussetzern zu kämpfen. Dadurch zerfiel die Führungsgruppe in zwei Teile. Vorne Phillis, Falappa, Polen und Pirovano dahinter Tardozi, Fogarty und Slight. Falappa kam als Bester aus der Zielkurve und dem Windschatten. Die ersten drei überquerten die Ziellinie innerhalb von 0,4 Sekunden. Nach den ersten vier kam ein Dreierpulk innerhalb von 0,4 Sekunden und der Sechserpult der Plätze 8 bis 12 raste innerhalb einer Sekunde über die Ziellinie.

Im zweiten Rennen waren es dieselben Fahrer, die um den Sieg kämpften. Nur Fogarty und Tardozi konnten diesmal nicht mit der Spitzengruppe mithalten. Slight rollte mit Motorschaden aus. Die ersten fünf überquerten die Ziellinie fast wieder nebeneinander innerhalb von 0,7 Sekunden.

Ergebnisse: **1. Lauf:** 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Rob Phillis (Kawasaki); 3. Doug Polen (Ducati); 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 5. Davide Tardozi (Ducati); 6. Carl Fogarty (Ducati); 7. Aaron Slight (Kawasaki); 8. Daniel Amatriain (Ducati); 9. Fred Merkel (Yamaha); 10. Simon Crafar (Honda); 11. Ernst Gschwender (Kawasaki); 12. Andreas Meklau (Ducati); 13. Jeffrey de Vries (Yamaha); 14. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 15. Virginio Ferrari (Ferrari) (Ducati).

2. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Stephane Mertens (Ducati); 3. Raymond Roche (Ducati); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Doug Polen (Ducati); 6. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 7. Carl Fogarty (Ducati); 8. Davide Tardozi (Ducati); 9. Daniel Amatriain (Ducati); 10. Fred Merkel (Yamaha); 11. Simon Crafar (Honda); 12. Jeffrey de Vries (Yamaha); 13. Andreas Meklau (Ducati); 14. Jari Suhonen (Yamaha); 15. Udo Mark (Yamaha).

WM-Punkte: 1. Rob Phillis (Kawasaki) 178 Punkte; 2. Doug Polen (Ducati) 167 P.; 3. Raymond Roche (Ducati) 145 P.; 4. Giancarlo Falappa (Ducati) 141 P.; 5. Fabrizio Pirovano (Ya-

maha) 119 P.; 6. Aaron Slight (Kawasaki) 116 P.; 7. Stephane Mertens (Ducati) 88 P.; 8. Daniel Amatriain (Ducati) 85 P.; 9. Scott Russel (Kawasaki) 83 P.; 10. Carl Fogarty (Ducati) 75 P.; 11. Baldassare Monti (Honda) 39 P.; 12. Davide Tardozi (Ducati) 31 P.

Nachdem zuerst die Ducati-Fahrer Raymond Roche und Doug Polen die Punktwertung anführten, kann jetzt der Kawasaki-Pilot Rob Phillis die meisten Zähler auf seinem Punktekonto vorweisen. Die Punkteränge erklimmt in einem schnellen Tempo Giancarlo Falappa, der zu seiner alten Form zurückgefunden hat. Vor 14 Tagen lag er noch auf Platz 7 der Punktetabelle. Seine drei Podestplätze bei den letzten vier Läufen haben ihn auf Platz vier in der Tabelle mit nur 4 Punkten Rückstand auf den dritten in der Wertung, Raymond Roche, katapultiert. Und noch ein zweiter Ducati-Fahrer scheint sich von den Folgen seiner Unfälle zu erholen und arbeitet sich in den Punkten nach vorne. Davide Tardozi, der erst seit 6 Rennen wieder an der WM teilnimmt hat sich durch fünfte und achte Plätze schon auf Platz 12 der WM-Tabelle vorgearbeitet.

Das Rennen am 27. September im schwedischen Anderstorp wurde vom Veranstalter aus finanziellen Gründen abgesagt. Auch der Lauf am 9. August in Most/CSFR steht auf der Kippe.

Deutsche Meisterschaft

Superbike-DM

Zum ersten Lauf in Colmar Berg starteten alle mit Regenreifen, doch die Strecke trocknete schnell ab und ein Fahrer nach dem anderen stürzte. Von 36 Startern sahen nur 16 die Zielflagge. Im Sattel blieben unter anderem Thomas Franz, der das Rennen auf seiner Honda gewann, Bernhard Schick, der im Training wegen Elektronikproblemen nur den 22. Startplatz erzielte und in einer furiosen Aufholjagd bis auf den zweiten Platz vorfuhr und Kai-Uwe Schmid auf Kawasaki.

Im zweiten Lauf mußte Schick gar aus der Boxengasse starten, da ihm in der Aufwärmrunde die Kette abgesprungen war. Vorne führte auf trockener Strecke Edwin Weibel auf Ducati vor der Kawasaki von Andreas Hofmann. Nach zwei Runden holte Hofmann sich die erste Position, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab.

Ergebnisse: **1. Lauf:** 1. Thomas Franz (Honda); 2. Bernhard Schick (Ducati); 3. Kai-Uwe Schmid (Kawasaki); 4. Michael Galinski (Honda); 5. Uwe Brunzel (Ducati); 6. Bernd Caspers (Ducati); 7. Andreas Möller (Yamaha); 8. Oliver Schmidt (Ducati); 9. Claus Ehrenberger (Suzuki); 10. Ernst Gschwender (Kawasaki); 11.

SPORT - SPORT - SPORT

Markus Josch (Kawasaki); 12. Bernd Walter (Ducati); 13. Thomas Friedrich (Kawasaki); 14. Dieter Heinen (Suzuki); 15. Hans Schwörer (Yamaha).

2. Lauf: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki); 2. Edwin Weibel (Ducati); 3. Ernst Gschwender (Kawasaki); 4. Klaus Liegibel (Yamaha); 5. Thomas Franz (Honda); 6. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 7. Sven Seidel (Suzuki); 8. Hayri Winter (Honda); 9. Thomas Ochsenreiter (Kawasaki); 10. Hans Gratzl (Ducati); 11. Thomas Stocker (Suzuki); 12. Bernd Caspers (Ducati); 13. Claus Ehrenberger (Suzuki); 14. Owen Coles (Ducati); 15. Anton Gruschka (Honda).

Punktestand: 1. Thomas Franz (Honda) 58 Punkte; 2. Ernst Gschwender (Kawasaki) 53 P.; 3. Klaus Liegibel (Yamaha) 43 P.; 4. Wolfgang Hambach (Kawasaki) und Edwin Weibel (Ducati) je 41 P.; 6. Andreas Hofmann (Kawasaki) 33 P.; 7. Bernd Caspers (Ducati) 29 P.; 8. Bernhard Schick (Ducati) 28 P.; 9. Michael Galinski (Honda) 20 P.; 10. Kai-Uwe Schmidt (Kawasaki) 18 P.

Alte MOTALIAS noch lieferbar?

Immer wieder erreichen uns Anfragen, ob die alten Ausgaben der MOTALIA noch lieferbar sind. Leider sind nicht mehr alle Hefte vorrätig. Wir haben alle noch vor-handenen Hefte zusammengesammelt und einmal aufgelistet, welche Ausgaben noch verfügbar sind.

Diese Hefte können bei uns bestellt werden:

Nr. 1 + 2 + 9 + 24 + 25 + 26 + 27 + 28 + 29 + 30 + 32 + 34 + 35 + 36 + 37 + 38 + 39 + 40.

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

Bestelladresse siehe Impressum.

Hier gibt es Motalia

MOTALIA kann man im Abonnement beziehen, oder bei folgendem engagiertem Händler im Kauf:

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	2123 Bardowick
Guzzi Müller	Hochfeld 2	2152 Honneburg
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-Elsern
J. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
Ralf Tholen	Brockendorferweg 16	5013 Eisdorf-Groovenem
RPR	Gartenstr. 29	5802 Weiter
MAX	Hauptstr. 93	7541 Straubenhardt 4
Pit's Moto Italia Import	Hans-Thoma-Str. 2	7750 Konstanz
Fa. Stork	Schönauer Straße 2	7800 Freiburg
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	8908 Krummbach
Henry'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.

Battle of Twins in Colmar Berg

Klaus Caspers schied in Colmar schon vorm Rennbeginn aus. Ein Motorschaden verhinderte seinen Start. Im Rennen dominierte Bernd König. Karl-Richard Beck versuchte zwar, ihm den Sieg streitig zu machen, er lag auch einmal kurz in Führung, aber König behielt die Oberhand und gewann vor Beck und Thomas Körner. Hinter diesen drei Ducatis kam mit sechs Sekunden Rückstand die Bimota Tesi von Dirk Linnebacher der knappe sechs Sekunden Vorsprung vor der BMW von Herbert Enzinger hatte. Die schnellste Guzzi wurde von Henri Peuker pilotiert, der auf Platz 9 noch drei Ducatis den Auspuff seiner betagten Zweiventil-Guzzi zeigte. Mit einer Vierventil-Guzzi, der ersten richtigen Day-ona in der Deutschen BOT, ging Peter Häfner an den Start. Mit einer Runde Rückstand wurde er als 13. abgewunken.

Ergebnis: 1. Bernd König (Ducati); 2. Karl-Richard Beck (Ducati); 3. Thomas Körner (Ducati); 4. Dirk Linnebacher (Bimota); 5. Herbert Enzinger (BMW); 6. Jens Hofmann (Ducati); 7. Josef Ilmberger (Ducati); 8. M. Kratzer (Ducati); 9. Henri Peuker (Moto Guzzi); 10. Jens Polte (KTM); 11. Jochen Kuhnle (Ducati); 12. Horst Quint (Ducati); 13. Peter Häfner (Moto Guzzi); 14. Roland Schäfer (Ducati); 15. V. Budik (Ducati).

DM-Punkte: 1. Thomas Körner (Ducati) 55 Punkte; 2. Bernd König (Ducati) 52 P.; 3. Karl-Richard Beck (Ducati) 48 P.; 4. Dirk Linnebacher (Bimota) 46 P.; 5. Herbert Enzinger (BMW) 44 P.; 6. Julius Ilmberger (Ducati) 40 P.; 7. Klaus Caspers (Ducati) 37 P.; 8. Jens Hofmann (Ducati) 34 P.

Stirbt die Battle of Twins?

Die Battle of Twins war lange eine der interessantesten Rennklassen in der Deutschen Meisterschaft. Skurile Konstruktionen und interessante Eigenbauten waren technische Leckerbissen. Der dumpfe Sound der Viertakter war eine willkommene Abwechslung zu dem Gekeische der Zweitakter, die normalerweise die Rennstrecken umrunden.

Aber spätestens seit letztem Jahr geht es mit der BOT in Deutschland bergab. Vorbei ist die Zeit, als man mit einem preisgünstigen Eigenbau bis aufs Podest fahren konnte. In den letzten beiden Jahren hat es sich gezeigt, daß man eine Ducati 888 zum Siegen braucht. Immer mehr Fahrer stiegen auf die schnellen und teuren Zweizylinder aus Bologna um, dadurch wurde das Starterfeld immer eintöniger. Die BOT wurde zur BOD (Battle of Ducati). Die letzten markentreuen BMW- und Guzzi-Fahrer

jagen den Ducatis hoffnungslos hinterher und warten auf neue, konkurrenzfähige Motoren.

Die Starterfelder werden immer kleiner und das Interesse der Zuschauer läßt nach. Man hatte gehofft, daß die Rennen etwas spannender werden, wenn man das Hubraumlimit von 1000 ccm aufhebt. Aber dadurch konnten die Guzzis und BMWs die Leistungslücke zu den Ducatis nicht merklich verringern.

Beim letzten Rennen in Colmar gingen nur 17 Motorräder an den Start, zwei fielen aus und damit bekam auch der Letzte mit 2 Runden Rückstand noch Punkte zur Deutschen Meisterschaft. Beim vorletzten Rennen auf dem Nürburgring kamen gar nur 11 Fahrer ins Ziel. In Colmar fanden sich die BOT-Interessierten zu einer Kriesensitzung zusammen. Es wurden zwar viele Vorschläge gemacht (Ducatis verbieten, die Leistung der Ducis durch Reglementänderung beschränken, neuer Name: "Super Twins", zusammenlegen der A- und B-Lizenzen...), aber keine Lösung gefunden, um die "Schlacht der Zweizylinder" wieder attraktiver zu machen.

Wenn die Entwicklung so weiter geht, kann man davon ausgehen, daß für das nächste Jahr nicht die geforderte Anzahl an Nennung bei der OMK eingeht, damit die Battle of Twins zur Deutschen Meisterschaft zugelassen wird. Das bedeutet, daß man wie im SOS-Cup vermehrt auf Militärflugplätzen fahren muß, dadurch wird das Interesse der Fahrer, Zuschauer und Medien weiter gesenkt und die BOT wird weiter an Attraktivität verlieren.

In letzter Minute

Superbike-DM in Most/CSFR

Auf regennasser Strecke fanden die Superbikeläufe in Most statt. Beide Rennen konnte der ehemalige BOT-Meister Hayri Winter gewinnen, der in diesem Jahr mit einer Honda an der Superbike Meisterschaft teilnimmt. Auch der Kawasaki-Fahrer Andreas Hofmann stand zweimal auf dem Podest, er belegte jedesmal den zweiten Platz. Der dritte Platz wurde jeweils von Kawasaki-Fahrern belegt. Im ersten Lauf war es Michael Liedl und im zweiten Durchgang Ernst Gschwender.

Im ersten Lauf belegten die Ducati-Fahrer Roland Oschwald und Bernhard Schick die Plätze acht und neun. Auf den Rängen zwölf, dreizehn und vierzehn folgten die Ducatis von Hans Gratzl, Edwin Weibel und Oliver Schmidt. Im zweiten Rennen führte Weibel zeitweise und wurde als vierter abgewunken. Gratzl wurde elfter und die Plätze dreizehn und fünfzehn gingen an Schick und Schmidt.

Aprilia Pegaso 650

"motorrad, reisen & sport" vergleicht in der Juli-Ausgabe drei Einzylindereuros. Die Aprilia Pegaso 650 tritt hier an gegen Yamaha XTZ 660 Tenere und Honda NX 650 Dominator. Mit 35 Fotos ist der 9½ Seiten lange Artikel bebildert.

Auch "PS" hat in Heft Nr. 7 einen Endurovergleich. Hier muß sich die Aprilia mit der Kawasaki KLE 500 auf vier Seiten messen. Fünf Fotos zeigen die beiden Motorräder.

Ducati Einzylinder

Auf knappen vier Seiten befaßt sich der "Motorradfahrer" mit den Einzylindern mit Königswellenantrieb. 10 Abbildungen zeigen die unterschiedlichen Modelle in Heft 7/92.

Magni-Guzzi

Auf 1½ Seiten mit drei Bildern stellt der "Motorradfahrer" die Magni-Guzzis des ehemaligen MV Agusta Rennleiters Arturo Magni vor. Zu finden ist der Artikel in der Juliausgabe.

Ducati 750 Super Sport

Vier Seiten der Zeitschrift "PS" nimmt ein Vergleich der Ducati 750 SS mit Hondas CBR 600 F ein. Fünf Abbildungen zeigen die unterschiedlichen Konkurrenten in dem Juli-Heft.

Reparaturtip für Guzzi Gespanne

"motorrad Gespanne" berichtet auf 1½ Seiten mit 8 Abbildungen über eine Verbesserungsmöglichkeit der Radlagerung bei den Speichenhinterrädern für Guzzi-Gespanne. Zu finden ist der Artikel in Heft 2/92.

Cagiva Mito 125/ Aprilia AF1 125 Pro Sport

Einen Vergleichstest dieser beiden heißen 125er Motorräder ist in der "mo" auf 5½ Seiten zu finden. Sechs Fotos zeigen die beiden Italienerinnen in der Juliausgabe.

Vespa Cosa

Auf vier Seiten vergleicht der "Motorradfahrer" den Vespa Roller Cosa mit Hondas Roller Helix. 11 farbige Bilder zeigen die beiden unterschiedlichen Scooter in Ausgabe 7/92.

Ein Langstreckentest des Vespa Cosa ist im "mo" 7/92 auf zwei Seiten abgedruckt. Zu dem Artikel gehören drei Bilder.

Laverda 650

Ein Fahrbericht der neuen 650 Laverda (italienische Version) ist in "PS" 7/92 zu finden. Fünf Fotos auf vier Seiten zeigen das Motorrad, mit dem Laverda in die Motorradwelt zurückkehren will.

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR



aprilias

8261 Tübling
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

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

Motorradtreffpunkt in Gelsenkirchen

Ich möchte Euch mit einem Motorradtreffpunkt ganz besonderer Art bekannt machen. Er liegt tief im Ruhrgebiet und zwar in Gelsenkirchen, Stadtteil Horst.

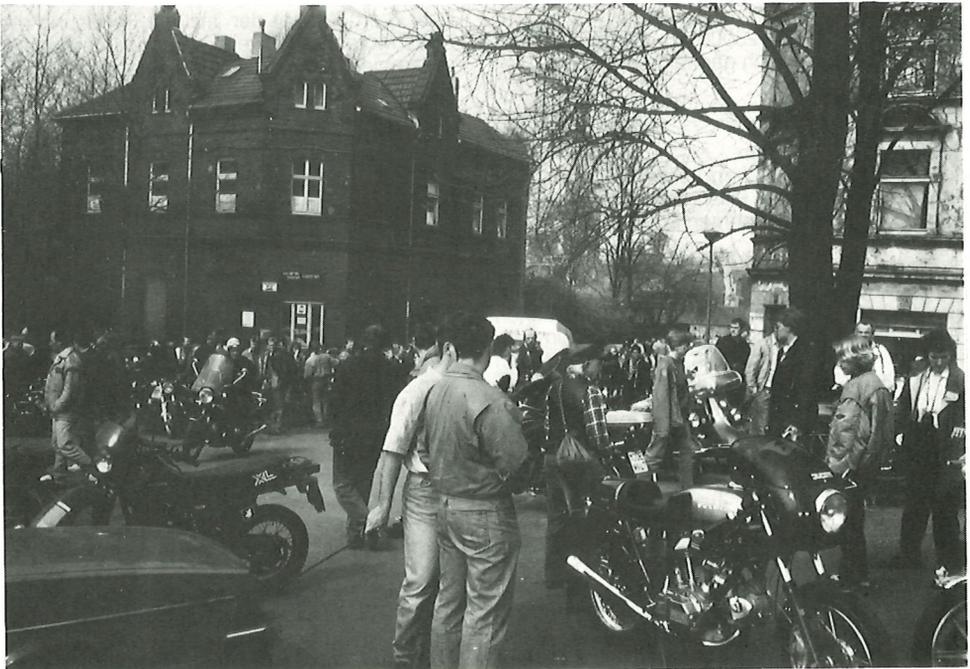
Man findet ihn, indem man A 42 GE-Heßler abfährt Richtung GE-Horst über den Rhein-Herne-Kanal sich dann links hält. Direkt am Kanal sieht man viele Motorräder und Autos stehen, hier braucht man nur links hereinfahren und fühlt sich auf einmal um 30 Jahre zurückversetzt. Hier am Kanal befindet sich ein alter Straßenabschnitt, in dem ein Zweiradmuseum beherbergt ist.

Hier findet jeden zweiten Sonntag im Monat ein großes Klassikertreffen ganz besonderer Güte statt. Dieses Treffen ist ehemals von unseren englischen Classikfreunden begründet worden. Inzwischen treffen sich dort auch viele Freunde italienischer Kräder. Man findet dort auch angemeldete Maschinen von ehemals so klangvollen Namen wie: Indian, Vincent, BSA, Norton, Horex, NSU und die Italiener nicht zu vergessen: Ducati, Guzzi, Benelli, Laverda,

Aermacchi, MV usw. Meistens alles sehr gepflegt und uralt. Hier kommen auch gerade Gespannfahrer auf ihre Kosten.



Im Innenhof des Museums stehen dann Händler, die eine ganze Menge alter Ersatzteile und Motorräder feilbieten. Also Leute, macht einen Trip in die lebendigen 50er, das Ruhrgebiet ist allemal eine Reise wert. Bis bald Joachim



Tuning-Erfahrungen

Nach dem Leitartikel im letzten Heft haben wir zwei Leserbriefe zu dem Thema Tuning-Erfahrungen bekommen.

Hallo MOTALIA-Team.

Auf Eure erneute Bitte möchte ich nun doch meine Erfahrungen mit Tuning Maßnahmen bekanntgeben.

Im Februar 1989 tauschte ich meine Guzzi V 65 GT gegen eine Mille GT ein. Diese fuhr ich dann ca. 1 Jahr (10000 km), ohne etwas an Ihr zu verändern. Doch dann entschloß ich mich, eine Drehmoment Verbesserung bei der Firma Martinek in Köln vornehmen zu lassen.

Ich lieferte der Firma die beiden Köpfe und die Nockenwelle an. An den Köpfen wurden die Ventilsitze verändert und die Einlaßkanäle optimiert. Ebenso wurde natürlich die Nockenwelle verändert und anschließend neu gehärtet. Für die Vergaser bekam ich größere Düsen mitgegeben, die nach erfolgtem Umbau aber noch einmal verändert wurden.

Als ich alles eingebaut hatte, und die Maschine wieder lief, kam nun die Stunde der Wahrheit, ob sich die 850 DM und etwa 10 Stunden Arbeit lohnten, und ich bin nicht enttäuscht worden. Im unteren Drehzahlbereich blieb alles beim alten, doch das bekannte Guzzi Drehzahlloch machte sich nun nicht mehr so stark bemerkbar und ab ca. 4000 Umdrehungen ist ein deutlicher Leistungszuwachs zu verspüren. Die Höchstgeschwindigkeit blieb gleich, aber darauf kam es mir ja auch nicht an.

Mittlerweile bin ich 23000 km damit gefahren und hatte bisher noch gar keine Probleme. Frank G.

"spät", was die schnellere Entflammung des Gemisches wegen der Doppelzündung ausgleichen soll. Die Schwungscheibe habe ich um etwa 1 kg erleichtert. Auf den serienmäßigen 40er Dell'Orto Vergasern sitzen jetzt K+N Luftfilter, und am Auspuff tun 48er Schajor-Krümmen und offene Lafranconis ihren Dienst. Den klobigen und rostigen Vorschalldämpfer habe ich gegen ein verchromtes Interferenzrohr getauscht.

Etwas zeitaufwendig und mühsam entpuppte sich die richtige Bedüsung der Vergaser. Serienmäßig sind 145er Hauptdüsen und 57er Leerlaufdüsen verbaut. Nach langwierigen Probefahrten bin ich jetzt bei 170er Hauptdüsen und 60er Leerlaufdüsen angelangt. In der gesamten Zeit, in der ich die Guzzi fahre, habe ich immer mal wieder umbedüst und probegefahren, wieder umbedüst und wieder probegefahren etc., etc. Komisch dabei war, das selbst bei Hauptdüsengrößen von 200 und mehr das Kerzenbild keine großen Veränderungen zeigte. Diese Erscheinung wird wohl durch die Doppelzündung hervorgerufen. Nur der mangelnde Durchzug im oberen Drehzahlbereich und die verrußten Auspuffrohre zeigten sofort an, daß der Motor zu fett lief. Den Wärmewert der Kerzen habe ich übrigens von 5 auf 6 erhöht. Mit der jetzigen Bedüsung dreht der Motor ohne weiteres aus. Eventuell probiere ich noch mal 165er Hauptdüsen aus, doch diese sind dann schon hart an der Grenze des Möglichen. Die Düsennadel steht übrigens auf der dritten Kerbe (zweithöchste Stellung).

Zu der Vergaserbedüsung ist noch zu sagen, daß je nach Veränderungen am Motor, wie zum Beispiel offener Auspuff, Trichter oder Luftfilter, andere Nockenwelle oder Doppelzündung die Vergaserabstimmung individuell ist. Manch einen scheint vielleicht der Sprung der Hauptdüsengröße viel zu gering, doch ich habe diesen Wert in mühevoller Arbeit erprobt. Einer reinen Sportnockenwelle wie zum Beispiel der P3 habe ich keinen Vorzug gegeben, da ich befürchtete, die Drehmomentkurve im unteren Bereich würde zu schwach ausfallen. Daher habe ich die Schwungmasse nur geringfügig erleichtert, so daß der Motor im Stadtverkehr noch mit 1500 U/min gemächlich bewegt werden kann. Alltagstauglichkeit war mir hier etwas wichtiger als ein Tick besseres Durchzugsvermögen.

Ansonsten habe ich den Motor original gelassen. Er hat meiner Meinung nach eine sehr gute Leistungscharakteristik mit ordentlich "Dampf" von unten und gutem "Drehvermögen", zu dem - wie oben schon erwähnt - eine

Hallo, MOTALIA-Team,

ich nehme Euren letzten Leitartikel zum Anlaß und schildere meine Erfahrungen und Meinungen zu Tuning-Maßnahmen am Beispiel meiner Le Mans.

Im Sommer '89 erstand ich eine neue Guzzi Le Mans V. Was mir als erstes negativ auffiel, war die lückenhafte Drehmomentkurve. Zwischen 4000 und 5000 U/min hatte der Motor ein richtiges Drehmomentloch, so daß voll beladen zum Überholen manchmal bis zu 2 Gänge heruntergeschaltet werden mußte!

Solche Manieren bei einer Guzzi, deren Motor ja eigentlich immer Drehmoment satt haben sollte, lies ich nicht auf mir sitzen. Im darauffolgenden Winter nahm ich einige Umbauten am Motor vor, die über offene Ansaug- und Auspuffwege hinausgingen. Die originale Nocke wich der sogenannten "Füllernocke" von Guzzi. Eine zweite Zündkerze pro Brennraum, zusammen mit der Piranha-Kontaktloszündung sorgten für die richtigen Funken. Ein etwas größerer Distanzring auf der Zündungswelle verschob die maximale Frühzündung etwas auf

saubere Abstimmung von Zündung und Vergasern Voraussetzung ist.

Eine noch anstehende Arbeit, die ich vielleicht im nächsten Winter machen werde, ist die Angleichung von Ansaug- und Auslaßkanälen samt Poliererei.

Zwischenzeitlich habe ich die Maschine auch optisch umgebaut mit Halbschale, Höcker, Alutank und Aluseitendeckeln, anderen Fußrasten, etc. und einer Forcella-Gabel, die übrigens sehr gut ist.

Von Anfang an Sorgen bereitete mir die Vergaserbetätigung. Mittlerweile habe ich flache Vergaserdeckel, etwas leichtere Federn und einen Magura Doppelzuggasgriff montiert. Die Betätigung ist jetzt relativ leichtgängig und funktioniert ganz zu meiner Zufriedenheit.

Zurück zum Motor: Sollte sich jemand dazu entschließen, seinen Motor zu "tunen", so sollte er/sie sich erst einmal klarmachen, was er/sie von dem Motor verlangt. Soll er erstens ein gutes Drehmoment aufweisen, oder ordentlich Power im oberen Drehzahlbereich haben, denn beides ist nur sehr schwer bzw. gar nicht zusammen zu erreichen.

Mal abgesehen von ein paar Dingen wie offene Vergaser und Auspuff sowie eventuell kontaktlose Zündung, gibt es zwei verschiedene Richtungen:

1. mehr Hubraum - also 1100er Zylinder drauf, eventuell noch größere Ventile und höher verdichtende Kolben - fertig. Dabei wird der Motor aber eher zäh im oberen Drehzahlbereich.

Oder die 2. aber interessantere Variante, den Motor so umzubauen, daß er etwas höhere Drehzahlen bekommt und auch verträgt. Hierbei entpuppt sich natürlich ein Schraubobjekt, da ja bekanntlich viele Teile bewegt werden müssen. Stärkere Ventillfedern erfordern mehr Kraft und die Trägheit der bewegten Teile kommt hinzu. Die Elastizität im Ventiltrieb nimmt zu, so daß im ungünstigsten Fall sich die Steuerzeiten und Zündungszeiten verändern (bei Vollast) und der Motor eher Leistung verliert. Ducati-Fahrer seid begrüßt, solche Probleme kennt ihr nicht. Der Ventiltrieb müßte so erleichtert werden und mit Rückholfedern ausgerüstet werden (zum Beispiel die Stößelstangen), daß er, abgesehen von den Ventillfedern, sehr leicht, also massenarm zu bewegen wäre.

Ich kenne aber keine Firma, die solche Umbauten produziert oder vertreibt. Eigenbau ist auch hier das Motto.

Die penible Feinstwuchtung von Kurbeltrieb und Schwungmasse ist auch erst bei Drehzahlen interessant, die eine Guzzi sowieso nie erreicht. Serienmäßig sind diese Teile schon ausreichend gewuchtet. Höher verdichtende Kolben sind eine schönere Sache, doch auch diese brauchen letztendlich mehr Kraft.

Ein weiterer großer Bereich für Tuningmaßnahmen ist die Optimierung der Gaswechsel-

vorgänge. Abgesehen von einer anderen Nockenwelle bleibt noch die Vergrößerung der Ventile, was aber wiederum stärkere Ventillfedern sowie mehr Masse (Ventile) und somit mehr Kraft im Ventiltrieb erfordert. Außerdem sind die serienmäßigen Ventilgrößen schon fast am Maximum angelangt. Ein Pluspunkt des Guzzi-Motors in Sachen Tuning ist die schwere Nockenwelle, die zur "Steifheit" des Ventiltriebs beiträgt (siehe oben), und die "Tuningfreundlichkeit" sowie das reichhaltige Angebot.

So, das sind eine ganze Masse theoretischer Sachen. Zum Schluß bleibt mir der Rat an die interessierten Leser, bei geplanten Tuningmaßnahmen erst mal zu klären, welche Charakteristik soll der Motor nachher haben? Und dann sollte man sich mit ein paar erfahrenen Schraubern und Freunden zusammensetzen und die einzelnen Tuningmaßnahmen erörtern und festlegen, wobei je nach Geldbeutel und technischen Voraussetzungen (Werkstatt, Maschinen) Grenzen gesetzt sind.

Zu guter Letzt bleibt noch zu erwähnen, daß ein sauber abgestimmter und eingestellter Serienmotor allemal mehr bringt (vor allem mehr Fahrspaß) als ein mit sämtlichen Tuningteilen vermurkster Motor. Maßhalten ist also keineswegs etwas negatives.

Denn mal los, viel Spaß und Ausdauer beim Basteln!

Ciao, Bernhard

Benelli  **DUCATI**

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

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

REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

Der Eintrag regelmäßiger Italotreffe 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 Düren. Info: Tel. 05321/80627.

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

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

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

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

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

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

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

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

Spaghetti- und Oldtimerfreunde treffen sich jeden 1. Freitag in den Vereinsstuben, 8891 Tödtenried 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 Kämmerlei, Fabrikhof in Delmenhorst. Kontaktadresse: Stefan Aumann, Tel.: 04432/1610.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat Italo-Klöntreffen in Hamburgs Süden. Ab 19 Uhr im "Hornbacher's" (ehem. 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: 10.06., 08.07., 05.08., 02.09., 30.09., 28.10. ab 20.00 Uhr. Info: R. Bischoff, Westerstede-Str. 92, 2910 Westerstede-Linden, Tel. 04409/8140.

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

Nur 49,- DM
incl. Porto und Verpackung

EUROSPEED
VIDEOS

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos Saison 1991

**SoS
Cup**

**BoT
DM**

**SERIE
DM**

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

Weiterhin lieferbar:  SoS '90, BoT '90, Superbike '90 jeweils nur 59,- DM
 BoT '89 und Superbike '89 jeweils nur 49,- DM

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

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

Motiv: **Guzzi**

Motiv: **Ducati**

Den Betrag lege ich in bar oder als Verrechnungsscheck bei.

Bitte buchen Sie den Betrag von meinem Konto ab. Meine Bankverbindung ist:

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Kein Nachnahmeversand möglich!

Antwort

Verlag Hasselbrink

Schönberger Str. 2

2322 Lütjenburg

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

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

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Verlag Hasselbrink

Schönberger Str. 2

2322 Lütjenburg

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

MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

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

_____ Bank

_____ Bankleitzahl

_____ Kontonummer

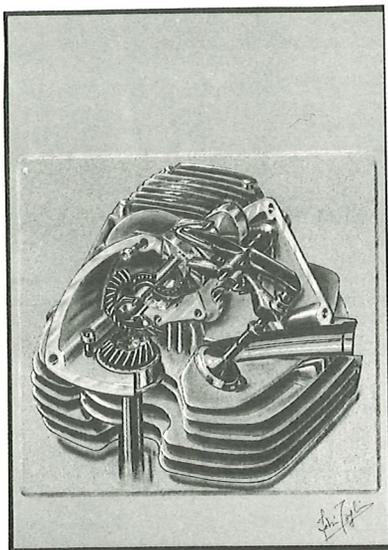
_____ Unterschrift

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

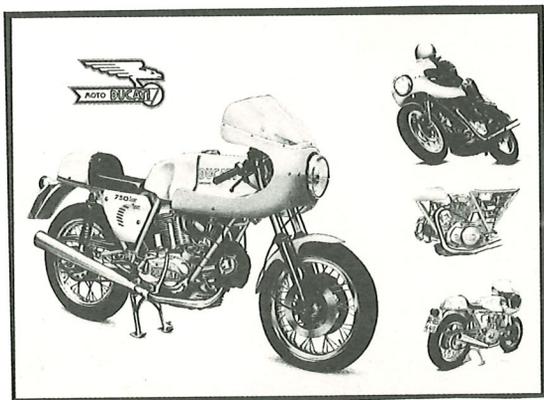
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



Links: Ducati-Zylinderkopf, mit
vielfältigem 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

Leserbriefe

Moin-Moin liebes Motalia-Team.

Ich habe folgendes Problem: Und zwar habe ich im Januar zwei Bremsscheiben für das Vorderrad meiner Cali II bei Stein-Dinse in Braunschweig bestellt, da die alten Scheiben nach 65 000 km verschlissen waren.

Man sagte mir, daß die Scheiben von der T3 und der Cali II dieselben sein und schickte mir ein Paar zu.

Ich dann eingebaut und siehe da, ich stellte bei aufgebocktem Vorderrad fest, daß die Scheiben einen kleinen Seitenschlag hatten, der sich nach einer halben Drehung des Vorderrades durch Schleifen am jeweiligen Bremsattel bemerkbar machte. Beim Fahren bemerkte man zunächst nichts, doch nach 3500 km beim Bremsen plötzlich Unruhe im Lenker und nur noch zuckende Bremswirkung, obwohl die Scheiben beim Fahren nicht heiß werden.

Da die Bremskolben im Sattel weder fest waren, noch die Beläge schadhaft waren, führte ich das Verziehen der Scheiben auf einen Materialfehler zurück.

Die Scheiben wieder ausgebaut und bei Stein-Dinse vermessen lassen.

Es wurden mir dann auf Kulanz neue Scheiben geschickt, die aber genauso einen Seitenschlag beim Einbau aufwiesen wie das erste Paar. Nun meine Frage, könnt Ihr meinen Brief bei Euch im Heft abdrucken, vielleicht schreibt ja jemand, der ebenfalls Ärger mit Brems Scheiben diesen Typs hat.

Im Voraus vielen Dank. Frank Dünnes, Moorlandbogen 18, 2104 Hamburg 92

Brief an die ItaloFreunde Freiburg i.Br.

Ich bin extra 550 km vom Ruhrgebiet in den Schwarzwald gefahren, um unter anderem auch die dortigen ItaloFreunde zu treffen. Aber Fehlanzeige, sowohl am Schauinsland als auch in der Stammkneipe Kronenbräueck war niemand zu finden, was ich sehr schade fand. Das ganze spielte sich am 19. Juni ab. Jungs besert Euch.

Bis bald Joachim



MOTO GUZZI

10 Jahre

Hökenschneider GbR

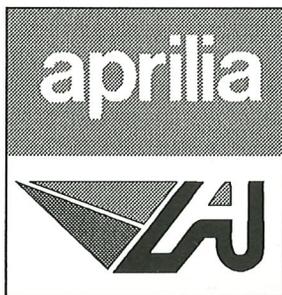
Moto Guzzi + Aprilia Vertragshändler

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

Rufen Sie uns an: 0521/452445

und nutzen Sie unsere Erfahrung !

Bielefeld



Italo-Treffen in Schweden

Vom 28.05.-31.05.92 fand das 5. Motorradtreffen für italienische Bikes in Löndsboda statt.

Wir fuhren am 28.05. gegen 10 Uhr zu Hause los. Unsere erste Etappe führte uns nach Puttgarden, von wo uns die Fähre ins dänische Rodbyhavn übersetzen sollte. Nachdem wir unsere Fahrscheine gelöst hatten, konnten wir ohne Wartezeit gleich auf das Schiff fahren. Die Autobahnen in Dänemark sind ja immer etwas langweilig zu fahren, da sie fast nur geradeaus gehen, darum entschieden wir uns auf kleineren Straßen nach Helsingör zu kommen, wo wir die zweite Fähre nach Schweden nehmen wollten. Auch hier klappte die Überfahrt problemlos, ohne daß wir lange warten mußten. Jetzt brauchten wir nur noch die letzten 150 km von Helsingborg nach Löndsboda zurücklegen.

Kurz vor Löndsboda standen dann grün-weiß-rote Schilder am Straßenrand und wiesen uns den Weg zum Treffen. Nach kurzer Fahrt durch einen Wald kamen wir auf dem Treffenplatz an, der sehr schön an einem kleinen See gelegen war. Nur wenige hundert Meter entfernt war eine Badestelle, die von den Treffenteilnehmern genutzt wurde. Auf dem Gelände befanden sich zwei Häuser, in dem einen wurden Essen und Getränke verkauft und in dem anderen gab es Duschen und Toiletten. Außerdem befand sich hier ein scheunenartiger Raum, in dem abends die Live-Gruppen auftraten.

Bei unserem ersten Rundgang auf der Suche nach einem geeigneten Zeltplatz stellten wir fest, daß über 60 % der Anwesenden Deutsche waren und darunter befanden sich einige Bekannte.

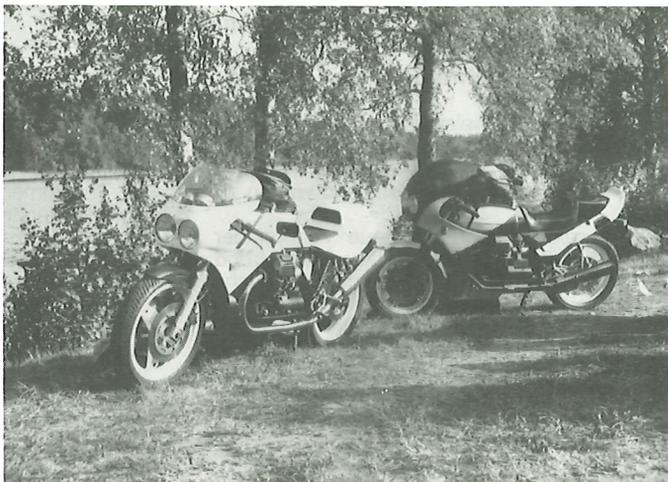
Am Freitag nachmittag fand eine Ausfahrt statt, die uns zu einem ca. 50 km entfernten See führte. Insgesamt nahmen 67 Motorräder an der Tour teil. Bei dem See wurden ein paar Spiele durchgeführt. Als Spiel hatten sich die Schweden Tankweitwurf einfallen lassen. Zwei Yamaha-Tanks waren hierfür mit einer Steinfüllung und Tragegriffen vorbereitet worden. Ein "RD"-Tank für die Frauen und ein "FJ"-Tank für die Männer. Nachdem die Spiele beendet waren, hatte man eine Stunde Zeit, die Gegend zu erkunden. Wir entschlossen uns, in einem Imbiss eine Erfrischung zu uns zu nehmen. Anschließend wurde dann eine Dampferfahrt auf dem See unternommen, der Preis dafür war in der Nennung enthalten. Die Schifffahrt dauerte etwa 1½ Std. Danach ging es wieder zurück zum Treffenplatz, hier wurden die inzwischen neu angekommenen Motorräder beguckt und über einige Umbauten geredet. Am Abend spielte eine Live-Gruppe und die Stimmung war super.

Unten: Der Treffenplatz lag direkt an einem schönen See.



Am Samstag wurde eine Fußgängerally veranstaltet, an der wir aber nicht teilnahmen. Stattdessen erkundeten wir bei bestem Sonnenschein die Umgebung auf eigene Faust mit unseren Motorrädern und besuchten Bekannte vom Moto Guzzi Club Schweden, die in der Nähe wohnen. Da es uns zu langweilig war, nur Bundesstraße zu fahren, bogen wir in kleinere Straßen ab und folgten nicht der Karte sondern der Himmelsrichtung. Dabei stellten wir fest, daß am Anfang gut geteerte Straßen mit einem Mal zur Schotterpiste wurden. Die wenigen Anwohner, die wir trafen, guckten uns recht erstaunt an, es kommt vermutlich nicht so häufig vor, daß sich Fremde hierher verirren.

Zurück auf dem Treffen, haben wir abends ein Lagerfeuer angezündet, in der stillen Hoffnung die zahlreichen Mücken damit etwas abzuschrecken. Diese blieben aber unbeeindruckt. Am Samstag abend fand die Preisverleihung statt. Hierbei gaben die beiden Veranstalter bekannt, daß es wohl das letzte Treffen war, was sie organisiert haben. Ein Ersatztreffen soll



Zwei schöne Guzzis aus Dänemark. Die vordere verfügte über eine Edelstahlauspuffanlage, bei der alle Schweißnähte so poliert waren, daß es aussah, als wenn sie aus einem Stück gefertigt worden wäre.

im nächsten Jahr etwa 400 km nördlicher stattfinden. Danach spielte wieder die Band. Am Sonntag vormittag ging es zurück nach Hause. Wir nahmen zwar wieder die gleichen Fährten, aber zur Abwechslung wurden andere Straßen ausgewählt.
Susi

"Schaut doch mal vorbei"



**Shoei Helme
und
Motorradbekleidung**

**Probefahrten
auf allen Ducati und Aprilia
Modellen möglich !
Viele neue und gebrauchte
Guzzi's**

DUCATI

aprilias



Neufahrzeuge

Ducati 888 SP IV
Ducati 851 S4
Ducati 900 Superlight
Ducati 900 SS Carenata
Ducati 750 SS Nuda
Ducati 750 SS Carenata
Ducati 907 i.e.
Moto Guzzi Mille GT
Moto Guzzi California C
Moto Guzzi Le Mans V
Aprilia AF 1 125 Pro Sport
Aprilia Pegaso 650
Aprilia Amico Roller

Carstens

Gebrauchtfahrzeuge

Moto Guzzi Mille GT, 47000 km
Moto Guzzi Cali II, 45000 km
Moto Guzzi V 50, 36000 km
Moto Guzzi 850 T, an Bastler
Ducati 900 SS, 10000 km
Ducati 907 i.e., 10000 km

Fremdfabrikate

Honda CBR 600 F, 350 km, 12000 DM
Kawasaki ZXR 750, 1800 km, i.A.
Honda CBR 900 RR, 9000 km, i.A.

**- DNL- und Aprilia-Vertragshändler -
Moto Guzzi Motorräder**

Fedderinger Str. 10 • 2246 Hennstedt • Tel. 04836 /1550

Die IFMA wirft ihre Schatten voraus

Bis zur großen Zweiradmesse in Köln sind zwar noch ein paar Monate Zeit, aber die italienischen Motorradhersteller scheinen nicht auf die Ausstellung in Deutschland warten zu wollen.

Cagiva zeigte schon die neue Version der Mito 125. Eine neue Upside-Down Gabel und ein Zentralfederbein, beides von Marzocchi, sollen weicher ansprechen als beim Vorjahresmodell. Zur Verbesserung der Bremsanlage griff man ins Regal der Ducati 750. Eine 320 mm Bremsscheibe mit Vierkolbenbremsattel wird sicher für ausreichende Verzögerungswerte sorgen. Um den immer strenger werdenden Abgaswerten gerecht zu werden, wurde die Auspuffanlage mit einem Katalysator aufgewertet.

Von der Cagiva Elefant gibt es bekanntlich zwei Versionen, die Lucky Explorer und die GT, die sich aber nur in der Anzahl der Gänge, der Länge der Federwege und der Sitzbank unterscheiden. Für 1993 soll es drei Elefanten geben. Eine Version für den reinen Straßeneinsatz, eine reine Geländesportausführung und eine Zwischenversion im Stil der heutigen Elefant.

Auch bei **Ducati** hat man schon aus dem Nähkästchen geplaudert. Ein neuer Viertakter mit 196 Kubik soll die Meßlatte für den schnellsten Serienzweizylinder weiter nach oben verschieben. Eine Alu-Einarmschwinge wird zu den auffälligen Neuerungen zählen. Dieses Modell soll vermutlich 1993 in der Langstreckenweltmeisterschaft eingesetzt werden.

Die 907 i.e., die zwar nicht mehr die Bezeichnung Paso trägt, aber immer noch so aussieht, soll endlich ein komplett neues Styling, vermutlich in Richtung Tourenmotorrad erhalten. Vermutlich bekommt sie auch als erstes Modell den neuen Zweiventilmotor mit 975 ccm, ca. 88 PS und Wasserkühlung.

Auf die Präsentation zweier neuer Ducati-Motoren wartet die Fachwelt schon mit Spannung. Einen Einzylinder, der aus dem 851-Motor entwickelt wurde und der Vierzylinder, an dem Ducati zusammen mit Ferrari arbeitet. Wie weit das Vierzylinderprojekt gediegen ist, läßt sich schlecht beurteilen, aber ein Einzylindermotorrad sollte in Köln als Rennversion für die beliebte Sound of Singles Klasse zu sehen sein. Für das nächste Jahr sollen Rennmaschinen ausgeliefert werden, so wie es schon für dieses Jahr geplant war. Straßenmotorräder mit dem neuen Einzylindermotor wird es vorraussichtlich erst 1994 zu kaufen geben.

Laverda wird in Köln sicher wieder die 650

Zweizylinder zeigen, die aber angeblich schon jetzt in der Produktion sein soll. Das V6-Rennmotorstück wird sicher ausgestellt werden, ist aber für den Normalbürger unerschwinglich.

In Zusammenarbeit mit dem italienischen Batterie-Hersteller Fiamm (von dieser Firma stammen auch die lauten Guzzi-Hupen) will Laverda einen Elektro-Roller konstruieren. Dieses Jahr soll ein Prototyp hergestellt werden, eine Serienproduktion ist für 1993 geplant.

Wie wir schon im letzten Heft berichtet haben, wird **Moto Guzzi** vielleicht eine neue 750 ccm-Sportmaschine mit zwei Ventilen und Stößelstangen zeigen, die ihr Gemisch über eine Einspritzanlage bekommt. Auch von einer neuen 400er mit vier Ventilen wird gemunkelt. Schon 1987 zeigte Moto Guzzi auf dem Mailänder Salon die Falco 350, deren Motor sozusagen ein Vorläufer der heutigen Daytona ist. Das Motorrad ging nie in Produktion. Angespornt durch den Erfolg der Ducati 400 SS in Japan und anderswo überlegt Guzzi, die Falco wiederzubeleben. Aber die Vorstellung eines Prototyps wird vermutlich erst auf dem Mailänder Salon 1993 stattfinden.

Piaggio Quartz

Piaggio hat einen neuen Roller vorgestellt, der sich durch einen wassergekühlten Motor von seinen Konkurrenten unterscheidet. Das 50-Kubik-Einzylinder-Zweitakttriebwerk soll dadurch besonders leise sein. Ein automatisches Getriebe und der elektrische E-Starter vereinfachen die Handhabung. Der Verkaufspreis beträgt knappe 4300 DM.

Neuer Laverda-Importeur

Für Deutschland gibt es einen neuen Laverda-Importeur. Prolaverda Vertriebs GmbH ist der Name der neuen Gesellschaft, die ihren Sitz in der Sandstraße 13 in 5020 Frechen hat. Unter der gleichen Adresse ist die Firma DNL Motorrad GmbH ansässig, die Importeur für Cagiva, Ducati und Morini ist. Wann die neue Laverda 650 erhältlich sein wird, ist noch nicht geklärt, da für den deutschen Markt einige Veränderungen vorgenommen werden müssen. Auf alle Fälle wird das Motorrad noch nicht im Juli lieferbar sein, wie in einer Motorradzeitungen zu lesen war.

Der bisherige Importeur, die Firma Moto Witt GmbH, Industriestr. 53 a, 5047 Wesseling-B., Tel. 02232/5458 wird sich natürlich auch weiterhin um ihre Laverda-Kunden bemühen und soweit es ihr möglich ist, Ersatzteile und Zubehör anbieten.

Neues Guzzi-Buch

In der Serie "Schrader-Motor-Chronik" soll im September/November ein neues Buch erscheinen, das sich mit den Motorrädern aus Mandello befaßt. Das Buch in dem Format 21 x 19,8 cm soll 96 Seiten mit ca. 120 teils farbigen Abbildungen haben. Das Buch erscheint im Schrader Verlag, Hinter den Höfen 7, 3113 Suderburg 2 und wird im Buchhandel für 39 DM erhältlich sein.

Die besten Sportmotorräder

"PS" hat in einem Preisausschreiben das beste Sportmotorrad wählen lassen. Von den 20181 Lesern, die sich an dieser Umfrage beteiligten, wählten 15,87 Prozent die Bimota Furano als das beste Sportmotorrad überhaupt. Auf Platz zwei kommt die Suzuki GSX-R 750 W (8,8 %), dicht gefolgt von der Ducati 851 SP III (7,83 %). Zusätzlich gab es die Kategorien:

1. Sportliche Motorräder bis 600 ccm
2. Sportliche Enduros bis 600 ccm
3. Sportliche Motorräder über 600 ccm
4. Sportliche Enduros über 600 ccm.

Bei den Sportlern bis 600 ccm gewann die Honda CBR 600 F (36,99 %) vor Suzukis RGV 250 (11,25 %). Auf den Plätzen sechs und sieben sind die Ducati 400 SS (4.04 %) und Bimota Bellaria (3,97 %) zu finden.

Vier Italiener sind bei den Enduros bis 600 ccm unter den ersten 10 zu finden. Gilera Nordwest (Platz 4, 11,44 %), Husqvarna 610 TE (Platz 7, 3,63 %), Aprilia Pegaso 600 (Platz 9, 3,40 %) und Gilera RC 600 C (Platz 10, 3,27 %). Sieger wurde Yamaha XT 600 (16,74 %) vor Suzuki DR 350 S (15,66 %).

Auch bei den Sportlern der oberen Hubraumklasse konnten sich vier Italienerinnen unter den Top Ten platzieren. Ganz oben in der Lesergunst stehen zwar Suzuki GSX-R 750 W (13,10 %) und Honda CBR 900 RR (10,12 %). Doch dahinter folgen Bimota Furano (9,71 %) und Ducati 851 SP III (7,61 %). Auf den Plätzen sechs und neun liegen die Ducatis 900 SS (4,73 %) und 750 SS (3,24 %).

Die Klasse der Groß-Enduros gewann die Cagiva Elefant 900 (24,53 %) mit großem Vorsprung vor Yamaha XTZ 750 (13,39 %) und BMW R 100 GS Paris-Dakar (9,51 %). Auf Platz sechs ist noch die Aprilia 650 Pegaso (7,98 %) zu finden.

In der Gunst der PS-Leser scheint die Marke Ducati sehr beliebt zu sein. Fast alle aktuellen Ducati-Modelle konnten sich in den Top Ten der einzelnen Kategorien platzieren. Ein großer Erfolg für das italienische Motorradwerk aus Bologna.

Zulassungen in Deutschland

Die Zulassungszahlen für das erste Quartal zeigen, daß der Motorradboom nicht aufhört. In den ersten drei Monaten des Jahres wurden 42623 Motorräder neu zugelassen (36229 im Vorjahr). Zu den Gewinnern gehört eindeutig Ducati. 534 Zweizylinder aus Bologna sind im Frühjahr neu auf die bundesdeutschen Straßen gekommen. Das ist gegenüber den 106 Ducs von '91 eine Steigerung um 403 %! Und wenn Ducati mehr Motorräder liefern könnte, würden noch mehr Ducs auf unseren Straßen rollen. Aber obwohl Ducati die Produktion von Jahr zu Jahr erhöht, kommt man der Nachfrage nicht hinterher.

Auf der Verliererseite steht Moto Guzzi. Hatten sich '91 noch 250 Käufer im ersten Quartal für ein Motorrad aus Mandello entschieden, waren es heuer nur noch 158 Motorradfahrer, die dem V2 aus Mandello den Vorzug gaben. Das entspricht einer Veränderung von fast -37 % zum Vorjahr. Damit liegt Guzzi auf Platz 10 der Zulassungsstatistik hinter KTM und MZ. Die neuen Modelle Quota und Daytona werden die Zulassungszahlen hoffentlich wieder ankurbeln.











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

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

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

Neue Kataloge

Für Guzzi-Fans gibt es zwei neue Zubehör- und Ersatzteilkataloge: Nach langer Wartezeit hat die Fa. Stein-Dinse, Im alten Dorfe 3, 3300 Braunschweig, Tel. 0531/314949 ihren Katalog fertiggestellt. Auf 64 DIN A4 Seiten und einer zusätzlichen Preisliste können sich Guzzi-Fahrer informieren. Der Katalog kann kostenlos angefordert werden.

Nach zwei Jahren hat auch die Firma Escher, Unterstr. 70, 4717 Nordkirchen 2, Tel. 02596/600 einen neuen Katalog in Arbeit. Wie beim '90er Katalog, wird es sich um ein DIN A5 Heft handeln, das mit ca. 30 Seiten etwas dicker geworden ist. Zum Erscheinungstermin dieser MOTALIA soll der Katalog fertiggestellt sein. Er kann ebenfalls kostenlos geordert werden. Auch Ducati-Fahrer können in neuen Katalogen stöbern. Der Italo-Shop, Rosmarinstraße 43, 4040 Neuss, Tel. 02131/47925 bietet zwei Kataloge für Ducatisti an. Katalog A umfaßt die Modelle 1969-87, im Katalog B findet man die Artikel für die neueren Ducatis ab 1988. Die DIN A4 Kataloge mit je mehr als 100 Seiten kosten 13 DM pro Stück.

Alu- und VA-Accessories für Guzzis

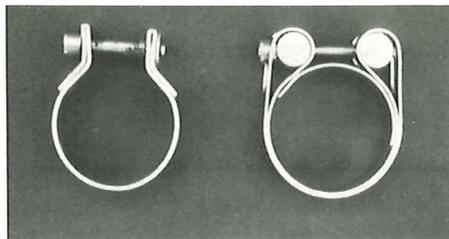
Italienerfahrer im Allgemeinen und Guzzi-Fahrer im besonderen haben eine Vorliebe für zwei bestimmte Metallsorten: Aluminium und Edelstahl. Beide Materialien rosten nicht - und was fast noch schöner ist, sie lassen sich herrlich polieren. Es muß ja nicht alles Chrom sein, was glänzt. Teile aus diesen hochwertigen Materialien bieten sich als Ersatz für rostgefährdete Originalteile oder als zusätzlicher Blickfang an.

Krümmerflansche aus Aluminium

Gerne rosten bei den Guzzis die Auspuffflansche, mit denen die Krümmer an den Zylinderköpfen festgeschraubt sind, und die Auspuffschellen. Aus Alu gefertigte Krümmerflansche bietet nun die Firma M.A.X. an. Die Auspuffsterne werden auf einer CNC-Maschine gefräst und kostet 57 DM pro Stück. Sie sind in verschiedenen Durchmessern für die unterschiedlichen Krümmeranlagen lieferbar.

Edelstahlauspuffschellen

Auspuffschellen aus Edelstahl gibt es in zwei Ausführungen: Reiner Edelmännchen bietet Schellen in den Durchmessern 42 mm (Guzzi vorne), 44 mm (Guzzi hinten) und 45 mm (Ducati 851-900) an. Die Schellen kosten 8,50 DM pro Stück. Deutlich aufwendigere Schellen verkauft die Firma M.A.X.. Die Schellen, die auf dem ganzen Umfang anliegen, kosten 19,90 DM pro Stück und sind in den Größen 38 - 65 mm lieferbar.



Links die Schelle von Edelmännchen für 8,50 DM, rechts die aufwendigere Schelle von M.A.X. für 19,90 DM.

Aludeckel für Verteiler und Bremsflüssigkeitsbehälter

Fast jeder, der an seiner Guzzi eine kontaktlose Zündanlage der Firmen Piranha oder Lucas montiert hat, ärgert sich über den Verteilerdeckel. Das stabile Original kann nicht mehr verwendet werden, da es nicht hoch genug ist und der mitgelieferte Deckel paßt nicht richtig und außerdem ist er aus so dünnem Material gefertigt, daß er schnell beim Anziehen der Schrauben bricht. Auch der Hitze des rechten Zylinders sind die Deckel nicht immer gewachsen und verformen sich manchmal.

Als Lösung bietet die Firma Bartholli Italo-Parts nun einen Verteilerdeckel aus poliertem Aluminium an. Der Deckel wird auf CNC-Maschinen gedreht und gefräst und hinterher poliert. Das glänzende Teil kostet 78 DM.

Bei der gleichen Adresse bekommt man auch Alu-Deckel für die Bremsflüssigkeitsbehälter. Es werden zwei Größen angeboten für die Handbremse und für die Fußbremse. Der Preis beträgt 35 DM pro Stück, ein Satz für Hand- und Fußbremse kostet 65 DM.

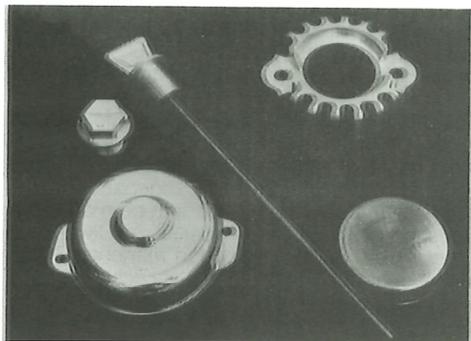
Öleinfüllschrauben und Meßstäbe

CNC-gefräste Schrauben aus Alu für die Öleinfüllöffnung bietet die Firma M.A.X. an. Die Schrauben gibt es mit oder ohne Magneten für 27,50 bzw. 25 DM. In den Kopf ist der stilisierte Guzzi-Adler gefräst.

Viele Firmen bieten Ölmeßstäbe an, mit denen die Ölstandskontrolle ohne Werkzeug vorgenommen werden kann. Der hier abgebildete Ölmeßstab stammt von M.A.X., ist CNC-gefräst und kostet 50 DM. Ähnliche Meßstäbe, aber mit kleinerem Griffstück gibt es bei Stein-Dinse und Moto Spezial für 29 DM. Moto Spezial, M.A.X. und Escher bieten auch Meßstäbe ohne Gewinde zum Drücken an. Der aus Alu gefertigte Meßstab von Moto Spezial kostet 79,10 DM, M.A.X. verlangt 79 DM und für den Messingmeßstab von Escher muß man 49 DM bezahlen. Bei Moto Spezial gibt es jetzt auch Alu-Meßstäbe zum Schrauben mit Verlängerungsrohr für die Modelle mit Verkleidung

Zubehör - Tuning

(z.B. SP). Der Preis beträgt 85,20 DM.
Bei der Bestellung eines Ölmeßstabes muß immer angegeben werden, ob man eine Guzzini mit oder ohne Ölwannezwischeneinigung fährt, da die Meßstäbe unterschiedlich lang sind.



Bezugsadressen:

Bartholli Italo-Parts, Roncallistr. 12, 52110
Triesdorf 13, Tel. 022441/83857.

Reiner Edelmann, Zur Kinappschaft 9, 52443
Hendorf, Tel. 02744/260.

B. Escher, Wintersstr. 70, 47117 Nordkirchen
2, Tel. 02596/600.

M.A.X., Hauptstr. 93, 75411 Straubenhardt,
Tel: 07082/1427.

Moto Spezial, Wachser Str. 23, 7423 Gomadingen,
Tel. 07385/1678.

Stein-Dinse, Im alten Dorfe 3F, 3300 Bhaun-
schweig, Tel. 0531/314949.

*Glänzendes Aluminium stellt jeder Guzzigut.
Oben von links: Öleinfüllschraube, Ölmeßstab
und Krümmerflansch der Firma M.A.X.
Unten: Deckel für Verteiler und Bremsflüss-
sigkeitsbehälter von Bartholli.*

Geschenk-ABO

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

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

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-ABO ver-
schenken an:

Name: _____

Strasse: _____

Ort: _____

Land: _____

Das erste Heft soll möglichst am _____ ankommen.

Dem Betrag von 35,-DM habe ich

- auf das Konto Nr. 742 1771 der Sparkasse
Kiel (BLZ 210 5011 70) überwiesen.
- als Scheck beigelegt.

Datum: _____

Unterschrift: _____

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

Das MOTALIA-Geschenk-ABO kann immer halb vom 7. Tag an widerrufen werden.

Coupons ausschneiden, kopieren oder abtschreiben und an den Verlag Felix Hasselbrink, Schönberger Str. 2,
2222 Wittjenburg schicken.

Ölfilterumbauten für Guzzis

Anlässlich unseres Artikel über außenliegende Ölfilter in der letzten Ausgabe, haben wir einige Anfragen von Guzzi-Fahrern über außenliegende Ölfilter für die großen V2 bekommen. Wir hatten zwar schon in Heft Nr. 7 einen Artikel über Ölfilter für Guzzis, aber da das schon fast drei Jahre her ist, wollen wir das Thema nochmal aufgreifen.

Seit dem Modell 850 T verwendet Moto Guzzi einen Ölfilter, der unverständlichlicherweise innerhalb des Motors sitzt. Zum Filterwechsel muß also immer erst die Ölwanne abgebaut werden. Das kostet Zeit und, je nachdem ob man einen Zwischenring hat, eine oder zwei Ölwanne-dichtungen. Sicher hat schon mancher Guzzi-Fahrer auf den Filterwechsel verzichtet, weil er so umständlich ist.

Die Zubehörindustrie bietet verschiedene Möglichkeiten an, den Ölfilter nach außen zu verlegen, wodurch der Filterwechsel wesentlich vereinfacht wird.

Ölfilter vor dem Motor

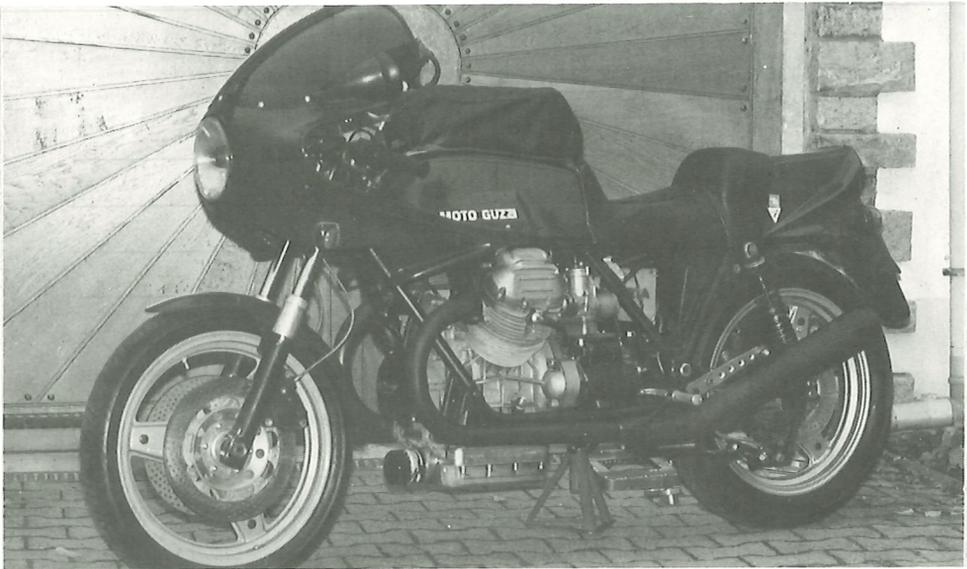
Die am häufigsten verwendete Version ist ein Ölwannezwischenring, bei dem der Filter vorne vor dem Motor sitzt. Dort ist er gut zu erreichen und kann in Sekundenschnelle gewechselt werden. Außerdem wirkt er, weil er gut im Fahrtwind liegt, wie ein kleiner Ölkühler. Für alle, die ihre Le Mans sportlich fahren ein gewünschter Nebeneffekt. Cali-Fahrer, die mit 3000 U/min über die Straßen gleiten, werden kaum noch eine vernünftige Betriebstemperatur erreichen. Bei Regen dürfte die Wirkung der Ölkühlung sehr hoch sein, da die Filterpatrone direkt im Strahl des Wasser ist, das vom Vorderrad aufgewirbelt wird.

Diese Distanzringe gibt es in den unterschiedlichsten Ausführungen.

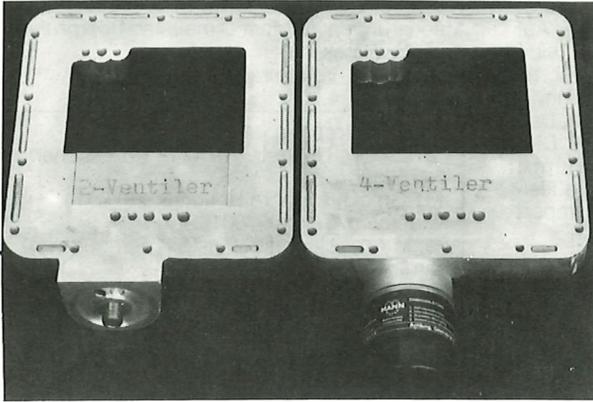
Escher bietet einen Zwischenring mit Filteranschluß für 238 DM an. 259 DM kostet bei Stein-Dinse ein "Kombiring", bei dem nicht nur der Ölfilter außen sitzt, außerdem sorgen zwei Luftkanäle für zusätzliche Ölkühlung. Bei diesen Ringen ist ein Aluadapter vorne mit dem Zwischenring verschraubt.

Die Firma Speier bietet für 245 DM eine einteilige Version an, die zusätzliche Schwallwände hat. Dadurch wird verhindert, daß der Motor beim rennmäßigen Abbremsen oder beim sportlichen Gespanntrieb Luft ansaugen kann.

Um einen Zwischenring mit vorne liegendem Ölfilter montieren zu können, müssen einige Kühlrippen an der unteren Kante des Stirndeckels gekappt werden. Stein-Dinse bietet eine große Ölwanne an, bei der der Filter auch vorne außen sitzt, aber der Filter ist tiefer als bei den Zwischenringen und dadurch braucht der Stirndeckel nicht bearbeitet werden. Diese Ölwanne kostet 729 DM und baut etwas tiefer als eine normale Ölwanne mit Zwischenring. Das bedeutet verringerte Bodenfreiheit und außerdem muß der Ölmeßstab verlängert werden.



Eine Le Mans mit Ölfilter vor dem Motor.



Einteilige Zwischenringe mit Schwallwänden der Firma Speier.

Viele Guzzi-Fahrer mögen diese Versionen aber nicht, weil die vor dem Motor sitzende Ölfilterpatrone die Optik stört.

Auch unter oder hinter den Motor kann der Filter versetzt werden

Escher bietet einen Umbau der Ölwanne an, so daß der Filter unter der Ölwanne sitzt. Das schränkt aber die Bodenfreiheit deutlich ein und ist höchstens bei Modellen ohne Zwischenring zu empfehlen. Der Umbau einer angelieferten Ölwanne kostet im Tausch 178 DM. Für 649 DM kann man bei IMT eine Ölwanne kaufen, bei der der Ölfilter von außen gewechselt werden kann. Er sitzt hier unter der Ölwanne, ist aber so integriert, daß er kaum aus der Wanne heraussteht. Der serienmäßige Zwischenring entfällt.

Zwei Firmen bieten einen Zwischenring an, bei dem der Filter hinter dem Motor, also unter dem Getriebe sitzt. Dort ist der Filter geschützt, liegt nicht im Fahrtwind und die Optik wird nicht beeinträchtigt. Die Firma M.A.X. verbindet den Filter mit Rohrleitungen mit der Hautstromleitung im vorderen Teil des Zwischenrings. Während bei dem Ring der Firma Escher flexible Leitungen zu dem originalen Filteranschluß in der Ölwanne gehen. Escher nimmt für den Umbau 289 DM. M.A.X. bietet zwei Versionen an: 1. Ölwanne-zwischenring komplett mit hintenliegendem Filter für 369 DM oder 2. Umbau eines Zwischenringes auf hintenliegenden Ölfilter im Tausch für 249 DM.

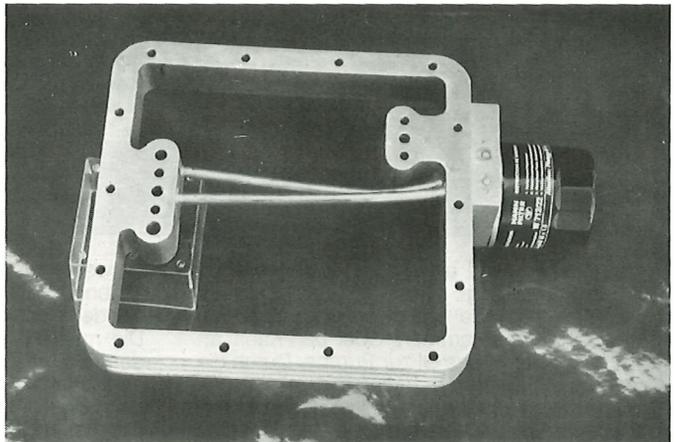
Ölwannenzwischenringe seit 1982 serienmäßig

1982 stellte Moto Guzzi die LM III und California II mit eckigem Motor vor. Diese Motoren hatten serienmäßig einen Zwischenring, der den Öllevel herabsenkt. Dadurch wird das Volumen im Motorgehäuse erhöht (ca. 1,2 Liter) und die Pleuellwelle patscht nicht mehr im Öl. Hierdurch wurde ein altes Guzzi-Problem, der Ölauswurf durch die Motorentlüftung, verringert. Zusätzlich wurde ein neues System zur Ölabscheidung verwendet, indem man die Gase der Motorentlüftung durch das Rahmenhauptrohr leitete. Die Zwischenringe, mit oder ohne Filter lassen sich natürlich auch an den älteren Modellen nachrüsten.

Die normalen Zwischenringe gibt es bei jedem Guzzi-Händler. Hierbei muß aber unbedingt die Rücklaufleitung des Ölabscheiders verlängert werden, damit die Öffnung des Röhrchens unter dem Ölspiegel liegt. Es genügt, wenn man das Röhrchen mit einem ölfesten Schlauch um ca. vier Zentimeter verlängert. Zusätzlich wird ein längerer Ölmeßstab benötigt, da der Ölstand jetzt ja um die Dicke des Zwischenringes nach unten verlegt wurde. Ölwanne-zwischenringe mit außenliegendem Filter lassen sich nur bei Modellen nachrüsten, die serienmäßig über einen Ölfilter in der Ölwanne verfügen.

Ölwannenkühlzwischenringe

Der Ölwanne-zwischenring kann auch als Ölkühler verwendet werden. Das System ist ganz einfach. Durch den Zwischenring führen Luftkanäle. Da sich diese Kanäle unterhalb des



Mit diesem Zwischenring verlegt die Firma M.A.X. den Ölfilter hinter den Motor.

Ölstandes befinden, werden sie vom Öl umspült und tragen so zur Motorkühlung bei. Auf dem Markt befinden sich zwei Versionen, eine mit vier und eine mit zwei Lufteinlässen. Der mit vier Luftöffnungen hat eine größere Kühlwirkung und kostet bei Moto Spezial 329 DM. Den anderen gibt es bei Stein-Dinse für 149 DM. Diese Version ist auch, wie oben erwähnt, mit außenliegendem Ölfilter erhältlich. Für die kleinen Modelle bietet Pit's Moto Italia Import einen Ölwanne-Kühlring für 219 DM an.

Nach dem Umbau den Ölmeßstab überprüfen

Durch einen Umbau auf außenliegenden Ölfilter wird das Motorvolumen auch etwas erhöht, da ja der Filter aus der Ölwanne entfernt wird, und der Ölstand dadurch etwas absinkt. (Wer sich weiterhin nach den Markierungen des Ölmeßstabes richtet, muß ca. 0,3 Liter Öl mehr einfüllen.) Zwischenringe mit Kühlschlitzen verringern logischerweise das Motorvolumen.

Nach einem Umbau sollte man unbedingt die Markierungen auf dem Ölmeßstab überprüfen.

Text: Hasselbrink

Fotos: Speier, Hasselbrink

Bezugsadressen:

Fa. Escher, Unterstr. 70, 4717 Nordkirchen, Tel. 02596/600.

IMT GmbH, Äussere Hauptstr. 28, 8014 Neubiberg, Tel. 089/6019272.

Fa. M.A.X., Hauptstr. 93, 7541 Straubenhardt, Tel. 07082/1427.

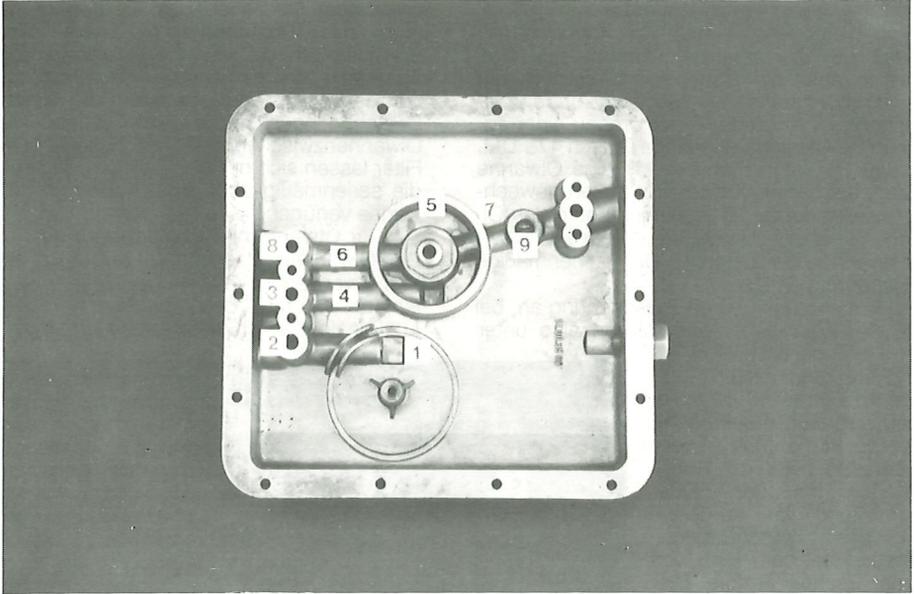
Moto Spezial, Uracher Str. 23, 7423 Gomadingen, Tel. 07385/1678.

Pit's Moto Italia Import, Hans-Thoma-Str. 2, 7750 Konstanz, Tel: 07531/54271.

Motorradspezialteile K. Speier, Gartenstr. 1, 5433 Siershahn, Tel. 02623/5947.

Stein-Dinse, Im alten Dorfe 3F, 3300 Braunschweig, Tel. 0531/314949.

Dem Öl auf der Spur



Das Motoröl wird an der Stelle 1 in der Ölwanne angesaugt. Hier sitzt ein Sieb, das verhindern soll, daß grobe Verunreinigungen in die Ölpumpe kommen. Über den Kanal an Punkt 2 gelangt das Öl zur Pumpe. Durch die Bohrung 3 wird der Schmierstoff unter Druck durch den Tunnel 4 zum Filter gepumpt. An Stelle 5 ist die Filterpatrone verschraubt. Nachdem das Öl den Filter passiert hat, verteilt es sich auf die Leitungen 6 und 7. Der Kanal 6 führt über die Bohrung 8 zum vorderen Kurbelwellenlager. Von dort wird das

Öl weitergeleitet zu anderen Schmierstellen. Leitung 7 führte zu den hinteren Motorlagern. An der Position 9 sitzt das Überdruckventil. Die meisten Zwischenringe mit außenliegendem Ölfilter funktionieren so, daß die Ölleitung im Distanzring zwischen der Bohrung 3 und dem Ölfilter unterbrochen wird. Hier wird der Ölkanal angebohrt und das Öl in den außen angebrachten Filter umgeleitet. Der Rücklauf wird mit der Bohrung 8 verbunden. Die zentrale Befestigungsschraube der originalen Filterbefestigung muß verschlossen werden.

Clubvorstellung: Bremer-Italo-Club (B.I.C.)

Du als Leser wirst Dich jetzt bestimmt fragen, zu welchem Zwecke ist dieser Artikel verfaßt worden. Soll dieser Club verissen werden, in den höchsten Tönen gelobt werden, oder soll einfach nur schnöde Werbung betrieben werden?

Die Antwort ist simpel: Von allem ein wenig und ganz andere Gründe. Über tausend Ecken ist mir zu Ohren gekommen, unser Club wäre rassistisch und wir alle wären Vereinsmeier. Mit diesem Artikel möchte ich solchen Vorurteilen entgegenwirken. Den B.I.C. haben wir im Winter 88/89 gegründet, weil wir Spaß an italienischen Motorrädern haben, mehr oder weniger Spaß am Schrauben, uns generell für klassische Motorräder interessieren und überkandelten technischen Schnick-Schnack (sprich: High Tech) ablehnen, wenn er zu keiner effektiven Leistungssteigerung beiträgt. In einer Gemeinschaft mit der Mehrheit von italienischen Motorrädern wird natürlich über Japaner, Amis, Britten und Bayern gelästert. Bei uns lästern sogar die, die selber einen Japaner oder Bayern besitzen. Ich habe es auch aufgegeben, unseren BMW Fahrer ins italienische Lager herüberzuziehen. Er hatte sogar die Dreistigkeit besessen und vorgeschlagen, uns in Bremer Motorrad Welt mit der Abkürzung B.M.W. umzubenennen. Immerhin sind bei uns 29 % Nichtitaliener und sogar 35 % haben einen zweiten Nichtitaliener zu Hause. Ich bin also nicht der Meinung, daß wir in irgendeiner Weise rassistisch wären.

Wir haben einen relativ großen Einzugsbereich und zwischen dem südlichsten und dem nördlichsten Mitglied liegen immerhin ca. 150 km. Und wer es schon einmal probiert hat, mehr als drei Motorradfahrer mehr als einmal im Jahr unter einen Hut zu bekommen, weiß, auf welche Schwierigkeiten er stößt. Was wir an notwendiger Vereinsmeierei betreiben, ist ein Minimum, um alle Mitglieder rechtzeitig über geplante Touren und Aktionen zu informieren. Nicht jeder hat jedesmal Zeit, um zum Stammtisch zu erscheinen und ist auch nicht immer telefonisch zu erreichen. Also erscheint einmal im Monat ein Rundschreiben über geplante Aktivitäten. Da so ein Rundschreiben nicht umsonst produziert werden kann, haben wir einen Jahresbeitrag. Natürlich bleibt davon etwas übrig und mit solchem Geld wird dann zu einer Weinprobe oder zu einem langen Wochenende nach Dänemark gefahren.

Es sind nicht alle Italiener Fahrer gleich, es gibt eingebildecete Snobs und gute Kumpel und auch aus diesem Grund wird sich bei uns nicht jeder wohlfühlen, bzw. wir müssen ver-

suchen, ohne ihn auszukommen. Bei uns helfen sich die Clubmitglieder in allen Lebenslagen, beim Schrauben, bei Ersatzteilen, beim Trösten und Bedauern und wo irgendwo Not am Mann/Frau ist.

Solltest Du als Leser jetzt Interesse haben, einen Italiener besitzen, bzw. bald einen erwerben möchten, so bist Du herzlichst eingeladen, mal auf unserem Stammtisch zu erscheinen. Jeden ersten Mittwoch um 20 Uhr in der "Kämmerei" in Delmenhorst. Oder für die Fahrer aus der Ferne veranstalten wir dieses Jahr unser erstes Italo Treffen von und mit Italo Fahrern vom 24.07.-26.07.92 bei der Kneipe "Zum Backsberg" zwischen Oyten und Fischerhude. Natürlich dürfen auch die aus der Nähe kommen. Bitte meldet Euch, wenns geht, vorher an, damit wir ein klein wenig besser planen können. Noch Fragen zum B.I.C. dann an: Stefan Aumann, Haidhäuser 2, 2879 Brettorf/Dötlingen, Tel.: 04432/1610.
Stefan Aumann

Motorradtour durch den Pfälzer Wald und das Elsaß

Unser Leser Gunter Bein hat sich nach langem Überlegen entschlossen, eine geführte Motorradtour durch den Pfälzer Wald und das Elsaß anzubieten. Er kennt sich laut seinen Angaben in diesem Gebiet gut aus und stellt sich das Programm wie folgt vor:

1 Tag Kurvenfahren auf ruhigen Nebenstraßen, ca. 350 - 450 km inkl. Mittag- und Abendessen und abends eine originale Pfälzer Weinprobe. Die Teilnehmerzahl soll sich auf maximal 10 Motorräder beschränken. Die Kosten betragen 150 DM pro Person. Übernachtungen in Hotel, Privatpension oder Gasthaus, je nach Wunsch, werden gesondert berechnet. Der Termin für diese Tour ist Freitag, 18.09.1992. Anmeldeschluß ist am 21.08.1992. An der Tour sollen ausschließlich italienische Motorräder teilnehmen.

Weitere Informationen und Anmeldung bei Gunter Bein, Goethestr. 10, 6721 Westheim, Tel. 06344/6526

Treffenabsagen

In diesem Jahr werden einige Clubs keine Treffen veranstalten. Das Guzzi-Treffen von Moto Spezial in Gomadingen, das Guzzi-Treffen in Thal, das Zweizylindertreffen in Tüßlingen und das Treffen des Guzzi Club München wird man dieses Jahr vergeblich im Veranstaltungskalender suchen. Dafür gibt es aber 1992 einige neue Veranstaltungen, z.B. in Paderborn, Faulbach und bei Bremen.

Motalia Anzeigenmarkt

Aspes

Suche Aspes Hopi, kann auch defekt oder vergammelt sein, aber billig! Tel. ab 15 Uhr: 02853/4110

Benelli

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

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

Ducati

Ducati 750 Sport, Bj. 88, Totalumbau, 851 Racingtöpfe, 40er Dell'Orto, 28500 km + 2 Verkleidung, Tel. 0043/262282624 od. 21800

Verk. Ducati 851, 1000 km Insp. gerade gemacht, Bj. 90, Zul. 92, DM 21.000,- VH, Tel. 042177442

350 Scrambler, Borrani, Motor überholt, VB 5500,-; 450 MK3, Borrani, Motor überholt, Sport-Tank und Sitzbank extra, VB 6000,-, 04421/305587

Biete E-Teilkataloge, Rep.-Anleit. 900 SS/92, 750 SS/92, 900 SS - Super Light, 851, 860 GT, Elefant 350-650, Alazzurra 350-650, F1, Pantah 500, Tel. 02404/82193

Suche Doppelsitzbank für 900 SS Königswelle. Tel. 07043/8818

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

Suche FPS Hinterrad 3 oder 3,5 Zoll. Tel. 0221/7901348 ab 20 Uhr

1 Übermaßkolben Ø86,4 mm f. 900 Königswelle ca. 4000 km gelaufen. Preis VHB. Su. Tuningteile für Pantah 600. Tel. 07725/2718

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 KAMMA

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

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

Verk. NCR-Alutank mit Flugzeugverschluss, Imola-Halbschale mit Scheibe und Doppelsitzbank für Königswellenmodell. Preis VS. Tel. 08678/1880 ab 17.00

320er Bremsscheiben von 851 St. 250 DM. Zy-Köpfe Pantah Ø41 Ø36 kompl. 1200 DM 600 ccm Nikasil, 0634183175

Tausche schwarze Leichtmetallräder von 900 SS Modell 1992 gegen weiße von Modell 1990. Tel. 047321070

Hallo Duc-Fans! NCR-Fuchsaufkleber St.pr. 7,50 DM + Vers. Bei: Glas G., Wiesenzeile 21, 8220 Traunstein, Tel. 0861/64236

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Suche für 1 Zyl. Ducati 250-450 cc Zyl., können auch def. od. verschlissen sein. Tel. 030/30315347 tags/abends

Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

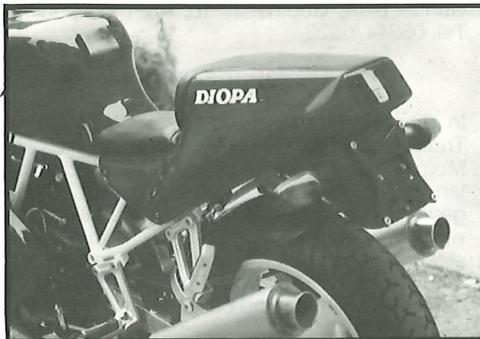
- kompletter Einmannhöcker
- Kotflügel hinten und vorne – kurze und lange Ausführung
- Spoilerscheibe getönt
- passend an Originalbefestigung
- mit TÜV-Materialgutachten
- und viele weitere GFK-Teile für Ducati-Modelle

DIOPA

● GFK

Kunststofftechnik

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



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
Gutenbergsstr. 48 * 04321/3433
- 2802 Ottersberg-Otterstedt * Fa. Kämma
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepper Str. 15 * 04242/2196
- 2914 Reekenfeld * Fa. Noormann GmbH
Oldenburger Str. 135 * 04497/8291
- 3000 Hannover 1 * MO-TEAM GmbH
Vahrenwalder Str. 115 * 0511/661907
- 3111 Melzingen * Fa. Möglich
Hauptstr. 4 * 05822/1399
- 3558 Frankeberg * Fa. Huber + Bressler
Röddenauer Str. 16 * 06451/4700
- 4047 Dormagen-2* Motorrad Schwarz
Sachtlebenstr. 2 * 02133/70822
- 4270 Dorsten-Wulfen * Fa. Nitzsche
Hervester Str. 39 * 02369/21842
- 4600 Dortmund 1 * Fa. Classic Motors
Burgholzstr. 7 * 0231/819209
- 4790 Paderborn-Elsen * Fa. Klaus Bernert
Gesselner Str. 11 * 05254/66837
- 5060 Berg.Gladbach * Fa. Dieter Schmeink
Strassen 82 * 02204/82840
- 5540 Prüm * Fa. März-Ferdinand
Spiegelstr. 10 * 06551/3377
- 5561 Altrich * Achims Bike Shop
Ober der Trift 3 * 06571/27048
- 5920 Bad Berleburg * Fa. Witten + Weber
Herrenwiese 10 * 02751/6609
- 6101 Reichelsheim * Fa. Laßhof + Partner
Hofweg 1 * 06164/4446
- 6272 Niedernhausen-Engenhahn * Fa. Schenk
In der Lei 19 * 06128/73144
- 6417 Hofbieber-Schwarzbach * Fa. Trapp
Tanner Str.1 * 06684/687
- 6690 St. Wendel * Fa. Scharle GmbH
Kelsweiler Str. 15 * 06851/3035-36
- 6725 Römersberg 2 * Fa. Uwe Witt
Hauptstr. 10 * 06232/ 84059
- 6955 Aglasterhausen * Messer + Reinmuth
Im Oberen Tal 11 * 06262/849
- 7015 Gerlingen * Fa. Desmodrom
Eltinger Str. 28 * 07156/49595
- 7104 Obersulm-Weiler * PS-Motorradladen
Teichstr. 30 * 07130/7782
- 7340 Geislingen * Fa. DSM * Stutt-
garter Str. 46 * 07331/66262
- 7410 Reutlingen 1 * motomeccanica
Lindachstr. 56 * 07121/210180
- 7505 Ettlingenweiler * Fa. März-
Acherstr. 10 * 07243/90782
- 7590 Achern * Fa. Otteni + Strauß
Von-Drais-Str. 30 * 07841/1666
- 7637 Ettenheim-Altdorf * Hänslle-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
Donaustr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehermeier Motorräder
Peggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8400 Regensburg * Zweiradservice B & E
A.-Schmetzler-Str. 37 * 0941/793770
- 8430 Neumarkt * Jura-Motors
Regensburger Str. 84 * 09181/8570
- 8510 Fürth * Fa. Braun & Eschenbacher
Otto-Seeling-Promenade 6
0911/773651
- 8710 Kitzingen * hmf-Motorräder
Muldenweg 8 * 09321/24444
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/Allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

DUCATI



Norton

CAGIVA

HS

H. S. MOTORRAD-TECHNIK
Gutenbergstraße 48
2 3 5 0 Neumünster
Tel. 0 43 21 / 34 33 · Fax 34 20

600 TL, 84/94, 26000 km, 2-1 Conti, Malossi, Stahlflex VA, Verschleißteile neuwertig, VB 6300. 02202/58177

Verk. 750 Sport, Bj. 88, W.P., 40er Dell'Orto, Gabel + Schwinge poliert 27t km, VHS, 0721/784028

860 GTS, Bj. 76, Motor vor 2t km neu aufgebaut (Höckle-Welle, Ölfilter etc.) Preis: VS, 0201/271885

Suche 2 Stück Bremsbroms-scheiben Ø280 mm, schwimmend passend für Ducati-Pantah, Tel. 08531/21951

Trockenkupplung-Umbausatz inkl. geradzahntem Primärtrieb. Tel. 030/30315347 tagsüber + abends

Biete ET-Katalog und Werkstatt-handbuch für Pantah DM 15 bzw. DM 20, sowie fast alle deutschen Pantah Testberichte als Kopie, suche Pantah Prospekte und italienische, französische und englische Testberichte, Tel. 0241/507469

Cagiva Lucky Explorer 900ie, EZ 3.91, 16 000 km, FP: 14.000,-DM, 07071/76279

Ducatibücher! Duc. Twins/engl. v. M. Walker und Duc. the untold Story/engl. von Cath. neuw. je 30,- 07623/2689

Duc 750 S, Bj. 72, breiter Rahmen, silber, gepfl. VB 15800,-, evtl. Tausch geg. V7-Gespann, Tel. 09192/6328

Marvic - Räder kein TÜV?

Wir haben dennoch „glänzende“ Felgen für Ihre 750/900 SS '91/'92 und Superlight!
Speichenräder 3.5/5.5 x 17" tubeless **DM 2495,00**
Weitere Highlights für 750/900 SS '91/'92:

Superlight-Höcker in Gfk 495,00	Superlight-H.-Radabdeckung, Carbon 289,00
in Carbon 895,00	Fußrasten-Zurückverlegungskit 40 mm 89,00
1/2-Mann Vario 998,00	Verkleidungsseitenteile, Gfk-Nachbau, pro Stck. Halbschale 190,00
Superlight-Frontschutzblech, Carbon, auch für 851 '91/'92 passend 269,00	Vollschale 290,00
	Durchsicht. Schutzblechverlänger. 79,80
	H.-Radabdeckung, Carbon, 851 alle 249,00
	1-Mann Höcker 851, Form wie bis '91 229,00

KAUB - MOTO TECH · Tel. 06348/57 15 · Fax 58 28

Ducati 900 SS, Bj. 81, rot, Conti, 40er, 20000 km, 12500,-DM oder Tausch. 04521/73530

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

Kaufe alte 900er Ducati. Angebote evt. mit Bild an Rich Rojanski, E. Mayrischstr. 8a, L-3522 Dudelange, Luxembourg

Suche Lucas oder Boyer Zündung für 2 Zylinder Königswellenmotor, auch defekt oder nur Königswellendeckel mit Geber. Tel. 04392/1333

DUCATI LAVERDA MOTO GUZZI

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

(02408) 2848

POWERDESIGN
seby·poly

Motalia Anzeigenmarkt

Suche für Ducati 750 SS/76 vorderen liegenden Zylinderkopf NEU/gebraucht alles anbieten Tel. 07623/2689

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

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



DANIELE MOTO
Italianische Motorräder

Firma Daniele Moto
Inh.: Marco Daniele
Obergasse 30
6090 Rüsselsheim 5
☎ 06142/33306 + 32926 · Fax 341 99
Großes Gebrauchsmaschinen- + Teilelager
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

Suche Teile für Cucciolo, Ducati Club Schweden, Per Skogman, Köpmanng 60A, S-95232 Kalix, Schweden

Suche Motor für Pantah 500 oder intaktes Getriebe, wer hat Lust am gemeinsamen Basteln im Raum Aachen? Tel. 0241/507469

Verk. Ducati 750 SS rund komplett neu aufgebaut VB 22000,-; Salzburg Tel.Nr. 0043 6244 7533

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

Desmothek

Neufahrzeuge mit Garantie + TÜV super preisgünstig!
030/6618195

Verkaufe 350 Sport Desmo Twin, ohne dt. Brief, zum Aufbauen, VB 3200,-, Tel. 030/7052129

Gilera

Tausche Moto Guzzi California II, Bj. 85, 53000 km, schwarz gegen Gilera Saturno, Tel. 04381/7701

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Gilera Saturno 500 EZ 4/92 ca. 600 km in rot in Ladenzustand für 10000,- DM zu verkaufen, 1. Insp. durchgeführt kein Grauimport off. Garantie, Tel. 02747/2371 ab 25.07.92

Suche Strada 150, kann auch verammelt sein, Hauptsache billig! Tel. ab 15 Uhr: 02853/4110

Saturno 5/90 8000 km, Bayerkopf, große Ventile 560 ccm-Gilardoni-Zyl. Nocken, optisch 1a: Rahmen und Räder gelb pulverbeschichtet, Tel. 09163/8566

Guzzi

LM 3 Nocke 150,-; 1/2 Höcker, TÜV, rot, 380,-; zurückgel. Raste, TÜV 200,-; Tank 150,-; 0611/520585 + 521949

Original Verkleidung Le Mans I 130,-, Vollverkleidung Stucchi ohne Scheibe u. Scheinwerfer 350,-, Classic Halbschale ohne Scheinwerfer u. Scheibe 100,-, Sitzbank Le Mans I 130,-, 1 Alu Cockpit wie Moto Spezial 230,-, 2 VA Batteriekästen 28 AH 80,-, Original Batteriegundplatten aus VA o. Alu 40,-, 1 Schutzblech aus Alu hinter der Batterie 80,-, Tel. 02432/20179 nach 22.00 Uhr

Verkaufe 40er Alu Ansaugkrümmer, 40er Ansauggummi, 40er Ansaug-Trichter kun mit Sieb, Zylinderköpfe, Zylinder + Kolben von G5 88er Bohrung. Tel. 07231/26634

Zu verkaufen: Moto Guzzi Le Mans II, Bj. 80, 30.000 km und Moto Guzzi 850 T Bj. 76, 62.000 km. Sehr guter Zustand und original. Tel.: 0031 85439196 Arnhem - Holland



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

Motalia Anzeigenmarkt

Mille GT-Teile: Tank, V.-Kotflügel, Auspuffsammler, 2 Krümmer, Sturzbügel, Tel. 040/7688197

fekte Drehzahlmesser mechanisch oder elektronisch. Tel. 0561/494839

Le Mans V Bj. 88, 39000 km, Pi-ranha-Zünd., Schwannenhalslenker, 9800,- oder geg. Mille GT 05651/32284

Tausche Moto Guzzi California II, Bj. 85, 53000 km, schwarz, 2. Hand gegen Gilera Saturno. Tel 04381/7701

Der Bereifungsstandard für MOTO GUZZI-Sportler

110/70-18 ME33 Speichenräder 2.5/3.5" DM **1631,00**
130/70-18 ME 1

110/70-18 ME33 PVM-Räder 2.5/4.0" DM **2562,00**
140/70-18 ME 1 LM4- Schwinge erforderlich

110/70-17 ME 1 Speichenräder 3.0/4.25" DM **1743,00**
140/70-18 ME 1 LM1-3: Schwinge drücken DM **120,00**

120/70-17 TX 11 Speichenräder 3.5/4.25" DM **3640,00**
160/60-18 TX 23 PVM-Räder 3.5/4.5" DM **4390,00**

inkl. Fahrwerksumbau, PVM: LM4-Schwinge erforderlich
Räderpreise beziehen sich auf Typ VE & VF (LM 1-3), Typ VV (LM 4 -> 1000S) gegen Aufpreis (Speiche 230,00; PVM 330,00). VE & VF: Speiche und PVM 3.5" vorm 2 Bremsschüsseln á 130,00, Kombinationen für VE & VF, teilweise auch VV, geprüft.

NEU!!! Daytona

120/70-17 TX 11 Speichenräder 3.5/5.75" DM **2445,00**
180/55-18 TX 23

GFK-Kunststoffteile mit Materialgutachten

Frontschutzblech, 2 Typen **75,-**
Cockpitverkleidung
LM1 mit Scheibe **169,-**
Sportl. Halbschale,
Mini-Doppelscheinw., kpl. **860,-**
Monza-Höcker 1-Mann **540,-**
Sporthöcker 1-Mann **560,-**
Supersporthöcker für
WBO Monza-Tank **495,-**

Seitendeckel,
Typ V7 Sport
oder Mugello **St. 50,-**
Rahmenfeste Cockpit-
verkleidung kpl. **780,-**
Mugello-Höcker
1/2-Mann Vario **660,-**
Sporthöcker
1/2-Mann Vario **680,-**

Doppelzündung bohren: pro Kopf, inkl. Zubehör: rund **145,-**/eckig **190,-**
Doppelzündspule, 2 Typen: Kontakt/Elektronik **135,-**

KAUB - MOTO TECH · Tel. 06348/57 15 · Fax 58 28

Verk. 1 Satz 88er Zylinder rund mit Mahle-Kolben (für LM-Köpfe), 7000 km gel., DM 200,-; 1 Paar 40er Ansaugstutzen DMB handgefertigt, sehr schön, DM 100,-; 2 Lampenhalter LM1; Orig. Verkl. LM 2 komplett DM 300,-; 4 Blinker LM 2 St. 10,-; Ansaugstutzen S3 DM 20,-; 1 Originalsitzbank 850 T/T3, alte runde Form!! Preis VS; 1 x Sturzbügel T3 Cali vorne + hinten 50,- und diverser Kleinkram; Tel. 040/7688197

Suche für V 50 Monza, zurückg. Fußrasten und 1 Mann-Höcker, kein Schrott, Schulze Klaus, Schäfergasse 7, 8357 Wallersdorf
Suche Sitzbank für Cali II und de-

Verk. von T3: Gabelbrücken Ø 35 mm, Preise VS, Tel. ab 15 Uhr: 02853/4110

Verk. V 50 III Bj. 81, TÜV neu Zylinderköpfe überholt, neue Auslaßventile, neue Zylinder und Kolben, technisch fit, optisch ein paar Lackschäden, Drosselgutachten auf 27 PS vorhanden, DM 3500,-, Tel. 05651/4274 abends

Verk. f. Cali II original Scheibe, Preis 60,-. 04181/39741 auch Anrufb.

Moto Guzzi Cali III, 32000 km, 50 PS, Speiche, Uhr, VB 9900,-. Tel. 05507/7835

Auspuff LM III

199,00 DM
Chrom original
Preisliste kostenlos bei:
M.A.X. 07082/1427

Suche alles mögliche an Unterlagern über Moto Guzzi "Zigolo", Tel.: 07531/16948

T3 Cali. Sitzbank 150 DM, Tel. 07257/3359

Verk. für Le Mans V Teile: Tank, Verkl., Sitzbank etc. Tel. 04706/1267

Suche guterh. V 65 (kein Chopper, keine Enduro), K. Zimmer, H. Thonauer Str. 25, 8000 München 21; Tel. nach 17.00 Uhr: 089/5702635

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

Tausche meinen Bosch-Anlasser (LM 3) gegen Valeo-Anlasser, Tel. 040/7688197

Fornales-Stoßdämpfer, neuwertig, überholt. Preis: 350 DM für LM III. Tel.: 07127/70518 abends ab 21 Uhr öfter

Verk. neuen Tank u. Sitzbank für 750 S3. Tel. 05403/4712, St. Berg, Sperlingshöhe 2, 4505 Bad Iburg

Verk. E-Teil-Kat. f. LM 2, 040/759029



NUOVO FALCONE RICAMBI

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

Fa. MAX, Hauptstraße 93, 7541 Straubenhardt/4

Telefon: 07082/14 27

Preisliste '92 anfordern

Motalia Anzeigenmarkt



BARTHOLLI ITALO-PARTS

Eine faszinierende Fusion von Zweckmäßigkeit und Design !!!



Wir bieten das individuelle Programm von Spezial-Zubehörteilen für italienische Motorräder, gefertigt aus Edelstahl und hochglanzpoliertem Aluminium.

Alle Teile sind zusätzlich farblich eloxiert lieferbar (schwarz, gold, blau, rot).

Einzel- und Sonderanfertigungen auf Anfrage.

Hajo Barth und Olli Oettel GBR

5210 Troisdorf 13, Roncallistr. 12
Tel.: 0 22 41 / 8 30 57 oder 40 43 35

Alle Preise incl. MwSt zzgl. Versandkosten.

LM 1000, Bj. 85, 35t km, § 8.93, guter Zustand, FP 6000,-, 030/6876286

Kurbelwelle LM 3 m. Pleuel poliert, neuen Lag.schal. u. Schrauben, inkl. Hauptlagern 800 DM, 0211/452649

LM III-Teile: Hi.-Rad, Original-Sitzbank, Tacho, Blinker, Lenker, Bremsankerplatte hinten, 2 Tauchrohre, Lima-Deckel Plastik, 1 Paar Konis alte Version DM 50,- Tel. 040/7688197

Verkaufe Moto Guzzi Mille GT, EZ 07/90, TÜV 07/94, 11 TSKM, rot, Speichenräder, Koffer, Lafranconis + ori. Tüten, neuwertig DM 11.959 DM. Tel. 040/7279360

LM III- Mot. + Getr. ca. 40' km, VB 3500,-; Krümmer Ø 48 verchr. VB 300,-; Oliver Meyele, Pommernstr. 7, 8912 Kaufering

Verk. Moto Guzzi Le Mans III 20.000 km, 1a Zustand, VB DM 9.000,-, Salzburg Tel. 0043 6244 7533

Verk. Kupplung, Lichtmaschine, Kurbelwelle, Rahmen V7 Sport, Getriebe, 0211/452649

Suche Guzzi LM 1-3 bis 4000,- Motor muß laufen, Tel. 02161/558081 ab 17.00

ITALO MOTORRAD HANDEL

Tel.: 0 25 96 / 600 · FAX: 3800

TOP-ANGEBOTE IM NEUEN KATALOG "ESCHER '92"

- ◇ Speichenräder in versch. Größen
- ◇ Lima - Umbau mit Frühladung
- ◇ hydraulische Kupplung
- ◇ hintenliegender Ölfilter
- ◇ Verschleiß- & Ersatzteilservice
- ◇ aktuelle Angebote an Guzzi's

GLEICH ANFORDERN - ES LOHNT SICH!

B. ESCHER
Unterstraße 70
4717 NORDKIRCHEN 2



Verk. polierte Kurbelwelle mit Pleuel, neuen Lagern + Schrauben 650 DM, 38Ø Marzocchi-Gabel 750 S3 bis LM3 m. Gutachten 580 DM. 0211/452649

MOTO GUZZI

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

LAVERDA

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

DUCATI

900 SS,HR, SD | Einzylinder 125-450

MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA

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

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



SONDERANGEBOTE

Speichenräder ab 924,-
2.15 bis 3.50" mit 140er Reifen TÜV
Kupplungsscheiben verstärkt, Stück 49.90
Edelstahlauspuffschellen 19.90
Seitendeckel klassische Form 64.50
LM I Cockpitverkleidung mit Scheibe 169,-
LM III Auspuff original 199,-
Ölwannenzwischenring mit
hintenliegendem Ölfilter 269,-
Batteriekasten aus VA 139,-
P3 Nockenwelle 399,-
FAC Gabelstoßdämpfer 119.50
Anstecknadeln & Aufkleber, T-Shirts

Preisliste kostenlos anfordern

V 7 Ersatzteile

Umbau auf außenliegendem Feinstromölfilter
Original RIV 01/02/4210 Radlager V 7 105,-
Koffersatz und Halter V 7 399,-
Tank V 7 700 Chrom 399,-
Tachokonsole V 7 California 299,-
Sitzbank V 7 Sport & 750 S/S 3 je 249,-
Schutzblech V 7 Sport original VA vo+hi

Werkstatthandbücher 69.90
Ersatzteilkatalog 29.90

Preisliste kostenlos anfordern

Das größte Ersatzteilleger für alle
V 7 Modelle bis LM I

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

Telefon: 07082/14 27

Suche Auspufftöpfe von Cal II od.
ähnl. (gerade) o. tausche geg. LM 3
Töpfe. 07520/2796 o. 1368

V7/700, Zivilversion, Bj. 68, rot/
silber, bis auf Vergaser orig., DM
5300,- 02065/65876

Verk. V50C, Bj 84, 50000 km, TÜV
4/94, VB 3500,-. Tel. 385 Rochau
oder Werner Schulz, Breite Str. 5a,
Rochau O-3501

Suche dringend zu leihen (TÜV)
Schalldämpfer für V 65 Lario! Eld-
ner 05407/6610

Suche für V 35 "Ducati" Halbschale,
Höcker, Alu-Tank, Stummellenker
(Imola), 26 Vergaser, Lafranconi
(350 Morini); Tel. 02308/319

Lageräumung LM III: Originalteile:
Sitzb. 50,-; Gabel poliert, Bitubo,
Lenker, Schutzbl., kompl. 300,-; H-
Rad o. Lager 100,-; Tank 150,-; Ta-
cho 50,-; Drehz. 100,-; Gasgriff 30,-;
Fußr. 100,-; Zündspulen poliert m.
Halter 130,-; Seitenverkl. links 50,-;
Lenkerverkl. (Riss) 70,-; 2 Br.-Sättel
P 08 a 100,-; 1 Br.-Sattel P 09 100,-;
1 Bremsp. vorn PS 12 100,-; 2 Sei-
tend. a 40,-; 2 Seitend. a 50,-; 1
Bremspumpe hinten PS 15 100,-.
Zubehör: 1 Wechselsitzb. Moto
Spezial m. Unterbau u. Elektrik, in-
dischrot 500,-; 1 Höcker AGO 1
Mann 200,-; 1 Halbschale AGO o.
Scheibe 100,-; 1 Halbsch. Seby
Poly 150,-; 1 S. Stirnräder gerade
200,-; 1 Zündanl. Bosch vollelekt.
250,-; 1 Zündanl. Piranha (def.) 70,-
1 Bremspumpe vorn PS 15 150,-; 1
Bremsverteiler 40,-; 1 Kurzhubgas-
griff m. Verteiler u. Zügen 100,-; 1
Kupplung erleichtert u. gewuchtet
300,-; 1 Lenkungsdämpfer 6-fach
m. Halter 50,-. Tel. 02303/13942

Moto Guzzi Mille GT, EZ 4/90, 9000
km, Speichen, Koffer u. Scheibe,
Pr. 10800 DM, Tel. 04863/3252

Verkaufe von G5, Windschild, Len-
ker, Sturzbügel hinten/vorn, T3
Cali. Koffer, T3 Schwinge Seiten-
deckel, Unterzüge links/rechts,
Chrom-Schutzblech hinten, Lafras
für T3, kompl. Originalauspuffan-
lage etc., etc. Telefon 07231/26634



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 -
 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"
Hans-Thoma-Str. 2
7750 Konstanz
Tel.: 07531 - 54271
Fax: 07531 - 66041

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

Suche komplette Gabel für California III mit Gabelbrücken. Tel. 04381/7701

LM3, Bj. 84, 75 PS, Vollverkleidung, Wechselhöcker, Konis, Lafranconis, Fußrastenanlage Moto Italia, 1a Zustand, TÜV 2 Jahre, 48000 km gelaufen, Preis: 8200,00 DM VB. Tel. 04791/3800 od. 0421/6365663

Orig. Endschalldämpfer LM 4 je 100 DM; Hauptständer, kunststoffbeschichtet, rot 50 DM; 2 Aluansaugtrichter, kurz, ohne Sieb, mit Gewinde für Ø 40 Vergaser zus. 50 DM; Tel. 06104/74276

V50/65 Nockenwelle, s. gut Zust., V 50 Zyl. m. Kolb. LM1 Sitzbank m. Unterteil. Preise VHB. Tel. 07725/2718

Monza V 50: Bj. 1981, km 35.000, TÜV 8/93, Zubehör: Ago-Verkleidung, Telefix-Stummel, Valpolini 1-2 Mann-Höcker, Konis, zurückverlegte Stucchi-Rasten, Lafranconis, 27 PS (wahlweise 49 PS), alles eingetragen, Preis VB 4500,-, Herbert Leser, Provinzialstr. 122, 6630 Saarlouis 4

Suche Gutachten/Freigabe für einen 120/90-Hinterradreifen auf einer 2,15"-Felge an einer Le Mans I/II (Typ VE). Ich benötige eine Kopie des Gutachtens und des Briefes. Thorsten 06405/1526 (Anrufbeantworter)

Guzzi-Buch zu verkaufen Moto Guzzi von Mario Colombo, italienisch, neuwertig DM 75; 07623/2689

Suche für V 35 einen (roten) Tank möglichst V 35 II oder V 50 III und Ansaugstutzen. Tel. 02241/311885, Jörg

VK: f. gr. Guzzi 30 AH Batterie neu, 90,-; Drehmoment Nockenwelle, 40er Dell'Orto, 350,-; 07544/71106



T-Shirt DM 30,-

Großer Aufkleber
 30x40 cm DM 20,-



↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

GUZZI MÜLLER

Vertragshändler

2152 HORNEBURG

HOCHFELD 2

TEL. 04163/59 94

Motalia Anzeigenmarkt

Dellorto Vergaser

Rundschieber 30 mm

Sonderpreis: 129,99 DM

Preisliste anfordern bei
M:A:X: 07082/1427

V 1000 G5 Bj. 84 30000 km neuauf-
gebaut, alle Verschleißteile neu, op-
tisch T3 DM 6800,-, Tel. 02150/
4953

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

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

Verkaufe Tank und Seitendeckel
von T3, rot, 150 DM. Tel. 0431/
789942

V 75, Verk. Tank + Frontverklei-
dung + Heckteil mit Rücklicht,
neuwertig. tel. 07127/5396

Laverda

Verk. Rep.-Anltg. u. E-Teil-Kat. f.
3CL, 040/759029

Suche 750 SFC ab 74 u. gepfl. Jota
bin zwischen 24/7 u. 9/8 im Ur-
laub, Tel. 07046/12243

Suche für 750 SF 36 Vergaser +
Stutzen, Stoßdämpfer, Sporttank,
Sitzbank, Halbschale, 04333/895

1200 + 1000, Standardkrümmer in
V2A, gezogen ohne Querrillen, 1a
Qualität, aus Überproduktion 100
DM/Stück, Tel: 04432/1610 Stefan

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

Suche Kettenschutz für 3CL, Bj. 78,
Tel.: 04941/18223

Vorder- und Hinterrad für 750 SF
Trommelbremse 350,- DM, Tel.
030/3736910

Suche Werkst.-Handbuch für La-
verda SF 2, Biete bis 100,- DM, Tel.:
02602/6259

Laverda 1000 3CL, Bauj. 80, viele
Neuteile Gußräder, Lackierung
grün, weiß, rot; Preis: VB, 02151/
799151

1000 RGS, Bj 84, schwarz, 46000
km, TÜV neu, Becker-Träger, Kette
+ Reifen neu, 2 Lenker, 2 Schei-
ben, Corsa Kopf, VHB DM 8000,-,
Tel. 06078/2031, Jochen verlangen

Laverda 1000, Boranis, Höcker
Halbschale, Kenfeldzündung,
Bremsl. VA, Pr. 8500, Tel. 04921/
44618

Suche zurückvl. Fußrasten für SF II.
Tel: 02602/81127, nach 17 Uhr

Verk. Laverda 500, EZ 80, Halb-
schale, zurückverl. Fußr., neue Rei-
fen, 33'km. Zylk. überh., VB 4500
DM. Tel. 08678/7929

ITALO MOTORRAD HANDEL

Tel.: 0 25 96/ 600 - FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

- Le Mans I, rot, 22.000 km, Bj. '78, sehr schön, orig.
Le Mans I, rot, 31.500 km, Bj. '78, Verklgd. u. Rastenanlage
"Stucchi", 1000 ccm Satz
Le Mans II, rot, 38.200 km, Bj. '80, Konis, Lafranconis
Le Mans II, rot, 40.200 km, Bj. '80, Verkleidung
Le Mans III, rot/schwarz, 40.200 km, Bj. 86, Lafranconis, neue
Verklgd. gerade verzahnte Getr.-räder
Le Mans III, rot/schwarz, 28.000 km, TÜV, orig. i. KA
Le Mans III, rot/schwarz, 24.950 km, Bj '82, orig.
Le Mans III, rot/schwarz, 56.900 km, Bj. '81 Lafranconi
Auspuftfüten, v + h neu bereift
California II, weiß, 21.000 km, Bj. '84, orig.-Zustand - top-
T 3 Cali, 60.000 km, Motor überh. v. 20.000 km, Bj. '78,
Unfallschaden (Front + Rahmen)
T 3 stahlblau, 49.500 km, Bj. '81, Lenkerverklgd.,
Stürzbügel
T4 dunkelrot, 25.000 km, Bj. '83, schöner orig. Zustand
T4 dunkelrot, 31.000 km, Bj. '81, top gepflegt, orig.
V7/850 Cali, schwarz, 51.000 km, Bj. '72 orig. TÜV.
V 7 Spezial, 14.500 km, Bj. '71, Auspuffanlage neu
V7/700, Behörde, 70.600 km, Bj. '71, guter Zustand,
dunkelblau
2x Nuovo Falcone, Bj. 71, Behörde, dunkelgrün, geringe
Laufleistung

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



Motalia Anzeigenmarkt

Morini

Suche Moto Morini 250 T (Einzy-
linder) oder 125 T billig, Zustand ist
egal. Tel. 04381/7701

Morini 350 K2, EZ 89, 20t km, rot,
1a Zustand, VHB 4700,-, Tel.
06138/7181

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

Motobi

Suche Literatur, Ersatzteile für Im-
periale 125 Sport. H. Dettmer,
Ebertswilerstr. 33, CH-8915 Hausen

MV Agusta

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

Ver. 350S, Bj. 77, VVK, seit '81 ab-
gemeldet, 25 PS im deutschen
Brief, VB 4150,-, Suche MV 350 EL
Tank und Auspuff, Tel. 0241/62370

Suche zu 125S (218) Jg. 80: vorne
14er + hinten 52er Ritzel, Ölfilter +
orig. Luftfiltergehäuse. Tel. 004155/
881406

MV-Buch zu verkaufen Moto
MV/italienisch von M. Colombo u.
R. Patrignani neuwertig, DM 80,
07623/2689

Verk. MV Agusta 350 Impofesi ori-
ginal Zustand VB DM 5000,-, Salz-
burg Tel. 0043 6244 7533

Verk. MV 175 CS OHC! (Disco Vo-
lante) Zustand nicht gut, 100%
komplett u. orig. DM 3800 Tel.
07240/5334

Zu verkaufen MV Agusta 350S, Bj.
1975, Typ 216, 11800 km, A 0043-
072152010

Sonstiges

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

V 50 Motor + Getriebe, Motor T3
30000 km, Endantrieb T3, V 35
Imola Rahmen mit Brief, V 35 Imola
Gabel, Tel: 02596/1335

Verk. Yamaha XT 600, EZ 90 i. T.
oder komplett, Preise VB, einige
BMW R 100/7 Teile, Anruf lohnt.
Tel. 02404/82193

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Moto Morini 98
Moto Morini 350
Moto Morini 500
Laverda 200 Twin
Gilera 300 Twin
Moto Guzzi Airone
Moto Guzzi

Le Mans I/II/III
Moto Guzzi 850 T/T3
Moto Guzzi SP 1000
Moto Guzzi
Nuovo Falcone

Gebrauchtteile für
Nuovo Falcone

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratzenried 112
Tel: 07522/4411

Wer hat Lust an regelmässigem
(monatlich?) Italo-Treff im Raum
6501 Nieder-Olm und Umgebung.
Bitte Melden bei Werner. Tel.:
06136/5739

Suche alles mögliche an Unterla-
gen über Moto Guzzi "Zigolo", Tel.:
07531/16948

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

Suche 2 Stück Brembobrem-
scheiben Ø 280 mm, schwimmend,
passend für Ducati-Pantah, Tel.
08531/21951

1 Colortune 500 Testzündkerze 70
DM, Tel. 06104/74276

Suche Moto Guzzi oder Laverda ab
750 ccm, auch defekt oder in Teil-
en, möglichst preiswert. Tel.
0541/571138

Hier könnte Deine kostenlose Kleinanzeige stehen!

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

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

Suche Fotos von Hailwood IOM
1978 und G. Agostini, 08342/3220
Wolfgang

Schwingungsdämpfer M6 Bolzen
beidseitig, l=35mm, 7 DM/Stück,
Tel: 04432/1610 Stefan

Suche MOTALIA 1-14 Tel. 0241/
507469

Suche Motorradzeitungen von vor
1949 bis 1952 und Kataloge von
70/71, biete aus umfangreicher
Sammlung (1959 bis 1990) einzelne
Hefte mit gewünschten Testbe-
richten Tel. 0241/507469

Düsseldorf: Suche Einstellmöglich-
keit für meine Guzzi in Garage o.ä.
0211/348017

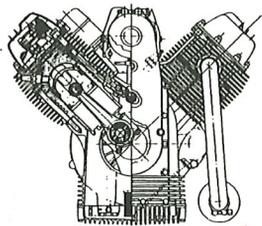
Zubehör

Verk. Synchronsteuerung passend
für 36er + 40er Verg. 05651/32284

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

36er Dell'Orto Vergaser incl.
Alutrichter neuwertig 400,- Klas-
sisch 80,- Tel. 04521/3643

Die nächste MOTALIA
erscheint am
17. August.
Redaktionsschluß ist der
3. August.



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 Spiegler

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

Übrigens, man muß (laut Handbuch) alle
4-6 Jahre Gummibremsleitungen austauschen.

Unsere Stahlflex-Bremsleitungen halten unbegrenzt!!!

für alle Italiener

Gespanne, Harley, Japaner usw.

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

NEU für Ducati 750 SS

Umrüstbremsanlagen
auf Doppelscheibe!

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)