

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALIA

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



**Fahrbericht: Moto Guzzi Daytona
Ölstopfen für Ducati-Einzyylinder
Vierzylinder-Gilera-Rennmaschine**

Stein-Dinse



PRÄSENTIERT - EXCLUSIV

Reichert-Racing
für **MOTO GUZZI**



Dazu passend:

- Sitzbank Einmann Superclassic LM 1-3, 1000 S incl. Innenschutzblech, Seitendeckel, Nummernschildhalter, Rücklicht, Blinker. DM 680,-
- Krümmersatz 48 mm LM verchromt DM 540,-
- Lafranconi LM 1-2 verchromt (o. TÜV) DM 702,80

Reichert-Racing

Halbschalenverkleidung rund LM 1-3 DM 850,-
Halbschalenverkleidung rund LM 4, 1000 S DM 850,-

Zum Lieferumfang gehören:

Verkleidungsschale, Scheibe, Halterung, Spiegel, Schraubenset, Blinker vorn und TÜV-Gutachten.

Alle GFK-Teile sind rot eingefärbt und die Kanten nach innen laminiert.

Guzzi-Ersatzteile, Zubehör + Tuning
direkt aus Italien

Riesiges Ersatzteil-Lager

Kostenlose Gesamtpreisliste anfordern! (schriftl.)

Schnellversand

Im Alten Dorfe 3F · 33 Braunschweig

05 31-31 49 49 oder 31 40 82

Per Fax bestellen: 05 31/31 41 40

Impressum

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

Herausgeber: Felix Hasselbrink

Redaktion: Felix Hasselbrink, Susanne Schwarz, Frank Rübesamen

Druck: Rudolf Stade, Kiel

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

MOTALIA erscheint zum 15. jeden Monats. Namentlich gekennzeichnete Artikel geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Texte, Bilder und Vorlagen übernehmen wir keine Haftung, sie sind aber herzlich willkommen. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Herausgebers. Copyright beim Verlag Felix Hasselbrink.

Veranstaltungshinweise, technische Tips etc. ohne Gewähr.

Hallo Italienerfreunde!

Dieses Heft steht etwas im Zeichen der Moto Guzzi Daytona. Nachdem das Werk aus Mandello drei Jahre lang einen neuen Vierventiler-Motor ankündigte, hat es endlich die Drohung wahrgemacht und ein Motorrad auf den Markt gebracht, daß das Potential hat, um in dem Reigen der schnellen Zweizylinder ganz vorne mitzumischen. Mit diesem Motorrad kann Guzzi an die Erfolge vergangener Zeiten anknüpfen.

Im Gegensatz zu der Einspritzducati braucht die Daytona ihren Motor nicht zu verstecken. Mit ihrer Mischung aus klassischem und modernem Design trifft sie genau den Nerv des aktuellen Motorradtrends. Die Daytona ist ein Motorrad das einfach gefällt.

Nachden schon lange das Gerücht umging, daß Guzzi so gut wie Pleite sei, verhilft die Daytona dem Adler aus Mandello hoffentlich zu neuen Höhenflügen und besseren Verkaufszahlen.

Euer MOTALIA-Team



BERLINER MOTORRAD

T
A
G
E

Verkaufsausstellung 'rund um's Motorrad

Exclusives • Dragster • Neumaschinen • Oldies • Custom - Bikes
Gebraucht - Maschinen • Chopper • Bekleidung • Zubehör
Accessoires • Schmuck • Rahmenprogramm mit Show + Action

Ausstelleranfragen bitte an folgende Adresse richten:

DICON Veranstaltungs GmbH

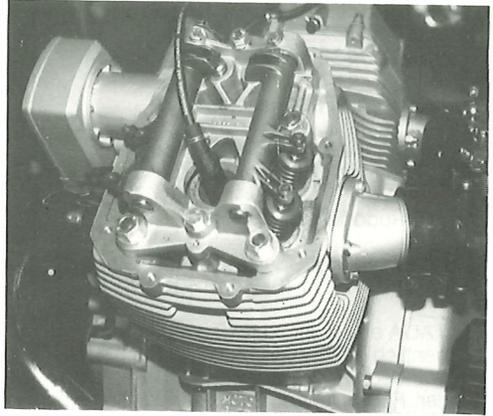
Hamburger Chaussee 155 · D - 2300 Kiel 1 · Tel. 04 31/68 69 39 · Fax 68 88 58

26. - 28. März '93 • AMK BERLIN im Zentrum des Geschehens

Die Geschichte der Daytona

Von der ersten Präsentation des Vierventilmotors bis zur Auslieferung des kompletten Motorrades sind dreieinhalb Jahre vergangen, in denen die Daytona immer wieder überarbeitet wurde.

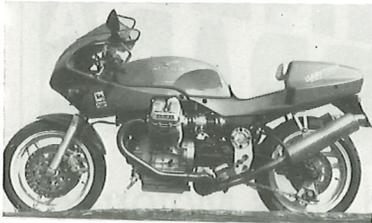
Im November 1988 stellte Moto Guzzi auf dem Moto Salon in Paris einen neuen Motor vor. Richtig neu war er eigentlich nicht, da er auf dem bisherigen Motorgehäuse basierte, doch es hatte sich einiges geändert. Die Nockenwelle saß nicht mehr über der Kurbelwelle zwischen den Zylindern, sondern es gab nun zwei Nockenwellen, eine pro Zylinder, welche sich in den Zylinderköpfen befanden. Dort, wo früher die Nockenwelle im Gehäuse gelagert war, befand sich eine Zwischenwelle, die über Stirnräder von der Kurbelwelle angetrieben wurde. Zwei Zahnriemen führten an der Motorstirnseite vor den Zylindern von dieser zu den Nockenwellen. Die Nockenwellen lagen aber nicht über den Ventilen sondern neben ihnen, um die Bauhöhe und -breite des Motors zu reduzieren. Zur Betätigung der Ventile waren daher kurze Stößel und Kipphebel erforderlich. Die Ventileinstellung erfolgte wie bei den bisherigen Zweiventilern mit Einstellschrauben. Für die Gemischaufbereitung war eine Einspritzanlage vorgesehen. Neu war auch die Ölwanne. Auf der Vorderseite befand sich ein außenliegender Ölfilter. An der Rückseite war das unter dem Getriebe liegende Zentralfeder-



Die vier Ventile werden über Kipphebel betätigt.

bein abgestützt. Während das Getriebe bis auf einen neuen Deckel mit hydraulischer Kupplungsbetätigung altbekannt war, sollte das Hinterrad durch eine Einarmschwinge geführt werden.

„Schaut doch mal vorbei“



**Die neue Guzzi Daytona
bei uns zum Anfassen**

**Probefahrten
auf allen Ducati, Aprilia
und Guzzi Modellen
möglich !**

DUCATI Moto Guzzi 
Carstens

Sofort lieferbar:

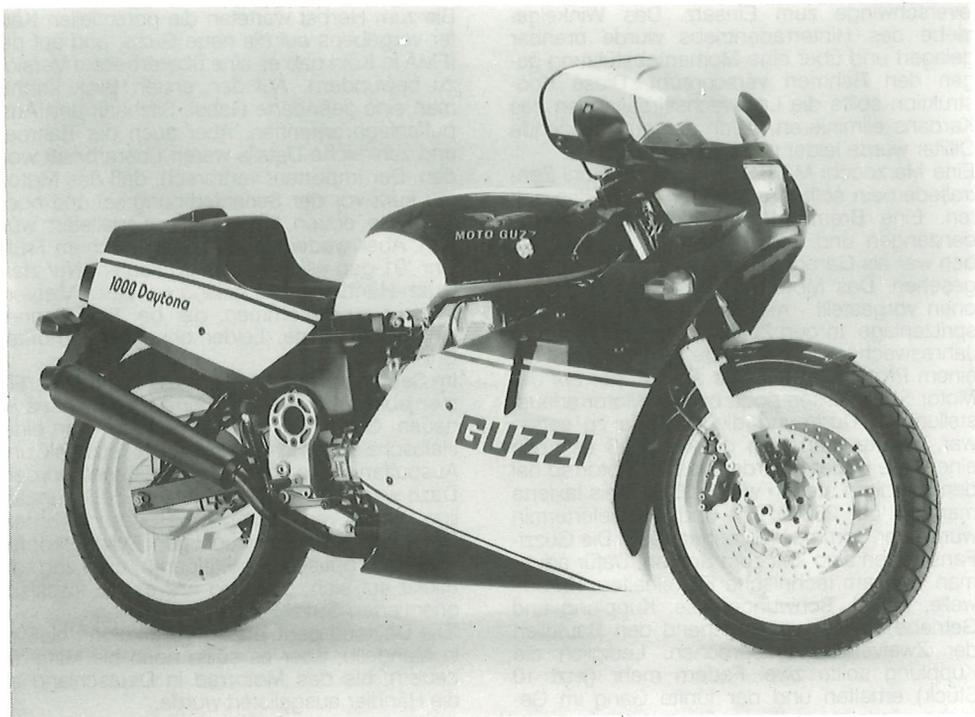
Ducati 888 SP IV
Ducati 851 S4
Ducati 900 Superlight
Ducati 900 SS Carenata
Ducati 750 SS Nuda
Ducati 750 SS Carenata
Ducati 907 i.e.
Moto Guzzi California C
Moto Guzzi Mille GT
Moto Guzzi Daytona
Aprilia AF 1 125 Pro Sport
Aprilia Pegaso 650

Gagiva Mito II 125
Gagiva Supercity 125
Gagiva 900 i.e. GT

Gebrauchtfahrzeuge

Ducati 900 SS, 12.000 km
Ducati 907 i.e., 12.000 km
Moto Guzzi 1000 S, ca. 30.000 km
Moto Guzzi Mille GT, 47000 km
Moto Guzzi 850 GT Eldorada
Moto Guzzi V7/700 restaur.

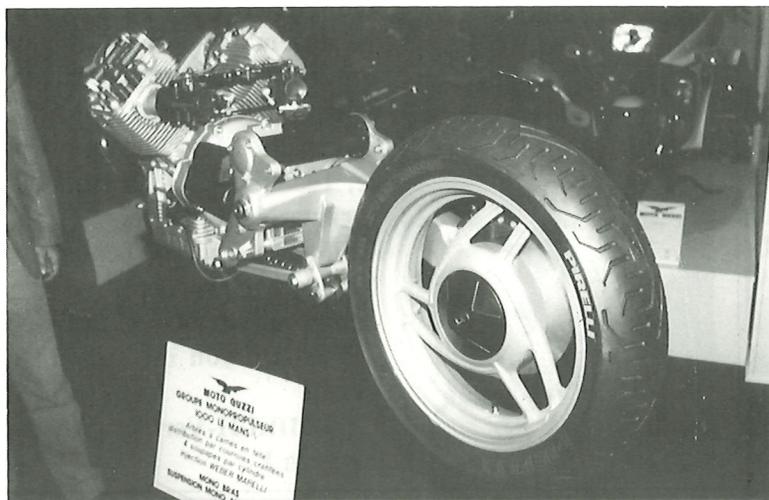
**Ducati- und Aprilia-Vertragshändler -
Moto Guzzi Motorräder**
Fedderinger Str. 10 • 2246 Hennstedt • Tel. 04836 /1550



So sah die erste Daytona aus, als sie im Winter 89/90 vorgestellt wurde.

Für ein Jahr wurde es wieder still um den neuen Motor, bis Guzzi auf der Motorradausstellung in Mailand im November '89 die Daytona vorstellte. Bei dem Motorrad handelte es sich um eine Replika der Dr. John-Rennmaschine. (Der ehemalige Zahnarzt John Wittner setzte in der amerikanischen BOT eine Guzzi mit Vierventilmotor ein.) Dieses Motorrad sollte Vorbild für die Serienmaschine sein.

Der Motor entsprach dem in Paris vorgestellten Triebwerk, aber auf die Einarmschwinge und die hydraulische Kupplungsbetätigung wurde verzichtet. Stattdessen kam eine Canti-



Bei der ersten Vorstellung des neuen Motors wurde das Hinterrad durch eine Einarmschwinge gehalten.

leverschwinge zum Einsatz. Das Winkelgetriebe des Hinterradantriebs wurde drehbar gelagert und über eine Momentabstützung gegen den Rahmen verschraubt. Diese Konstruktion sollte die Lastwechselreaktionen des Kardans eliminieren. Auch der außenliegende Ölfilter wurde leider nicht verwirklicht.

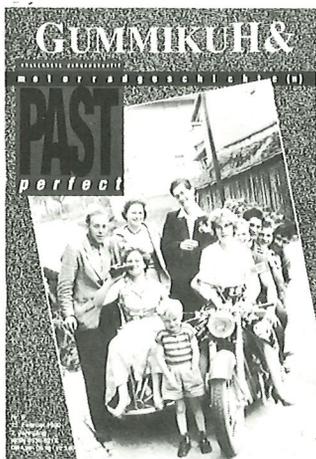
Eine Marzocchi M1R Gabel und ein Koni Zentralfederbein sollten die Räder am Boden halten. Eine Brembo-Bremsanlage mit Vierkolbenzangen und schwimmenden Brems scheiben war als Garant für beste Verzögerung vorgesehen. Das Motorrad wurde in zwei Versionen vorgestellt - mit Vergasern und mit Einspritzanlage. In den Zeitschriften tauchten zum Jahreswechsel 89/90 erste Fahrberichte mit einem Prototypen auf. Als aber weder auf der Motor Show Essen noch bei der Motorradausstellung in Dortmund die Daytona zu sehen war, konnte man sich denken, daß es noch eine Weile dauern würde, bis das Motorrad bei den Händlern stehen würde. Den Preis taxierte man auf ca. 25000 DM und als Liefertermin wurde der Sommer '90 angegeben. Die Guzzi-Fans hatten also Zeit zum Sparen. Dafür erfuhr man langsam technische Einzelheiten: Kurbelwelle, Pleuel, Schwungmasse, Kupplung und Getriebe sollten weitestgehend den Bauteilen der Zweiventiler entsprechen. Lediglich die Kupplung sollte zwei Federn mehr (jetzt 10 Stück) erhalten und der fünfte Gang im Getriebe würde etwas länger übersetzt sein.

Bis zum Herbst warteten die potentiellen Käufer vergebens auf die neue Guzzi, und auf der IFMA in Köln gab es eine überarbeitete Version zu bewundern. Auf den ersten Blick konnte man eine geänderte Gabel, Sitzbank und Auspuffanlage erkennen. Aber auch der Rahmen und zahlreiche Details waren überarbeitet worden. Der Importeur versprach, daß das Motorrad kurz vor der Serienfertigung sei und noch 1990 die ersten Maschinen ausgeliefert würden. Aber weder im Herbst '90 noch im Frühjahr '91 gab es Daytonas zu kaufen. Nur dem Guzzi-Händler Stolle gelang es, einen Vierventilmotor zu bekommen, der bei BOT-Rennen eingesetzt wurde. Leider ohne den erhofften Erfolg.

Im September '91 feierte Guzzi 70 jähriges Firmenjubiläum und präsentierte eine Daytona im neuen Outfit. Die Vollverkleidung war einer Halbschale gewichen und auch Sitzbank und Auspuffanlage waren neu gezeichnet worden. Dazu waren in der Zwischenzeit wieder unzählige Details verändert und verbessert worden. Der Motor mit den wichtigen Zylinderköpfen war nun optischer Mittelpunkt und zog die Blicke auf sich, genauso wie es die klassisch orientierten Guzzi-Fans haben wollen.

"Die Daytona geht jetzt in Produktion", hieß es in Mandello, aber es sollte noch bis Mitte '92 dauern, bis das Motorrad in Deutschland an die Händler ausgeliefert wurde.

**Garantiert autofrei
& nur im Abo**



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

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

Cagiva W8/Super City

Auf etwas mehr als einer halben Seite stellt "mo" in Heft 8 die beiden Cagiva 125er aus Italien vor. Ein Farbfoto zeigt die Zweitakter.

Ducati 851 Strada

Auf knappen vier Seiten vergleicht "PS" die Ducati mit der Honda CBR 900 RR. Fünf Fotos zeigen die PS-starken Motorräder in Heft 8/92.

Aprilia Pegaso 650

Auf sieben Seiten vergleicht "Enduro" in Nr. 8/92 die beiden Enduros Aprilia 650 Pegaso und Yamaha XTZ 660 Tenere.

Moto Guzzi Daytona

Vier Seiten der Zeitschrift "PS" nimmt ein Vergleich der Daytona gegen die Yamaha FZR 1000 ein. Fünf Abbildungen zeigen die unterschiedlichen Konkurrenten in Heft Nr. 8/92.

Bimota Tesi 1D

In der Augustausgabe von "mo" schildert Alan Cathcart seine Erfahrungen, die er mit der achsschenkelgelenkten Bimota mit Ducati-Motor bei zahlreichen internationalen Renneinsätzen sammelte. Der Artikel umfaßt sechs Seiten mit 5 Bildern.

Gilera Nordwest

"PS" hat auf dem kleinen Kurs von Hockenheim die Gilera Nordwest mit der Suzuki RGV 250 verglichen. Auf fünf Seiten zeigen fünf Fotos die beiden ungleichen Kontrahenten in der Augustausgabe.

Cagiva 900 Elefant

Ein Vergleichstest der großen italienischen Enduro mit der Yamaha XTZ 750 Super Tenere nimmt vier Seiten der Augustausgabe von "PS" ein. Drei Fotos zeigen die beiden hochbeinigen Zweizylinder.



MOTO GUZZI

10 Jahre

Hökensnieder 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 !



Fahrbericht: Moto Guzzi Daytona

Mit Spannung haben wir die Daytona erwartet. Der Ducati-Händler Klaus Carstens aus Hennstedt bei Heide überließ uns seine Daytona für einen Fahrbericht.

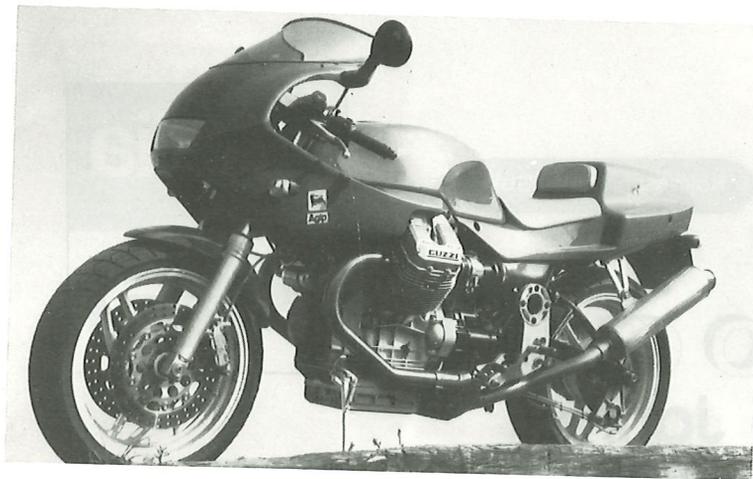
Da stand sie nun, die neue Guzzi für knappe 28.000 DM. Auf Ausstellungen hatte ich sie schon mehrmals gesehen, aber jetzt sollte ich die Möglichkeit haben, das Schmuckstück drei Tage lang zu fahren. Nachdem die ersten Prototypen der Daytona mit Vollverkleidung vorgestellt worden waren, hatte man sich doch auf die klassische Tradition besonnen und das Motorrad mit einer Halbschale versehen, die den Blick auf den Zweizylinder-V-Motor zuläßt. Die mächtigen Zylinder, die seitlich herausstehen und von keiner Wasserkühlung verschandelt werden, ziehen auch sofort das Auge des Betrachters auf sich. Die Zahnriemenschächte für den Antrieb der Nockenwellen fallen kaum auf, da sie geschickt versteckt sind. Umso mehr sticht dafür der häßliche Vorschalldämpfer unter dem Getriebe hervor. Die gesamte Auspuffanlage mit den hochgezogenen Superbike-Töpfen ist aus Edelstahl gefertigt.

Die Halbverkleidung mit dem eckigen Scheinwerfer schmiegt sich eng an den Tank und die Ventildeckel und verfügt über ein kleines Staufach auf der linken Seite. Die Einmansitzbank ist sehr breit, da sich seitlich die Einlaßöffnungen für die Ansaugluft befinden.

Beim ersten Probesitzen fällt die sportliche Sitzposition mit hohen Fußrasten und tiefen Lenkerstummeln auf. Das Auge wird magisch von den schönen, weißen Veglia-Instrumenten angezogen, die etwas von den Bowdenzügen verdeckt werden. Über Tachometer und Drehzahlmesser befinden sich die Kontrolleuchten, die auch am Tage gut zu erkennen sind. Die Schalter am Lenker geben ebenso keinen Grund zur Klage, besser können es die Japaner auch nicht. Der Handhebel der Bremse läßt sich in der Entfernung zum Lenker verstellen. Bei der Kupplung haben die Italiener auf eine Verstellung aus Kostengründen verzichtet.

Aber hören wir hier mit der Betrachtung auf, schließlich sind Motorräder zum Fahren da. Nach dem Drehen des Zündschlüssels im kombinierten Zünd/Lenkschloß fängt die Benzinpumpe hörbar an zu arbeiten. (Es gibt übrigens nur noch einen Schlüssel, der für alle Schlösser paßt.)

Die Daytona aus der Froschperspektive. Der Agip-Aufkleber auf der Verkleidung ist nicht serienmäßig.



Direktimport aus Italien, Preisliste kostenlos anfordern!

Restposten-Teile

LM III Auspuff original Chrom	199,00 DM
Speichenradsatz für alle Modelle	ab 924,00 DM
LM I Verkleidung mit Scheibe	169,00 DM
Ölwannenzwischenring, Filter hinten,	ab 249,00 DM
Edelstahlauspuffschellen	je 19,90 DM

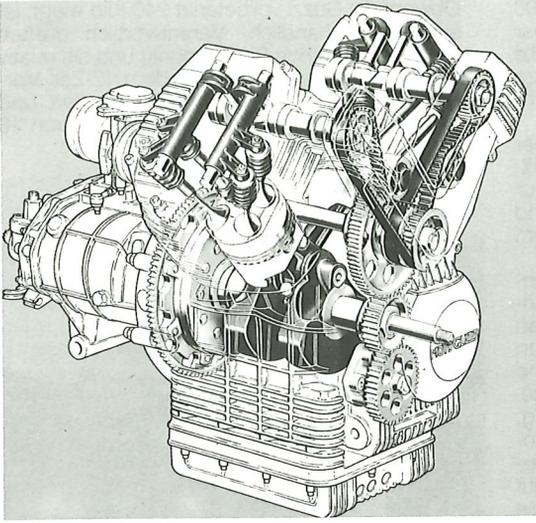


M. Hartmann
MAX

MAX

D-7541 Straubenhardt-4 Schwann
Hauptstraße 93 · Fax: 070 82 / 21 51

070 82/14 27



wenn man bei niedrigen Drehzahlen im letzten Gang ruckartig die Drosselklappen aufreißt. In jedem Drehzahlbereich legt die Guzzi zügig an Drehzahlen zu, aber am wohlsten fühlt sich der Motor oberhalb von 5000 Umdrehungen. Die Leistungsentfaltung des Vierventilers ist gleichmäßig und unspektakulär. Dadurch hat man immer das Gefühl, langsamer zu sein, als man in Wirklichkeit ist.

Zur Nockenwellen- und Ventilsteuerung verwendet Moto Guzzi mehrere Übertragungselemente. Die Kurbelwelle treibt über Stirnräder die Zwischenwelle und die Ölpumpe an. Von der Zwischenwelle führen Zahnriemen zu den im Kopf befindlichen Nockenwellen. Über kurze, stabile Pleßstößel betätigen die Nockenwellen zwei Gabelkipphebel pro Zylinder. Jeder Kipphebel öffnet wiederum zwei Ventile. Das Ventilspiel wird wartungsfreundlich über Einstellschrauben mit Kontermuttern justiert.

Am linken Griff befindet sich der Choke und nach zwei, drei Umdrehungen springt der Motor an. Die Geräuschkulisse ist für eine Guzzi ungewohnt. Stirnräder, Zahnriemen und Benzinpumpe sorgen für unbekannte Töne, dafür fehlt das altbekannte Klappern der Ventile. Beim Ziehen der Kupplung fällt sofort auf, daß hier eine kräftige Hand verlangt wird. Um der gestiegenen Motorleistung gerecht zu werden, hat Guzzi zehn anstatt wie bisher acht Kupplungsfedern verbaut, dadurch erhöht sich die benötigte Kraft zum Zusammendrücken der Federn. Um so leichter läßt sich dafür der Gasgriff drehen. Vorbei die Zeiten, in denen die Hand gegen die starken Federn der Dell'Ortos kämpfen mußte. Die Drosselklappen der Einspritzanlage brauchen kaum Betätigungskräfte.

Ohne ein merkliches Beschleunigungsloch dreht der Motor im fünften Gang bis in den roten Bereich, der auf dem elektronischen Drehzahlmesser bei 8000 U/min beginnt. Bei ca. 8300 U/min riegelt der Drehzahlbegrenzer die Spritzzufuhr ab. Der Tachometer zeigt dabei 225 km/h an.

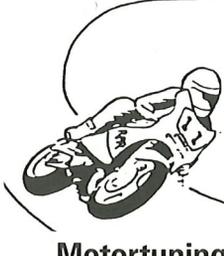
Der erste Gang rastet vernehmlich ein und es kann losgehen. Das nicht nur die Motorgeräusche guzziuntypisch sind, fällt spätestens an der ersten Kreuzung auf. In alter Gewohnheit tritt man auf das Bremspedal und es passiert fast nichts. Schnell fällt mir ein, daß die Daytona ja nicht über das Integralbremssystem verfügt, das Guzzi normalerweise verbaut. Der hektische Griff zum Handbremshebel bringt das Vorderrad zum Pfeifen. Die Brembo-Vierkolbenbremszangen greifen vehement zu. Die Bremsanlage ist über jeden Zweifel erhaben und läßt sich dank stahlummantelter Bremsleitungen gut dosieren. Bei Überreaktionen in Schrecksekunden kann das Vorderrad aber schnell blockieren.

Der Motor hängt sauber am Gas und reagiert wegen einer leichteren Schwungmasse als bei den Zweiventilern spontan auf alle Gasgriffveränderungen. Dank der Einspritzanlage gibt es kein Verschlucken oder ähnliches - auch nicht,



**DUCATI
CAGIVA**





**Motortuning
Fertigung von Spezialteilen
Neumaschinen, Zubehör**

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

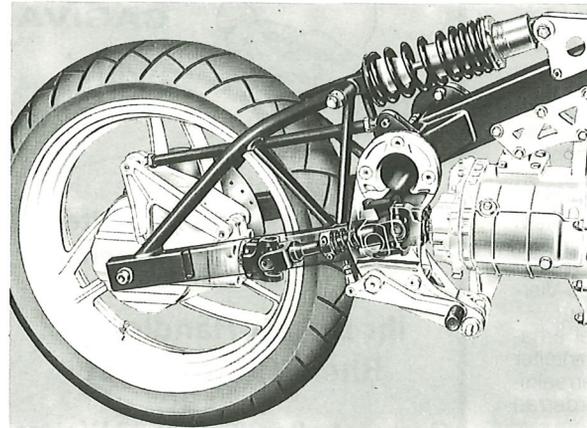
**Gartenstraße 29 · D-5802 Wetter
Telefon 02335/2957
Fax 02335/5280**

Das Werk gibt an, daß der Motor bis 9500 U/min drehzahlfest sein soll. Es wird sicher nicht lange dauern, bis es andere Chips für die Einspritzanlage gibt, die die Drehzahlgrenze nach oben verschieben und eine höhere Endgeschwindigkeit zulassen.

An dem Getriebe hat sich nichts geändert, aber durch eine ordentliche Lagerung des Schalthebels lassen sich die Gänge gut einlegen, nur die Schaltwege sind verhältnismäßig lang und wenn man nicht aufpaßt, kann man in einem Leerlauf zwischen den Gängen landen.

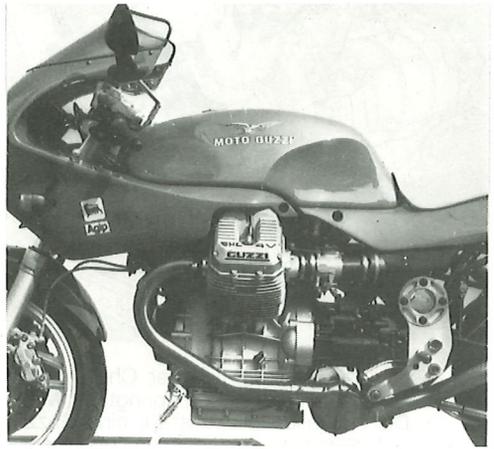
Um die Lastwechselreaktionen des Kardanantriebs zu eliminieren, hat Guzzi den Winkelantrieb über eine Stahlstrebe gegen den Rahmen angeleitet. Die Antriebsmomente werden nun über diese Strebe in das Fahrwerk geleitet und beeinflussen so nicht mehr die Federelemente. Das System arbeitet unauffällig, so unauffällig, daß man nichts merkt. Der Wirkung der Momentabstützung wird man sich erst richtig bewußt, wenn man von der Daytona direkt auf eine normale Le Mans umsteigt und einem die dort vorhandenen Kardanreaktionen negativ auffallen.

Ein Nachteil, der mit der Momentabstützung zusammenhängt, ist eine Lose im Antrieb für den Längenausgleich der Kardanwelle beim Ein- und Ausfedern. Das Spiel im Antriebsstrang und das Kippmoment um die Längsachse wegen der längs montierten Kurbelwelle verlangen vom Fahrer eine gewisse Eingewöhnungszeit. Die Daytona ist kein Motorrad, auf das man sich raufsetzt und sofort die gewünschte Ideallinie in den Kurven trifft. Besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten und im Schubbetrieb bringen Lastwechsel Unruhe ins Fahrwerk und lassen es kippelig erscheinen.



In der Zeichnung gut zu erkennen: Die Hinterradfederung mit dem Zentralfederbein und die Momentabstützung des Winkelantriebs. Die Kardanwelle mit ihren zwei Gelenken läuft im Freien, aber das tut sie bei den Magni-Guzzis auch.

Obwohl die Guzzi vollgetankt 240 Kilo wiegt, ist sie extrem handlich. Verantwortlich dürften hierfür der niedrige Schwerpunkt und die relativ schmale Bereifung sein. Auf dem 17-Zoll Vorderrad ist ein 120/70er Reifen montiert und das Hinterrad, das einen Durchmesser von 18 Zoll hat, ist mit einem 160/60er bereift.

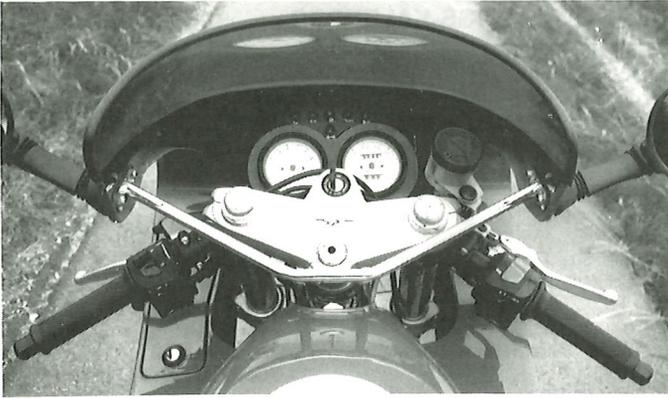


Die Halbschale verdeckt kaum etwas von dem Motor, der jetzt über vier Ventile pro Zylinder und eine Einspritzanlage verfügt.

Die Vorderradgabel läßt sich mehrfach verstellen. Im rechten Gabelholm verfügt die Zugstufe über drei Einstellungen und im linken Holm kann die Druckstufe in drei Schritten verändert werden. Die konventionelle Telegabel arbeitet sehr gut und braucht sich nicht hinter den aktuellen Upside-Down-Gabeln zu verstecken.

Während ich von der Gabel begeistert war, konnte mich das hintere Federbein nicht überzeugen. Es war deutlich zu hart. Da man zur Verstellung u.a. die Sitzbank demontieren muß, habe ich mich für die drei Tage damit abgefunden. Hubi, der ca. 30 Kilo schwerer ist als ich (75 kg), war mit dem Federbein zufrieden.

Beim ersten Abstellversuch fällt der Seitenständer negativ auf. Er ist nur schlecht zu erreichen und das Motorrad steht nicht sicher. Ich habe eigentlich immer Angst gehabt, daß die Guzzi umkippt. Wie kann man nur an ein so teures Motorrad einen so popeligen Seitenständer bauen? Wenn die Guzzi mal umkippt und dabei die Verkleidung oder Sitzbank beschädigt wird, sind jeweils knappe 2000 DM für neues Plastik fällig. Einen Hauptständer gibt es leider nicht.



Nachdem Guzzi vor vielen Jahren an der Le Mans III den Trend mit dem asymmetrischen Cockpit mit größerem Drehzahlmesser eingeleitet hatte, ist man mit der Daytona zum symmetrischen, schlichten Cockpit zurückgekehrt. Über dem Tacho und Drehzahlmesser sitzen sechs Kontrollleuchten für Leerlauf, Ladestrom, Benzinstand, Blinker, Öldruck und Fernlicht. Oben auf den Gabelholmen befinden sich die Drehknöpfe für die Verstellung von Zugstufe (rechts) und Druckstufe (links).

Da wir gerade beim Meckern sind, der Tank verfügt über keine Reservebenzinähne. Der Fahrer ist also auf die Benzinkontrolleuchte angewiesen, die schon nach weniger als 100 km beim Bremsen aufleuchtet. Bei Nachtfahrten irritiert das Flackern der hellen Lampe. Wenn die Kontrolleuchte einmal ausfällt, bleibt man ohne Benzin liegen. Zum Glück kann man bei der Guzzi konventionelle Benzinähne nachrüsten.

In dieser Version soll die Guzzi in einer Stückzahl von 500 Exemplaren gebaut werden. In der nächsten Version ist die Daytona vermutlich auch Soziustauglich und vielleicht gibt es dann auch schon das neue Sechsganggetriebe, das sich gerade in der Erprobung befindet.

Mit der Daytona ist Guzzi auf dem richtigen Weg, wieder ein attraktives Zweizylindersportmotorrad anzubieten, das sich nicht hinter den Ducatis verstecken muß. Mit fast 28.000 DM ist die Daytona alles andere als billig. Aber es gibt ja auch genug Motorradfahrer, die genausoviel Geld für eine Harley-Davidson ausgeben, die weder dem Preis entsprechende Fahrleistung, Technik oder Verarbeitungsqualität bietet. Dagegen kann die Daytona ein deutlich besseres Preis-/Leistungsverhältnis bieten.

Technische Daten:

Motor:

Luftgekühlter V2-Motor mit längs liegender Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle, die über Zahnriemen angetrieben wird, vier Ventile pro Zylinder mit Betätigung über Stößel und Gabelkipphebel, elektronische Weber-Marelli-Saugrohrinspritzung, kontaktlose Zündanlage, elektrischer Anlasser, Drehstromlichtmaschine 350 Watt, Batterie 12 V/16 Ah.

Bohrung x Hub: 90 x 78 mm

Hubraum: 992 ccm

Leistung: 93 PS (68 kw) bei 8000 U/min

Drehmoment: 98 Nm bei 6000 U/min

Kraftübertragung:

Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanwelle mit zwei Kreuzgehlenken.

Fahrzeuggewicht vollgetankt: 240 kg

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Benzinverbrauch: 6,6 l/100 km

Preis: 27810 DM

Neu

Ducati und
Gilera

in Siebenbüumen

MOTOR
RAD
HANDEL

Raphael
Ulrich

Bodener Weg 1 · 2061 Siebenbüumen
Telefon: 04501/775 · Fax: 04501/1052

Verkauf, Ersatzteile und Service für Neu- und Gerauchtmotoräder.

Schweißen von Aluminium und Niro.

Dreh- und Bohrarbeiten in Metall

DUCATI SUPERLIGHT SPEZIAL

Ducati 750 Sport, Bj. 90, 38.000 km, 7800,- DM

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

14.08.-16.08.92

Italiener-Treffen in Loxstedt-Büttel.
Info: Ralph Pleuß, Hake-Betcken-Str.
7, 2854 Loxstedt-Büttel.

14.08.-16.08.92

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

14.08.-16.08.92

Italo-Treffen in Schrecksbach.
Info: Volker Bernhardt, Tel. 06698/
310.

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.
Info: Frances Burke, 832 Sunnyside
Drive, Virginia Beach, VA 23464, USA.

22.08.-23.08.92

7. Int. Laverda-Treffen des Laverda
Stammtisch Helfrich.
Info: Uwe Hansen, Franz-Kirrmeier-
Str. 12, 6720 Speyer, Tel. 06232/
75332.

22.08.-23.08.92

Guzzi-Treffen in Reichelsheim-Beer-
furth beim Motorradtreff Waldklausen.
Info: Tel. 06164/692.

28.08.-30.08.92

5. Ostsee Italo-Treffen in Kiel-Falken-
stein direkt am Ostseestrand. Nur für
italienische Motorräder!
Info: Felix Hasselbrink, Schönberger
Str. 2, 2322 Lütjenburg, Tel. 04381/
7701.

28.08.-29.08.92

2. Ducati Festival Lignieres in der
Schweiz.
Info: Susi's Töff-Eggä, Bollstr. 6,
CH-8405 Winterthur-Seen, Schweiz.

28.08.-30.08.92

Guzzi Treffen in North Carolina/
USA.
Info: Blue Ridge Motorcycle Camp-
ground, Rt. 2, Box 461, Caruso,
North Carolina 28716, USA.

28.08.-30.08.92

3. Italiener Treffen in Schweich/Mo-
sel. Anfahrst ab Schweich beschil-
dert.

28.08.-30.08.92

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

28.08.-30.08.92

Treffen des Moto Guzzi Klub Däne-
mark.
Info: Ken Hansen, Ryetvej 37 St.
Th., DK-3500 Vårlose, 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

Rally des Laverda Club USA.
Info: Rick Lee, 1530 Granville Road,
Rock Hill, S. Carolina, 29732, Tel:
803/3280368, USA.

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, 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, USA.

04.09.-06.09.92

11. Int. Treffen des Moto Guzzi Club
Belgium in Ruytershove, Manegem-
straat 37, B-8870 Izegem, Belgien.
Info: Van Vossel Luc, Kapellestraat
59 W 2, B-9240 Zele, Tel. 052/
450614, Belgien.

04.09.-06.09.92

Treffen italienischer Motorräder des
MF Al Dente in Schwalbach.
Info: Dieter Weller, 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 Cot-
tage, Orchard Terrace, Acomb,
Hexham, Northumberland, NE46
4QB, Großbritannien.

11.09.-12.09.92

Guzzi Riders in New Mexico Rally in
Datil/USA.
Info: Dan Standlee, Tel. 505/527/
2042, USA.

11.09.-13.09.92

5. Washington State Guzzi Camp-
out 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.

VERANSTALTUNGS-KALENDER

12.09.-13.09.92

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

13.09.1992

5. Treffen klassischer italienischer Automobile und Motorräder im Ristorante Passatore in München.
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 Paderno del Grappa, Italien.

18.09.-20.09.92

Cadwell Park Trak Day des International Laverda Owners Club England.
Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Großbritannien.

18.09.-20.09.92

4. Italienertreffen des Moto Guzzi Club Olpe/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

Catoctin Mountain Getaway des Moto Guzzi National Owners Club in Thurmont/USA.
Info: John Herring, 6160 Darleon Place, Alexandria, VA 22310, USA.

18.09.-20.09.92

Vermont Rally des Moto Guzzi Owners Club in Middlebury/USA.
Info: Moto Guzzi National Owners Club, 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: Clemens Löwenstyn, Tjadenweg 47, NL-1456 AL Wijde wormer, Tel. 02990/36806, Holland.

19.09.-20.09.92

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

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 Musser, 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, Tel. 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.

04.10.1992

Guzzi Riders in Texas Rally, 45 Meilen südl. von Dallas/USA.
Info: Ken Hand, Tel. 817/571-4372, USA.

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.

24.10.-25.10.92

Spaghetti Rally für italienische Motorräder in Australien.

25.10.1992

Ducati Treffen bei Maurizio in Valle San Liberale in Italien
Info: Biker's Restaurant, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno del Grappa (TV), Tel. 0423/53250, Italien

Dezember

05.12.-13.12. 92

Motor Show Bologna.

Januar

01.01.-02.01.93

Winter Rally für italienische Motorräder in Valle San Liberale in Italien.
Info: Biker's Restaurant, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno del Grappa (TV), Tel. 0423/53250, Italien.

Februar

26.02.-07.03.93

Twins in Tassie, Zweizylindertreffen in Australien.
Info: Peter Sack, Tel. 03/7548495, Australien.

MOTALIA

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

Sport-Termine im August/September

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
06.09.	Frohburg	BOT-OMK
06.09.	Kyalami/ZA	GP
13.09.	Hockenheim	Veteran
13.09.	Nürburgring	BOT-DM
13.09.	Assen/NL	SB-WM
26.09.	Dahlemer Binz	SOS-CUP
26.09.	Dahlemer Binz	BOT-OMK
27.09.	Aalen	BOT-DM

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

Grand Prix in Ungarn

500er-Klasse

Nachdem beim letzten Grand Prix in Assen die beiden Cagivas von Eddie Lawson und Alex Barros die Suzuki von Kevin Schwantz um den Ring gejagt hatten, bis es zu dem Sturz gekommen war, waren alle Cagiva-Fans auf das nächste Rennen in Ungarn gespannt.

Doch schon die Trainingszeiten verdarben die Vorfreude. Die Cagivas standen auf den Startplätzen sieben und acht. Über eineinhalb Sekunden trennten sie von der Pole Position.

Nach dem Start fing es an zu Regnen und das Rennen wurde abgebrochen. Eine halbe Stunde konnten die Teams über die Reifenwahl grübeln und die meisten entschieden sich für Regenreifen. Beim Neustart kam Lawson am besten weg, fiel aber schon auf den ersten Kilometer schnell zurück. Vorne fuhr der Regenspezialist Randy Mamola allen davon. Hinter ihm folgten Wayne Rainey, Kevin Schwantz und Doug Chandler. Chandler zeigte, daß auch er im Regen schnell ist und arbeitete sich auf den zweiten Platz vor. Doch damit gab er sich nicht zufrieden und holte auch noch Mamola ein und übernahm die Führung. Die Piste wurde auf der Ideallinie immer trockener und nach Wayne Gardner (Honda) fuhr auch Alex Barros an die Box und ließ den Regenreifen wechseln. Zu diesem Zeitpunkt lag Eddie Lawson mit einem Rückstand von 50 Sekunden auf dem siebten Platz, als er plötzlich die schnellste Rennrunde drehte. Mit abtrocknender Piste

wurde Lawson immer schneller und startete eine sensationelle Aufholjagd. Er war das Risiko eingegangen und mit einem geschnittenen Slickreifen auf dem Hinterrad gestartet. Jetzt bretterte er durch das Feld, als ob er als einziger eine 500er hätte und alle anderen auf einer 250er unterwegs sein. Aber würde er 50 Sekunden Rückstand aufholen können. Nach vier Runden klebte Lawson am Hinterrad von Rainey und um die 19 Sekunden Rückstand auf Mamola gutzumachen, brauchte er nur drei Runden. Jetzt stand nur noch Chandler dem ersten Cagiva-Sieg im Wege. In nur zwei Runden holte Lawson auch diesen ein und Chandler dachte sicher, er würde parken, als die Cagiva an ihm vorbeifuhr. Jetzt lag Eddie in Front und legte in den letzten vier Runden noch einen Abstand von 14 Sekunden zwischen sich und Chandler. Die schnellste Runde des Rennens drehte übrigens Barros, nachdem er die Reifen gewechselt hatte.

Ein Reifenpokal schenkte Cagiva den ersten GP Sieg. Seit 1978 nimmt das italienische Werk an der Straßenweltmeisterschaft teil und konnte bisher als beste Ergebnisse vier dritte Plätze (1x Mamola, 2x Lawson, 1x Barros) vorweisen. Schon vor Jahren hatte Cagiva-Besitzer Claudio Castiglioni verlauten lassen, daß der erste GP-Sieg auf Cagiva mit einem Ferrari belohnt werden würde.

Ergebnis: 1. Eddie Lawson (Cagiva); 2. Doug Chandler (Suzuki); 3. Randy Mamola (Yamaha); 4. Kevin Schwantz (Suzuki); 5. Wayne Rainey (Yamaha); 6. Wayne Gardner (Honda); 7. John Kocinski (Yamaha); 8. Juan Garriga (Yamaha); 9. Alex Barros (Cagiva); 10. Eddie Laycock (Yamaha); 11. Miguel DuHamel (Yamaha); 12. Andrew Stroud (Yamaha); 13. Thierry Crine (Yamaha); 14. Niall Mackenzie (Yamaha); 15. Dominique Sarron (Yamaha).

250er-Klasse

In Ungarn stand eine Gilera in der ersten Startreihe! Carlos Lavado hatte die viertbeste Trainingszeit gefahren und war damit nur 0,04 Sekunden langsamer gewesen als der Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani. Schneller waren nur noch die Honda-Piloten Luca Cadalora und Carlos Cardus. Cardus ging aber wegen einer Schulterverletzung nicht an den Start.

Nach einer Runde wurde das Rennen wegen Regens abgebrochen und später neu gestartet. Zuerst konnte Reggiani die Führung behaupten, doch mit abtrocknender Piste gab Cadalora seiner Honda die Sporen und setzte sich deutlich ab. Er gewann das Rennen mit 11 Sekunden Vorsprung vor Reggiani, der einem ungefährdeten zweiten Platz entgegen fuhr. Dahinter fuhr ein einsamer Alberto Puig (Aprilia) dem mit Abstand eine Gruppe mit Masahiro Shimizu (Honda), Wilco Zeelenberg

(Suzuki), Doriano Romboni (Honda); Jochen Schmid (Yamaha) und Helmut Bradl (Honda) folgte. Aber von hinten pflügte Pierfrancesco Chili heran, der einen schlechten Start gehabt hatte. Chili drehte eine schnelle Runde nach der anderen und fuhr bis zu Puig vor. Puig wehrte sich tapfer und zwischen den beiden entbrannte ein spannender Kampf um Platz drei, der dadurch beendet wurde, daß sich Chili plötzlich neben der Strecke wiederfand. Auf Platz vier lag nun Chilis Teamgefährte Massimiliano Biaggi, der aber auch stürzte.

Carlos Lavado beendete das Rennen auf dem neunten Platz. Sein Gilera-Teamgefährte Jean-Phillipe Ruggia fiel mit Elektrikproblemen aus. Im Rennen hatte er die drittschnellste Runde nach Chili und Cadalora gefahren! In Ungarn führen die Gileras ohne vorderes Schutzblech, da die Motoren durch den großen Kotflügel nicht genügend Kühlluft bekamen.

Ergebnis: 1. Luca Cadalora (Honda); 2. Loris Reggiani (Aprilia); 3. Alberto Puig (Aprilia); 4. Masahiro Shimizu (Honda); 5. Wilco Zeelenberg (Suzuki); 6. Helmut Bradl (Honda); 7. Doriano Romboni (Honda); 8. Jochen Schmid (Yamaha); 9. Carlos Lavado (Gilera); 10. Herri Torrontegui (Suzuki); 11. Bernhard Haenggeli (Aprilia); 12. Katsuyoshi Kozono (Honda); 13. Andreas Preining (Aprilia); 14. Stefan Prein (Honda); 15. Bernd Kässner (Aprilia).

125er-Klasse

Vom Anfang des Rennens setzte sich Ezio Gianola schnell ab und baute seine Führung aus. Nach ein paar Runden startete Ralf Waldmann eine Aufholjagd und zur Rennmitte konnte auch Alessandro Gramigni zu dem Duo an der Spitze aufschließen. Gianola konnte das Tempo nicht mehr halten und fiel schnell zurück. Neuer Spitzenreiter war Waldmann vor Gramigni. Fausto Gresini und Nobuyuki Wakai schafften den Sprung zur Spitze während Bruno Casanova und Gabriele Debbia ineinander gerieten. Während Debbia Glück hatte, kam Casanova von der Piste ab und verlor viel Zeit. Gramigni übernahm schließlich die Führung und gewann trotz ständiger Attacken vor Waldmann, Gresini und Wakai. Bruno Casanova beendete das Rennen als neunter, nachdem er durch den Zusammenstoß mit Debbia auf Platz dreizehn zurückgefallen war.

Ergebnis: 1. Alessandro Gramigni (Aprilia); 2. Ralf Waldmann (Honda); 3. Fausto Gresini (Honda); 4. Nobuyuki Wakai (Honda); 5. Gabriele Debbia (Honda); 6. Hans Spaan (Aprilia); 7. Kazuto Sakata (Honda); 8. Noburo Ueda (Honda); 9. Bruno Casanova (Aprilia); 10. Takao Shimizu (Honda); 11. Ezio Gianola (Honda); 12. Loek Bodelier (Honda); 13. Oliver Petrucchiani (Honda); 14. Adrie Molenaar (Aprilia); 15. Dirk Raudies (Honda).

Grand Prix in Frankreich 500er Klasse

Nach dem Start des Halbliterrenns lagen die beiden Yamahas von John Kocinski und Wayne Rainey vorne. Rainey überholte nach einer halben Runde seinen Teamkollegen und setzte sich zügig vom Feld ab. Dahinter folgten Wayne Gardner (Honda), Doug Chandler (Suzuki), John Kocinski und Alex Criville (Honda). Chandler und Criville verabschiedeten sich mit Stürzen. Nun schien Gardner den zweiten Platz sicher zu haben, während Kocinski sich mit Juan Garriga (Yamaha) um Platz 4 streitete. Auf dem fünften Rang lag der Suzuki-Fahrer Kevin Schwantz, der zur Halbzeit mit einem Sturz ausschied. Durch die vielen Stürze profitierte Eddie Lawson, dessen Cagiva nun auf Platz fünf lag. Der GP-Sieger von Ungarn beendete das Rennen mit 33 Sekunden Rückstand auf Rainey und wenn nicht drei Fahrer vor ihm gestürzt wären, wäre er gar nur achter geworden. Sein Teamgefährte Alex Barros war im Training gestürzt und hatte sich das Schlüsselbein gebrochen. Er ging nicht an den Start.

Ergebnis: 1. Wayne Rainey (Yamaha); 2. Wayne Gardner (Honda); 3. John Kocinski (Yamaha); 4. Juan Garriga (Yamaha); 5. Eddie Lawson (Cagiva); 6. Niall Mackenzie (Yamaha); 7. Miguel DuHamel (Yamaha); 8. Randy Mamola (Yamaha); 9. Jamie Whitham (Yamaha); 10. Toshiyuki Arakaki (Yamaha); 11. Andrew Stroud (Yamaha); 12. Serge David (Yamaha); 13. Cees Doorakkers (Yamaha); 14. Michael Rudroff (Yamaha); 15. Niggi Schmassmann (Yamaha).

250er-Klasse

Schon am Start gab es den Ausfall einer Aprilia zu vermelden. Die Werksmaschine von Massimiliano Biaggi verweigerte schlicht den Dienst. Loris Capriossi hatte einen guten Start und führte zuerst das Rennen mit seiner Honda an vor seinem Markenkollegen Doriano Romboni. Doch schon in der zweiten Runde übernahmen die Aprilia-Piloten Pierfrancesco Chili und Loris Reggiani die vorderen Plätze. Die beiden machten ordentlich Dampf und die anderen konnten das Tempo nicht mithalten. Um Platz drei kämpften zu diesem Zeitpunkt Romboni, Capriossi und Luca Cadalora (Honda). Dahinter folgten Carlos Cardus (Honda) und Jochen Schmid (Yamaha). Romboni und Capriossi fielen mit Getriebeschaden aus. Auch der Gilera-Fahrer Ruggia hatte sein Motorrad mittlerweile neben der Strecke geparkt. Eine defekte Elektronik wurde als Grund angegeben. Vorne an der Spitze drehte das Duo Chili/Reggiani seine Runden. Als Cadalora und Schmid den Vorsprung verkleinerten, übernahm Reggiani die Führung und forcierte das Tempo. Chili

holte sich die Führung zurück und Schmid überholte Cadalora, aber in der letzten Runde wechselten die Plazierungen noch einmal und Reggiani gewann knapp vor Chili. Dritter wurde Cadalora, dicht gefolgt von Schmid.

Mit einem Sieg Reggianis hatte keiner gerechnet, da sich der Italiener im Training eine Rippe gebrochen hatte.

Ergebnis: 1. Loris Reggiani (Aprilia); 2. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 3. Luca Cadalora (Honda); 4. Jochen Schmid (Yamaha); 5. Carlos Cardus (Honda); 6. Alberto Puig (Aprilia); 7. Wilco Zeelenberg (Suzuki); 8. Herri Torrontegui (Suzuki); 9. Bernhard Haenggeli (Aprilia); 10. Jürgen van den Goorbergh (Aprilia); 11. Eskil Suter (Aprilia); 12. Frederic Protat (Aprilia); 13. Paolo Casoli (Yamaha); 14. Adrian Bosshard (Honda); 15. Luis d'Antin (Honda).

125er-Klasse

Schon nach ein paar Runden bildete sich an der Spitze der Viererpulk Ezio Gianola, Fausto Gresini, Gabriele Debbia (alle Honda) und Bruno Casanova (Aprilia). Gianola und Gresini drehten die schnellsten Runden und brachten ein paar Sekunden zwischen sich und ihre Verfolger. Als sich Gresini mit einem Highsider verabschiedete, konnte Gianola einem ungefährdeten Sieg entgegen fahren. Hinter ihm kämpften die beiden Japaner Noboto Ueda und Kazuto Sakata um Platz zwei und dahinter folgte der Viererpulk Jorge Martinez (Honda), Bruno Casanova, Gabriele Debbia und Alessandro Gramigni (Aprilia). Debbia stürzte und Martinez konnte zu den Japanern aufschließen. Nach mehreren Positionswechseln war Martinez auf dem dritten Platz, als die Zielinie überquert wurde.

Ergebnis: 1. Ezio Gianola (Honda); 2. Noboto Ueda (Honda); 3. Jorge Martinez (Honda); 4. Kazuto Sakata (Honda); 5. Alessandro Gramigni (Aprilia); 6. Bruno Casanova (Aprilia); 7. Dirk Raudies (Honda); 8. Noboyuki Wakai (Honda); 9. Hans Spaan (Aprilia); 10. Ralf Waldmann (Honda); 11. Takao Shimizu (Honda); 12. Maik Stief (Aprilia); 13. Oliver Koch (Honda); 14. Gabriele Debbia (Honda); 15. Kinya Wada (Honda).

Grand Prix in England

500er-Klasse

Beim großen Preis von England konnte Michael Doohan verletzungsbedingt immer noch nicht an den Start gehen. Auch Alex Barros kurrierte noch sein gebrochenes Schlüsselbein. Sein Cagiva-Teamkollege Eddie Lawson hatte in diesem Jahr zum zweiten Male die Trainingsbestzeit vorgelegt. Neben ihm standen in der ersten Startreihe die Yamaha-Fahrer John Kocinski, Wayne Rainey und der Honda Pilot Wayne Gardner. In der zweiten Reihe

stand unter anderen der Superbike- und TT-Fahrer Carl Fogarty, der mit einer Wild Card auf einer privaten Yamaha startete. Er hatte die sechstbeste Trainingszeit erreicht. Ursprünglich hatte Fogarty auf einer Bimota Tesi 500 GP starten wollen, doch als er das Motorrad in Italien testete, gab es etliche technische Probleme.

Kocinski hatte den besten Start dahinter folgten Rainey und Lawson. Rainey holte sich sofort die Führung und auch Lawson ging an Kocinski vorbei. Dahinter folgten Kevin Schwantz (Suzuki), Wayne Gardner (Honda), der vor dem Rennen seinen Rücktritt zum Saisonende verkündet hatte, und Carl Fogarty. Kocinski fiel schnell zurück und die Reihenfolge lautete nach ein paar Runden Rainey vor Gardner, Lawson, Schwantz, Fogarty und Juan Garriga (Yamaha). Das Feld zog sich etwas auseinander und an der Spitze entbrannte das Duell Rainey/Gardner und dahinter der Zweikampf Schwantz/Lawson. Gardner übernahm die Führung, Fogarty verlor den Anschluß und die ersten fünf kamen wieder dicht zusammen. Schwantz überholte Rainey und Gardner, aber der Honda-Fahrer hatte schnell wieder die Führungsposition inne. Beim Überunden fiel Lawson auf den fünften Platz zurück und verlor den Anschluß. Schwantz stürzte in einer Kurve, in der auch vorher schon sein Team-Kollege Doug Chandler ausgefallen war. Kurz danach ging auch noch Fogarty, der auf einem sensationellen fünften Platz fuhr, an gleicher Stelle zu Boden. Schwantz nahm dem Streckenposten die Öl-Fahne weg und machte seinen Kollegen Warnzeichen. Gardner siegte vor Rainey. Dritter wurde Garriga vor Lawson.

Im Rennen schieden außer den erwähnten Fahrern u.a. noch Randy Mamola, John Kocinski und Niall McKenzie aus.

Ergebnis: 1. Wayne Gardner (Honda); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Juan Garriga (Yamaha); 4. Eddie Lawson (Cagiva); 5. Peter Goddard (Yamaha); 6. Terry Rymer (Yamaha); 7. Miguel DuHamel (Yamaha) 8. Michael Rudroff (Yamaha) 9. Dominique Sarron (Yamaha); 10. Toshiyuki Arakaki (Yamaha); 11. Serge David (Yamaha); 12. Bruno Bonhuil (Yamaha); 13. Niggi Schmassmann (Yamaha); 14. Peter Graves (Yamaha); 15. Cees Doorakkers (Yamaha).

WM-Punkte: 1. Michael Doohan (Honda) 130 Punkte; 2. Wayne Rainey (Yamaha) 108 P.; 3. Kevin Schwantz (Suzuki) 87 P.; 4. Doug Chandler (Suzuki) 72 P.; 5. John Kocinski (Yamaha) 67 P.; 6. Juan Garriga (Yamaha) 60 P.; 7. Eddie Lawson (Cagiva) 56 P.; 8. Wayne Gardner (Honda) 53 P.; 9. Alex Criville (Honda) 49 P.; 10. Randy Mamola (Yamaha) 44 P.

250er-Klasse

Auf dem Kurs von Donington konnten die Aprilias wieder ihre überlegene Motorleistung auspielen. Um den Italienern besser Kontra bieten zu können, stellte Honda auch den Fahrern Doriane Romboni und Loris Capriossi Werksmotorräder zur Verfügung. Romboni bedankte sich mit einem Platz in der ersten Startreihe neben den Aprilias von Pierfrancesco Chili, Massimiliano Biaggi und Loris Reggiani.

Nach dem Start konnte sich Romboni zwar zuerst noch zwischen den Aprilias behaupten, aber nach einigen Runden hatten die Aprilias die ersten Plätze für sich belegt und machten sich aus dem Staub. Hinter ihnen entbrannte ein spannender Kampf um Platz vier. Romboni, Luca Cadalora und Jochen Schmid machten sich das Leben schwer. Aus geringem Abstand schaute sich Helmut Bradl die Positionskämpfe an, konnte aber selber nicht eingreifen. Dafür mußte er aufpassen, daß er nicht von Capriossi überholt wurde.

Chili fuhr an der Spitze auf und davon, gefolgt von Reggiani und Biaggi. Biaggi stürzte und Reggiani versuchte Chili einzuholen, was ihm aber nicht gelang. Chili gewann vor Reggiani und den dritten Platz holte sich Romboni. Cadalora wurde vierter und sicherte sich damit vorzeitig den WM-Titel.

Ergebnis: 1. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 2. Loris Reggiani (Aprilia); 3. Doriane Romboni (Honda); 4. Luca Cadalora (Honda); 5. Jochen Schmid (Yamaha); 6. Helmut Bradl (Honda); 7. Loris Capriossi (Honda); 8. Carlos Cardus (Honda); 9. Masahiro Shimizu (Honda); 10. Herri Torrontegui (Suzuki); 11. Patrick van den Goorbergh (Aprilia); 12. Bernd Kassner (Aprilia); 13. Carlos Lavado (Gilera); 14. Andreas Preining (Aprilia); 15. Paolo Casoli (Yamaha).

WM-Punkte: 1. Luca Cadalora (Honda) 177 Punkte; 2. Loris Reggiani (Aprilia) 132 P.; 3. Pierfrancesco Chili (Aprilia) 107 P.; 4. Helmut Bradl (Honda) 73 P.; 5. Alberto Puig (Aprilia) 68 P.; 6. Carlos Cardus (Honda) 48 P.; 7. Masahiro Shimizu (Honda) und Jochen Schmid (Yamaha) je 46 P.; 9. Massimiliano Biaggi (Aprilia) 43 P.; 10. Wilco Zeelenberg (Suzuki) 38 P.; 11. Doriane Romboni (Honda) 33 P.

125er-Klasse

Zuerst hatten die beiden Aprilia-Fahrer Alessandro Gramigni und Bruno Casanova die Spitzenpositionen inne, aber der Honda-Pilot Fausto Gresini holte sich die Führung, die er bis ins Ziel nicht mehr abgab. Auch Gramigni ließ sich den zweiten Platz nicht streitig machen. Casanova konnte die dritte Position nicht behaupten. Erst mußte er Jorge Martinez und dann Nobotu Ueda vorbeilassen. Beim Anbremsen einer Linkskurve berührten sich die Motorräder von Ueda und Martinez und letztere

mußte in den Notausgang ausweichen. Dadurch kam Casanova wieder auf den vierten Rang, wurde aber kurz danach von Ezio Gianola (Honda) überholt. Gianola stürzte mit einem Highsider. Casanova kam knapp außenherum vorbei, während Dirk Raudies (Honda) innen vorbeischlüpfte. Waldmann mußte über den Rasen ausweichen. Vorne fuhr unangefochten Gresini und Gramigni. Dahinter folgte Ueda, an den sich Raudies herannachte, der ihn aber nicht mehr überholen konnte. Den fünften Platz holte sich Kazuto Sakata (Honda) vor Casanova und Waldmann. Durch seinen zweiten Platz und die schlechten Ergebnisse von Waldmann und Gianola holte sich Gramigni die Tabellenführung.

Ergebnis: 1. Fausto Gresini (Honda); 2. Alessandro Gramigni (Aprilia); 3. Nobotu Ueda (Honda); 4. Dirk Raudies (Honda); 5. Kazuto Sakata (Honda); 6. Bruno Casanova (Aprilia); 7. Ralf Waldmann (Honda); 8. Jorge Martinez (Honda); 9. Kinya Wada (Honda); 10. Noboyuki Wakai (Honda).

WM-Punkte: 1. Alessandro Gramigni (Aprilia) 110 Punkte; 2. Fausto Gresini (Honda) 108 P.; 3. Ralf Waldmann (Honda) 106 P.; 4. Ezio Gianola (Honda) 101 P.; 5. Bruno Casanova (Aprilia) 86 P.; 6. Dirk Raudies (Honda) 61 P.; 7. Gabriele Debbia (Honda) 58 P.; 8. Noboyuki Wakai (Honda) 49 P.; 9. Jorge Martinez (Honda) 48 P.; 10. Nobotu Ueda (Honda) 45 P.

**Superbike-Weltmeisterschaft
in Italien**

Im heimischen Mugello strengte sich Ducati natürlich besonders an, gute Ergebnisse zu erzielen. Und in beiden Rennen sollten die ersten vier Plätze an die Zweizylinder aus dem nahen Bologna gehen.

Doch zuerst mußte Ducati einen Tiefschlag hinnehmen. Kaum war das erste Training am Freitag morgen begonnen, als Davide Tardozzi stürzte und sich die linke Hand zweifach brach. Tardozzi fuhr direkt hinter dem Italiener Romolo Balbi, als dessen Yamaha-Motor förmlich explodierte und die Rennstrecke am Ende der Zielgeraden mit Öl überschwemmte.

Die erste Runde im Rennen führte Fabrizio Pirovano (Yamaha) an, in der dritten Runde hieß der Spitzenreiter Stephane Mertens, als nächster durfte Doug Polen das Feld anführen, danach war für längere Zeit Mertens der schnellste. In Runde neun übernahm Roche den Platz an der Sonne. Während er versuchte, sich aus dem Staub zu machen, stürzte der auf Platz vier liegende Kawasaki-Fahrer Rob Phillis, der damit die Führung in der WM-Tabelle verspielte. Roche behielt die Spitzenposition bis ins Ziel, auf den weiteren Plätzen folgten Polen, Falappa und Mertens.

Im zweiten Durchgang führte Polen das Rennen vor seinem Teamgefährten Falappa an und es schien, als wenn die beiden Werksfahrer den Verfolgern enteilen könnten. Nach fünf Runden hatten sie 2 Sekunden Vorsprung. Aber Mertens, Roche und Fogarty konnten das Duo wieder einholen. Bis zur letzten Runde blieben die Fünf zusammen. Dann stürzte Mertens. Falappa steuerte die Zielgerade als Führender an, doch Roche schoß aus seinem Windschatten und siegte mit knappen 0,2 Sekunden Vorsprung.

Der Spanier Daniel Amatriain belegte in den Rennen die Plätze sieben und acht und sicherte sich damit den Titel des Europameisters.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Raymond Roche (Ducati); **2.** Doug Polen (Ducati); **3.** Giancarlo Falappa (Ducati); **4.** Stephane Mertens (Ducati); **5.** Fabrizio Pirovano (Yamaha); **6.** Adrien Morillas (Yamaha); **7.** Carl Fogarty (Ducati); **8.** Daniel Amatriain (Ducati); **9.** Richard Arnaiz (Honda); **10.** Christer Lindholm (Yamaha); **11.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); **12.** Virginio Ferrari (Ducati); **13.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **14.** Jeffrey de Vries (Yamaha); **15.** Baldassare Monti (Honda).

2. Lauf: 1. Raymond Roche (Ducati); **2.** Giancarlo Falappa (Ducati); **3.** Doug Polen (Ducati); **4.** Carl Fogarty (Ducati); **5.** Rob Phillis (Kawasaki); **6.** Adrien Morillas (Yamaha); **7.** Daniel Amatriain (Ducati); **8.** Christer Lindholm (Yamaha); **9.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); **10.** Jeffrey de Vries (Yamaha); **11.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **12.** Richard Arnaiz (Honda); **13.** Karl Truchsess (Kawasaki); **14.** Fabrizio Furlan (Ducati); **15.** Massimo Broccoli (Kawasaki).

WM-Punkte: 1. Doug Polen (Ducati) 199 Punkte; 2. Rob Phillis (Kawasaki) 189 P.; 3. Raymond Roche (Ducati) 185 P.; 4. Giancarlo Falappa (Ducati) 173 P.; 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 130 P.; 6. Aaron Slight (Kawasaki) 116 P.; 7. Daniel Amatriain (Ducati) 102 P.; 8. Stephane Mertens (Ducati) 101 P.; 9. Carl Fogarty (Ducati) 95 P.; 10. Scott Russel (Kawasaki) 83 P.

Deutsche Meisterschaft Superbike-DM in Most/CSFR

In Most herrschten chaotische Zustände. Nach sintflutartigen Regenfällen stand das Wasser auf der Rennstrecke. Ein Teil des Trainings fiel aus und wurde wegen organisatorischer Probleme nicht nachgeholt. Auch am Renntag regnete es und die Fahrer weigerten sich, an den Start zu gehen. Erst als es trocken wurde, wurde der erste Lauf gestartet. Die Führung hatte der Kawasaki-Fahrer Michael Liedl, zur Halbzeit übernahm sein Markengefährte An-

dreas Hofmann die Spitze, doch in den letzten beiden Runden blieb der Honda-Fahrer Hayri Winter zur Attacke und gewann vor Hofmann und Liedl.

Auch im zweiten Lauf konnte Hayri Winter vor Hofmann gewinnen. Dritter wurde diesmal der Kawa-Pilot Ernst Gschwender vor dem Ducati-Fahrer Edwin Weibel. Weibel hatte zeitweise diesen Lauf angeführt.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Hayri Winter (Honda); **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **3.** Michael Liedl (Kawasaki); **4.** Sven Seidl (Suzuki); **5.** Peter Rubatto (Yamaha); **6.** Rainer Jänisch (Suzuki); **7.** Wolfgang Hambach (Kawasaki); **8.** Roland Oschwald (Ducati); **9.** Bernhard Schick (Ducati); **10.** Thomas Stocker (Suzuki); **11.** Klaus Liegibel (Yamaha); **12.** Hans Gratzl (Ducati); **13.** Edwin Weibel (Ducati); **14.** Oliver Schmidt (Ducati); **15.** Toni Heiler (Yamaha).

2. Lauf: 1. Hayri Winter (Honda); **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **3.** Ernst Gschwender (Kawasaki); **4.** Edwin Weibel (Ducati); **5.** Wolfgang Hambach (Kawasaki); **6.** Rainer Jänisch (Suzuki); **7.** Michael Liedl (Kawasaki); **8.** Michael Galinski (Honda); **9.** Sven Seidl (Suzuki); **10.** Klaus Liegibel (Yamaha); **11.** Hans Gratzl (Ducati); **12.** Karl-Heinz Hennemann (Yamaha); **13.** Bernhard Schick (Ducati); **14.** Claus Ehrenberger (Suzuki); **15.** Oliver Schmidt (Ducati).

Superbike-DM Nürburgring

Zum vierten Durchgang der deutschen Superbike Meisterschaft trafen die Konkurrenten auf dem Nürburgring zusammen. Die Meisterschaft ist dieses Jahr sehr abwechslungsreich und spannend. In den sechs bisherigen Rennen gab es 5 verschiedene Sieger (Klaus Liegibel, Wolfgang Hambach, Thomas Franz, Andreas Hofmann und Hayri Winter) auf den Marken Honda, Kawasaki und Yamaha. Nur Ducati konnte sich noch nicht so recht ins Bild setzen. Aber das sollte sich auf dem Nürburgring ändern.

Die schnellsten Zeiten im Training legten Ernst Gschwender, Edwin Weibel, Andreas Hofmann, Wolfgang Hambach und Michael Liedl vor. Doch in den ersten vier Runden schieden Gschwender, Liedl und Hambach aus und an der Spitze entbrannte ein Duell zwischen der Ducati von Weibel und Hofmanns Kawasaki. Meistens führte Weibel, doch in der elften Runde hatte Hofmann die Nase vorne, als das Rennen wegen einer Öllache in der Yokohama-Kurve abgebrochen wurde. Da bei einem Abbruch aber immer die letzte komplett gefahrene Runde gewertet wird, hieß der Sieger des ersten Laufs Weibel. Der erste Sieg für Ducati. Der zweite Lauf zeigte wieder das Duell Hofmann/Weibel um den Sieg. Die Führung wechselte mehrmals und in der letzten Runde

lag Hofmann in Front, als er sich verbremste und stürzte. Damit siegte Weibel auch im zweiten Lauf und holte sich die Führung in der Punktwertung. Der Ducati-Fahrer Bernhard Schick belegte in Lauf 1 den zehnten Platz, im zweiten Rennen wurde er sechster. Während Weibel für den offiziellen Importeur DNL fährt, startet Schick für den Ducati-Großhändler März.

Die Superbike-Rennen für den 20. September in Augsburg wurden aus finanziellen Gründen abgesagt. Der Finaltermin am 11. Oktober wird heiß diskutiert und kann auch noch abgesagt werden.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **3.** Sven Seidel (Suzuki); **4.** Udo Mark (Yamaha); **5.** Roger Kellenberger (Yamaha); **6.** Toni Heiler (Yamaha); **7.** Stefan Scheschowitsch (Kawasaki); **8.** Klaus Liegibel (Yamaha); **9.** Bernd Caspers (Yamaha); **10.** Bernhard Schick (Ducati); **11.** Hayri Winter (Honda); **12.** Michael Geiger (Kawasaki); **13.** Reiner Jänisch (Suzuki); **14.** Leonhard Schiller (Kawasaki); **15.** Kai-Uwe Schmid (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); **2.** Roger Kellenberger (Yamaha); **3.** Udo Mark (Yamaha); **4.** Sven Seidel (Suzuki); **5.** Hayri Winter (Honda); **6.** Bernhard Schick (Ducati); **7.** Klaus Liegibel (Yamaha); **8.** Peter Rubatto (Yamaha); **9.** Reiner Jänisch (Suzuki); **10.** Thomas Franz (Honda); **11.** Kai-Uwe Schmid (Kawasaki); **12.**

Jürgen Foss (Kawasaki); **13.** Leonhard Schiller (Kawasaki); **14.** Karl-Heinz Hennemann (Yamaha); **15.** Michael Galinski (Honda).

DM-Punkte: 1. Edwin Weibel (Ducati) 97 Punkte; **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki) 84 P.; **3.** Klaus Liegibel (Yamaha) 73 P.; **4.** Hayri Winter (Honda) 72 P.; **5.** Ernst Gschwender (Kawasaki) 68 P.; **6.** Thomas Franz (Honda) 65 P.; **7.** Sven Seidel (Suzuki); **8.** Wolfgang Hambach (Kawasaki) 61 P.; **9.** Bernhard Schick (Ducati) 56 P.; **10.** Bernd Caspers (Ducati) 37 P.

Battle of Twins auf dem Nürburgring

Beim BOT-Rennen gingen nur 13 Zweizylinder an den Start. Da Thomas Körner (Ducati) im Rennen stürzte, kamen 12 Fahrer im Ziel an und jeder erhielt Punkte. Erster wurde Klaus Caspers vor Karl-Richard Beck. Den dritten Platz erzielte Dirk Linnebacher auf der Bimota.

Ergebnis: 1. Klaus Caspers (Ducati) **2.** Karl-Richard Beck (Ducati); **3.** Dirk Linnebacher (Bimota); **4.** Jens Hofmann (Ducati); **5.** Bernd König (Ducati); **6.** Herbert Enzinger (BMW); **7.** Hartmut Müller (Norton); **8.** Jens Polte (KTM); **9.** Julius Ilmberger (Ducati); **10.** Stefan Köhl (Ducati); **11.** Peter Häfner (Moto Guzzi); **12.** V. Budik (Ducati).

DM-Punkte: 1. Karl-Richard Beck (Ducati) 65 Punkte; **2.** Bernd König (Ducati) 63 P.; **3.** Dirk Linnebacher (Bimota) 61 P.; **4.** Klaus Caspers (Ducati) 57 P.; **5.** Thomas Körner (Ducati) 55 P.; **6.** Herbert Enzinger (BMW) 54 P.

Bimota Tesi in der Battle of Twins

Durch regelmäßige gute Plazierungen konnte sich der Bimota-Fahrer Dirk Linnebacher auf den dritten Punkterang vorschieben.



Beim Saisonauftakt in Speyer hatte man noch Anfangsschwierigkeiten und mußte sich mit einem siebenten Rang zufrieden geben. Auf dem Nürburgring lief es dann schon besser und man konnte sich über einen vierten Platz freuen. Auch der dritte BOT-Lauf der Deutschen Meisterschaft fand in der Eifel statt. Mit einer halben Sekunde Vorsprung schnappte der Ducati-Pilot Karl-Richard Beck sich diesmal den vierten Platz und Linnebacher wurde als fünfter abgewunken. Doch schon beim nächsten Rennen in Colmar Berg belegte die Bimota wieder Platz vier und beim fünften Rennen, das wieder auf dem Nürburgring ausgetragen wurde, reichte es gar zum dritten Platz für die achsschenkelgelenkte Tesi mit Ducati-Motor.

Da die Bimota in der bisherigen Saison weder durch Sturz oder technische Defekte ausgefallen ist, liegt Dirk Linnebacher mit 61 Punkten auf dem dritten Platz der Gesamtwertung zur Deutschen Meisterschaft.

In einer älteren Ausgabe der Club Info des Ducati Club München stießen wir auf einen interessanten Artikel über den Ölkreislauf bei den Einzylinder Ducatis. Der Grund für den Artikel war, daß ein Mitglied des Clubs, Andreas Muck, feststellte, daß bei einzelnen Ducatis die Reduzierstopfen in den Nockenwellen fehlten. Aber lest selbst.

Nockerlsuppe

Andreas Muck's Warnung im letzten Info, daß Einzylindernockenwellen ohne Öldruckstopfen im Umlauf sind, hat bereits im Raum München zu großem Aufruhr geführt.

Fast jeder zweite Einzylinder war hier ohne diesen Stopfen montiert und der Schrecken groß, als die Folgen zutage traten.

Bei der Überprüfung mehrerer Motoren auf genannte Nockenwellenfehler haben wir einige interessante Feststellungen getroffen, die uns folgende Schlüsse ziehen lassen:

1.) Motoren, deren Nockenwellen vom Werk 1968-1975 eingebaut wurden, haben gedrehte Ölreduzierstopfen. Die Desmos eine Ölbohrung von 1,5-2 mm. Schäden sind, richtiges Ventilspiel vorausgesetzt, nicht vorgekommen.

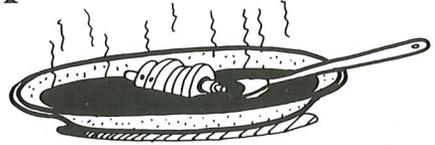
2.) Nachträglich gekaufte Nockenwellen sind möglicherweise immer ohne Stopfen verkauft worden, einige allerdings mit einem Federring verjüngt, wie er auch in Ventilfederhalterungen verwendet wird. Dabei wird die Bohrung zwar auf ca. 3-4 mm verjüngt, das scheint aber nicht auf Dauer zu reichen, da bei diesen Motoren ebenfalls Schäden am Ventiltrieb festgestellt wurden.

Alle geprüften Motoren ganz ohne Reduzierung (Nachgerüstete Normal-, Sport- und Rennnockenwellen) hatten enorme Verschleißspuren an Nocke und Kipphebel, auch bereits nach kurzem Einsatz!

Die Folge sind Schäden von mindestens 600 DM an Ersatzteilkosten! Mögliche Folgekosten im Motor durch Feinstabrieb nicht eingerechnet.

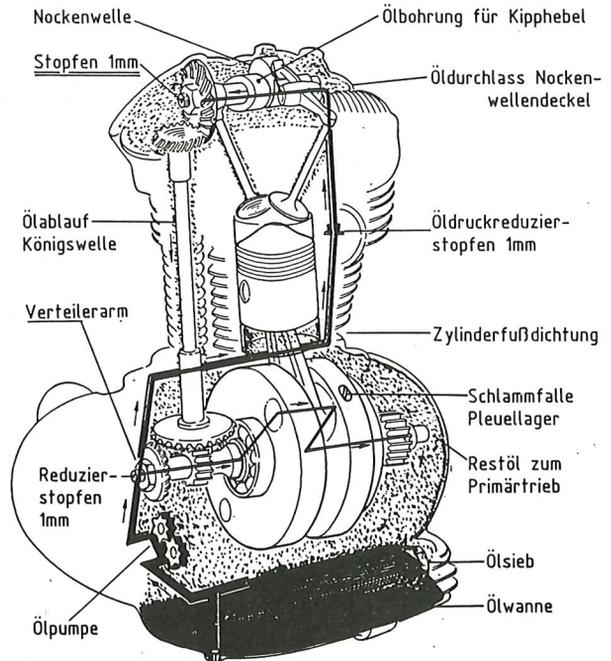
Interessant ist in diesem Zusammenhang, daß diese Stopfen normalerweise vom Werk eingebaut sein müßten, da es im Ersatzteilkatalog diese Stopfen nicht als Extras gibt.

Ob das Werk bei der Ersatzteile-Lieferung nach 1976 geschluppt hat oder ob nur vereinzelt fehlerhafte Nockenwellen verkauft wurden, oder ob gar von Zulieferern kommende verkauft wurden, entzieht sich unserer Kenntnis.



Wir halten jedenfalls unsere Mitglieder an, Ihre Nockenwellendeckel an der Königswellenseite zu öffnen und die Reduzierung zu prüfen. Diese Reduzierung befindet sich in der Mitte der Schraube, ca. 2 mm nach hinten versetzt. Beim Einbau eines nachträglichen Stopfens ist darauf zu achten, daß er 2-3 mm hinter die Vorderkante der Nockenwelle gesetzt wird, um dem Drehzahlmesserantrieb das Einrasten zu ermöglichen.

Ölkreislaufschema



Der Ölkreislauf im serienmäßigen Einzylindermotor von Ducati. Leider verfügten die Ducatis damals noch nicht über einen Ölfilter. Es gab nur ein Ölsieb.

Da die Durchlässe ohne Stopfen aller geprüften Nockenwellen genau 5 mm waren, ist ein 5,2 mm Stopfen zu verwenden oder eine Sicherung mit Locktite empfehlenswert. Einige Nockenwellen erweitern sich weiter innen um 1/10 mm, also nicht zu weit einschlagen. Bitte auch nicht vergessen, daß in den Stopfen eine Bohrung von 1-1,5 mm einzubringen ist, da sonst der Druck auf die Kipphebel zu groß wird.

DUCATI PIPELINES

oder die Aufgabe der Ölstopfen im Ölkreislauf. Wie Ihr ja alle wißt, wird das Öl aus der Wanne durch die kleine Zahnradpumpe angesaugt und durch eine, mit einer Kugel und Feder verschlossenen Bohrung gedrückt, um seinen Weg zu den nötigen Stellen aufzunehmen. Die Feder preßt die Kugel gegen den Ölstrom um das Öl in die richtige Richtung hindurch, nicht aber bei Stillstand wieder zurückfließen zu lassen.

Das Öl kommt bald, noch im rechten Seitendeckel, zu einer Abzweigung. Links zur Nockenwelle, rechts zur Kurbelwelle.

Brav, wie es von den Naturgesetzen vorgeschrieben ist, teilt sich's halbe halbe auf - außer die Lagerbuchse der rechten Kurbelwelle ist ausgelaufen. Dann will alles da raus und sich den beschwerlichen Weg durch die Pleuellager oder den Ventiltrieb sparen.

Nehmen wir einmal an, der Motor ist OK und die Buchsen sind nicht ausgelaufen, dann wird das Öl am rechten Weg durch einen Reduzierstopfen von ca. 1 mm in die Kurbelwelle gedrückt und schmiert das Pleuellager, das es IMMER dringend nötig hat.

Etwaige Metallspäne werden kurz vorher durch die Fliehkraft in eine Bohrung geschleudert, wo sie sich versammeln, ohne weiteren Schaden anzurichten.

Werden's aber zu viele und die Bohrung ist voll, dann wandern die Partikel in das Pleuellager und zerstören dieses. Bei ca. 40.000 km ist's soweit, falls Ihr seltener als alle 2500 km Ölwechsel macht schon etwas früher.

Natürlich kann man den Stopfen auf der Kurbelwelle vorher öffnen und den Metallschlamm entfernen, aber manchmal gehen gerade dadurch Partikel genau dahin, wo sie erst bei 40.000 km hingekommen wären und beginnen gleich ihr schäbiges Werk.

Da unser fiktiver Testmotor erst 37.000 km am Buckel hat, fließt das geschleuderte Öl zwischen den Kurbelwangen heraus und bespritzt die Zylinderwand und, welche Freude die Zylinder von unten.

Da hin und wieder auch ein Spritzer die hinteren Getriebelager erreicht, blockieren diese nicht, sondern laufen schwer und hart mit, bis zur oben angesprochenen Generalrevision, wo sie dann eh rausfliegen. Nicht umsonst sollte man im Rennbetrieb einen Öl Ablauf auf's Getriebe legen!

Wenden wir uns nun dem linken Abzweig, noch im rechten Seitendeckel, zu.

Der Weg führt vom Deckel durch eine Dichtungsbohrung ins rechte Gehäuse, dort nach oben über eine weitere Dichtungsbohrung in den Zylinder und dann hoch bis zur Planfläche zwischen Zylinder und Kopf.

Und daaa ists, wo Ihr jedesmal beim Zerlegen ein neues Gummi-Dicht-Ringerl einlegen

DUCATI

CAGIVA

SCHA JOR



aprilia

8261 Tübling
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

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

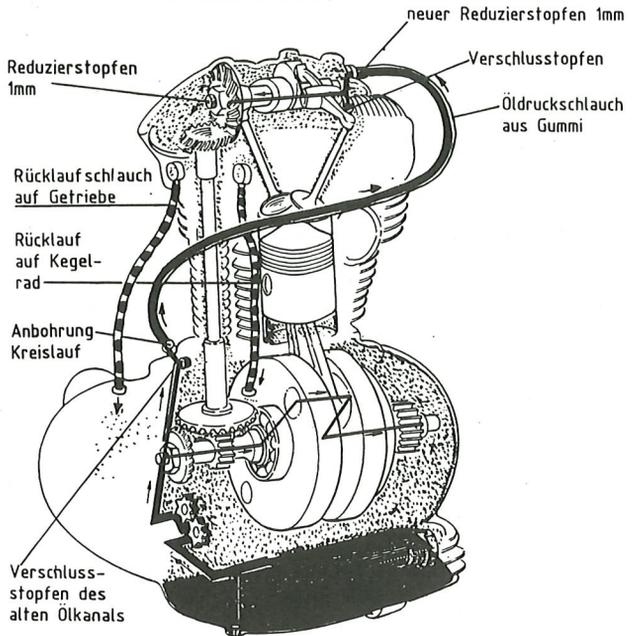
sollte. Und dies ist er, der erste Reduzierstopfen mit 1 mm Durchlass Richtung Ventiltrieb. Er veranlaßt den Druckaufbau. (Merke, auch 1 mm Durchlaß beim ersten Abzweig zur Kurbelwelle).

Dann gehts weiter in den linken Nockenwellendeckel und hinein in die Nockenwelle. Zwei, (bzw. vier bei der Desmo) Löcher an den Nocken selbst wollen das Öl nun gerne auf die Nocken und Kipphebelflächen bringen. Das ist aber unmöglich, wenn alles am anderen Ende der Nockenwelle durch eine riesige, 5 x größere Öffnung als vorher entweichen kann. Da wird die Reduzierung benötigt - und das spritzt dann so in den Ventiltrieb, daß am Ventildeckel ein Schutzgummi vorgesehen wurde, um einen Austritt am Ventildeckel zu verhindern.

Dieser beschriebene Ölkreislauf gilt ähnlich auch für die 750er GT, S, und SS bis Baujahr 1974 (Bohrungsmasse nicht kontrolliert!). Die anderen Zweizylinder hatten dann zusätzliche Ölfilter und zum Schluß sogar Gleitlager und mit anderem System und verstärkter Pumpenleistung. WG.

Quelle: Ducati Club Info 3/87

Ölkreislaufschema modifiziert



Ducati-Einzyliermotor mit stark modifiziertem Ölkreislauf. Die originale Ölleitung zum Zylinderkopf wurde innerhalb des Gehäuses verschlossen. Statt dessen führt jetzt eine außenliegende Leitung zum Zylinderkopf. Zusätzlich wurden zwei außenliegende Ölrücklaufleitungen montiert. Ein Rücklaufschlauch leitet das Öl zum Getriebe, der andere versorgt das untere Königswellenkegelrad mit Öl.

aprilia
Vertragshändler

STÖRK
KFZ + ZWEIRADHANDEL

Tel. 07 61 / 462 63
7800 Freiburg, Schönauer Str. 2

MOTO GUZZI

Der Aprilia + Moto Guzzi-Partner im Großraum Freiburg

August-Schnäppchen

günstig: Quota + Le Mans-Vorführmaschinen
(wenig km)

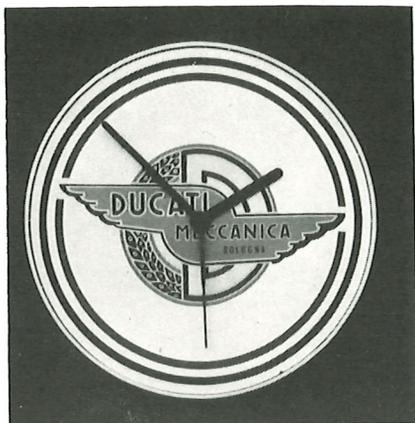
Daytona – wir haben noch Eine!

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

Die Zeit ist gekommen...

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

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



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

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

**EUROSPEED
VIDEOS**

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos Saison 1991

**SoS
Cup**

**BoT
DM**

**SERIE
DM**

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

Weiterhin lieferbar:

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

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

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

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

Motiv: **Guzzi**

Motiv: **Ducati**

Den Betrag lege ich in bar oder als Verrechnungsscheck bei.

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

Antwort

Verlag Hasselbrink
Schönberger Str. 2
2322 Lütjenburg

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Kein Nachnahmeversand möglich!

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

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

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Verlag Hasselbrink
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

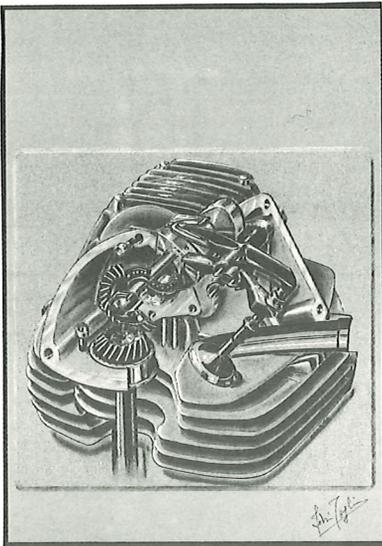
_____ Unterschrift

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

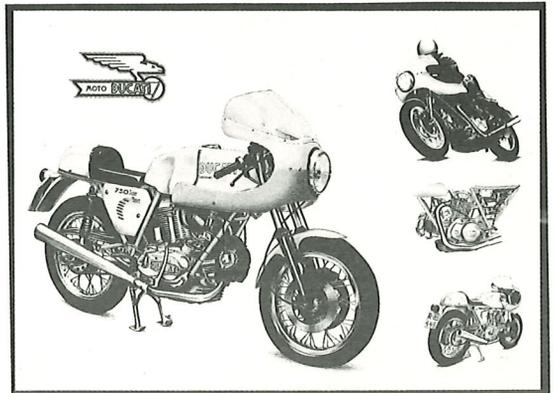
Datum: _____

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), handgemalt, Farbdruck, 70 x 50 cm.
Preis 34,- DM

REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

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

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

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

Italiener- und Klassikerfreunde treffen sich jeden Freitagabend ab 18.00 Uhr am Fuße der Schaulinsland-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.

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

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

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

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

Der Italo Moto Club Schweiz trifft sich jeden Dienstag ab 19.30 Uhr im Restaurant Bären in 3417 Rüegsau BE (CH). 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.

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

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

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

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

Die Berliner Morinisti treffen sich jeden 3. Donnerstag im Monat um 20 Uhr im Preussischen Landwirtshaus, Reichssportfeldstr. 23, 1000 Berlin 19.

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

Italo-Stammtisch jeden 2. Freitag im Monat beim Pauli-Wirt zwischen 8260 Mühlford 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 MOTO-CICLETTE um 18.00 Uhr in der Gaststätte "Muckefuck", Braunschweigerstr. in 3170 Gifhorn. Info: Thomas Klasing, Glüsing 12 b, 3120 Wittlingen.

Treffen für Italo-Freunde jeden 2. Dienstag ab 20 Uhr in der "Ober-Olm Waldgaststätte" Kreuzung Lerchenberg, Ober-Olm, Essenheim. Info: Werner, Tel. 06136/5739 ab 19 Uhr.

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-Benfeld. 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.

Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat Italo-Klöntreffen in Hamburgs Süden. Ab 20 Uhr im "Hornbacher's" (ehem. Roschinskys), HH-Hausbruch, Cuxhavener Str. 126 (B 73).

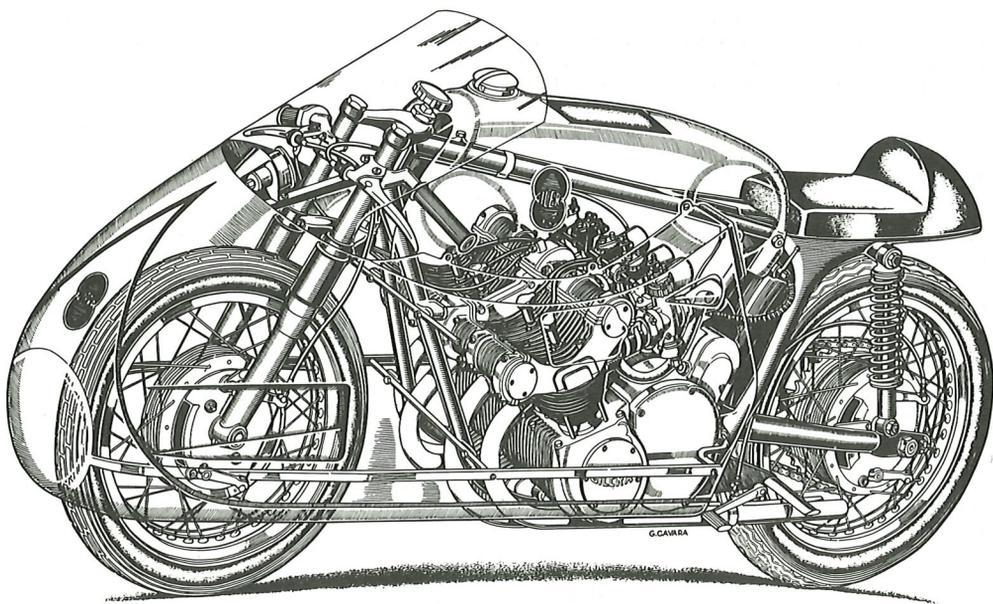
Der Italo-Stammtisch-Linden trifft sich alle 4 Wochen im "Rosenkrug-Linden" bei Westerstede. Die Termine sind: 02.09., 30.09., 28.10.. ab 20.00 Uhr. Info: R. Bischoff, Tel. 04409/8140.

Die Vierzylinder-Gilera

Sechs Fahrer- und vier Markenweltmeisterschaften, der Gewinn der Europameisterschaft, und unzählige Siege sind verbunden mit den legendären Vierzylindermaschinen von Gilera. Fahrer wie Serafini, Pagani, Taruffi, Milani, Frigerio, Armstrong, McIntyre, Liberati, sowie der Superstar dieser Zeit, Geoff Duke standen für den Erfolg Gileras. Nach Duke's Rücktritt wurden die Maschinen bei ihrem Comeback dann von John Hartle, Derek Minter und dem Argentinier Caldarella unter der "Scuderia Duke" bewegt. Kurzzeitig wurde auch Phil Read als Ersatzfahrer engagiert, doch davon später.

Doch wie begann es? Der Ursprung reicht bis ins Jahr 1923 zurück! Die Ingenieure Carlo Gianni und Pietro Remor bauten für einen stinkreichen Grafen ein Vierzylinder-Motorrad, fahrtwindgekühlt, 500 ccm und 26 PS bei 6000 U/min. Dieser Apparat wurde 1927 verbessert. Doch die Rennerfolge blieben aus. Erst 1934 gab es eine neue Version, die mit einem Lader versehene "Rondine". Der wassergekühlte Vierzylinder leistet 60 PS, hatte ein horizontal geteiltes Kurbelgehäuse, einen mächtigen Roots-Kompressor und einen Preßstahlrahmen incl. Trapezgabel. Piero Taruffi siegte mit dieser Maschine gleich beim ersten Renneinsatz 1935 beim G.P. von Tripolis. Danach ging man daran, Rekorde zu fahren. Taruffi erzielte Weltrekorde für den Kilometer mit 244,482 km/h, um nur ein Beispiel zu nennen. Doch trotz aller Erfolge trennte sich der reiche Graf von seinem Unternehmen. Die Motorradabteilung ging 1936 in den Besitz von Gilera über.

Auch unter den neuen Besitzern, die Piero Taruffi und Ing. Remer gleich "mitkauften", wurden zunächst Rekorde gefahren. Erst 1937 ging es mit der richtigen Rennerei los. Man hatte die weiterhin Rondine genannte Maschine mittlerweile auf 80 PS gebracht und erreichte in der normalen Rennversion über 230 km/h. Eine in Fahrwerk und Motortechnik modifizierte Maschine verhalf Dorino Serafini 1939 zum Gewinn der Europameisterschaft, vor Schorsch Meier auf der Kompressor-BMW. Gleichzeitig wurde eine 250er Vierzylinder entwickelt. Erst Honda sollte rund 20 Jahre später in dieser Hubraumklasse über so einen Motor "nachdenken". Die 250er kam jedoch nie zum Einsatz, der Zweite Weltkrieg und das Kompressorverbot stoppten dieses Motorradprojekt. Aber die 250er war nicht für die Katz, diente doch genau ihre Konstruktion als Vorbild für alle nachfolgenden Motoren.



Die Gilera 500/4 wie sie 1955 eingesetzt wurde.

Nachdem die Rondine 1946 nocheinmal eingesetzt wurde, aber um den Kompressor kastriert, setzte sich Pietro Remor wieder an das Zeichenbrett. Herauskam ein neuer Motor mit einem leicht langhubigen Hub/Bohrungsverhältnis, horizontal um den Zylinderblock laufende Kühlrippen, und einem mächtigen 5-Liter-Ölumpf. Es war also ein durchgehender Zylinderblock und ein einteiliger Zylinderkopf



Mit dieser vollverkleideten Rondine fuhr Piero Taruffi 1937 den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord mit 274 km/h.

vorhanden. Das Kurbelgehäuse war an den Zylinderblock angegossen, der Ventilwinkel betrug 90 Grad. Es gab natürlich keinen Lader mehr und der Motor war nun luftgekühlt. Der Nockenwellenantrieb geschah durch schrägverzahnte Stirnräder in der Mitte der Kurbelwelle. Es gab eine Mehrscheiben-Naßkupplung und ein angeblocktes Vierganggetriebe, das mittels geradeverzahntem Primärtrieb in Bewegung gesetzt wurde. Gespeist wurde der bildschöne Motor von 2 Webervergassern und leistete 48 PS bei 8500 U/min. Es war Nello Pagani, der das Motorrad erstmals im Jahre 1949 im Rennen einsetzte. Der Preßstahlrahmen und die Parallelogrammgabel waren jedoch nicht der Weisheit letzter Schluß.

Trotzdem langte es 1950 und 1952 zum Weltmeistertitel unter Umberto Masetti. Im Jahr 1951 trat erstmals der Engländer Geoff Duke ins Rampenlicht und konnte die Gileras mit seiner Einzylinder-Norton schlagen. Jeder wußte, daß dies nur dem überragenden Fahrkönnen Duke's zuzuschreiben war. Leistungsmäßig war die Norton schon nicht mehr ebenbürtig. Und Ende 1951 wurde die Überlegenheit der Gilera erdrückend. Der Motor hatte nun 4 einzelne Zylinder und vier Dellorto-Vergaser, sowie einen neuen Doppelschleifenrahmen mit Telegabel und hydraulisch gedämpften Federbeinen. Man hatte nun ge-

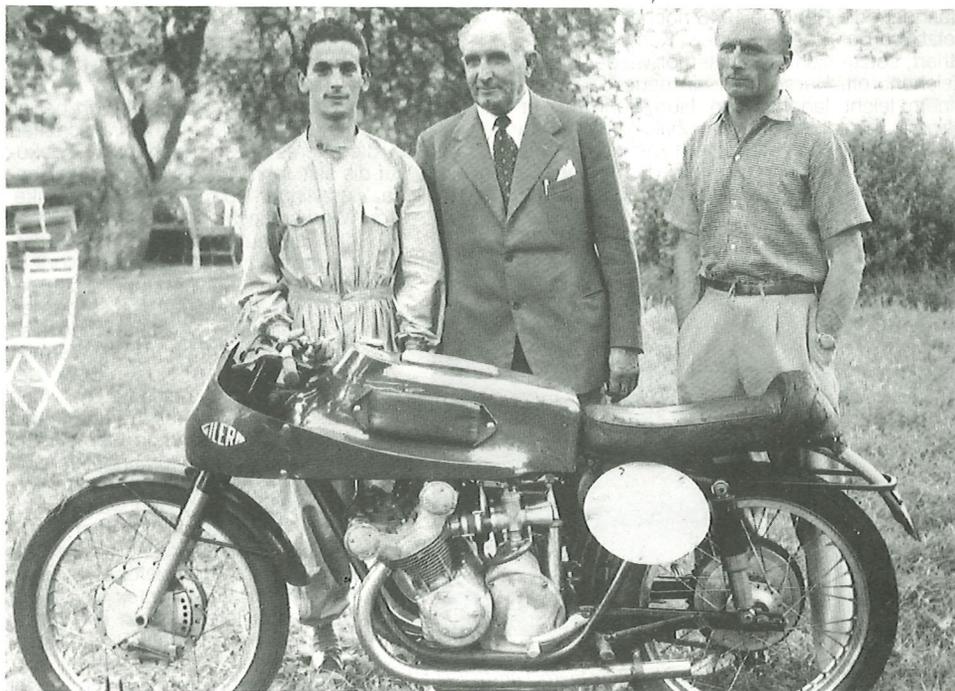
sunde 52 PS bei 9000 U/min, genug um die Norton, die BMW, die Guzzi und alles andere in Schach zu halten, wenn, ja wenn es da nicht einen Geoff Duke gegeben hätte.

Duke wußte, daß er es mit der Norton bei all seinem Fahrkönnen, nicht mehr schaffen konnte, die Gileras zu schlagen. Duke spekulierte auf die seit Jahren in der Entwicklung befindliche Vierzylinder-Norton. Norton bot Duke "Werksmaschinen" an, was immer das bedeuten mag. Durch Eifersüchteleien innerhalb des Norton-Werkteams speiste man Duke jedoch mit "normalen" Manx-Modellen ab. Der war verständlicherweise sauer! Duke hatte einen "Termin" beim damaligen Norton-Boß, der jedoch krank daniederlag. Man tauschte Höflichkeiten aus, kein Wort von Werksmotorrädern. Dann las Duke in einer Zeitung, er habe auf Knien Norton um Werksmotorräder angebettelt. Nun war er erdgütig sauer! Er rief auf dem Heimweg in irgendeiner englischen Ortschaft aus einer Telefonzelle einen Freund an und fragte, ob Gilera wohl noch Interesse an ihm hätte. Zweimal hatte Geoff Duke Gilera schon einen Korb gegeben. Der Freund versprach anzurufen, er tat dies auch und sagte Duke, daß Gilera nach wie vor Interesse hätte.

Noch am selben Tag bekam Duke ein Telegramm von Gilera: "Froh Sie zu haben. Kommen Sie so schnell wie möglich nach Monza, um Maschine zu testen."

Duke setzte sich sofort ins Flugzeug und machte sich auf den Weg zu Gilera. Die Fachleute ahnten schon, was dies bedeuten würde. Der beste Motorradrennfahrer der Welt auf dem besten Rennmotorrad der Welt! In England war man schockiert. Man empfand die Entscheidung von Duke als einen Verrat. Duke konterte gelassen: Besser ich gewinne als Engländer auf einem italienischen Motorrad, als daß ich verliere auf einem englischen! Daß die Entscheidung für Geoff Duke auch finanziell verbüßt wurde, versteht sich von selbst. Der Wechsel von Duke zu Gilera mußte diesen breiten Raum in meinem Bericht einnehmen, weil hierdurch der unvergeßliche Ruhm der Gilera Vierzylinder begründet wurde. Die Kombination Geoff Duke und Gilera erwies sich in den folgenden 3 Jahren als nahezu unschlagbar! Piero Taruffi, inzwischen Cheffingenieur, verbesserte das Motorrad ständig. Die Sitzposition wurde geändert, ein flacheres Fahrgestell kam zum Einsatz.

Man experimentierte mit Radgrößen und Reifenbreiten und hatte schließlich ca. 55 PS zur Verfügung. Trotzdem mußte man sich nun vermehrt dem Motor widmen. Pietro Remor,



In der Mitte steht der Firmenbesitzer Giuseppe Gilera. Neben ihm stehen zwei seiner Rennfahrer. Rechts Nello Pagani, er wurde auf Gilera zweimal italienischer Meister und 1949 Vizeweltmeister mit nur einem Punkt Rückstand auf Les Graham (AJS). Links steht Umberto Masetti, der auf Gilera dreimal (1950, 1953 und 1954) italienischer Meister und zweimal (1950 und 1952) Weltmeister wurde.

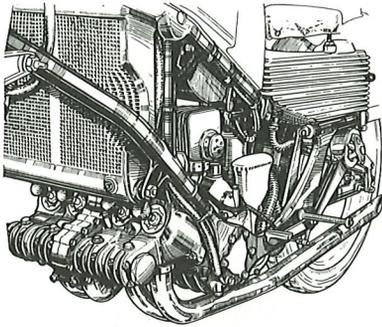
der Vater der Gilera, wechselte nach 1949 zu MV Agusta und baute dort nach altbewährtem Muster einen Rennvierzylinder, der nun auch schon 60 PS auf die Rolle brachte. Nach dem ersten Titelgewinn von Duke überraschte Gilera jedenfalls mit einem neuen Motor. Das Triebwerk war nun auf der ganzen Breite des Kurbelgehäuses vertikal verrippt. Und nun gab es den hervorstechenden Weitwinkelzylinderkopf. Der Ventilwinkel betrug nun 100 Grad. Der Motor leistete 65 PS bei 10400 U/min und hatte einen Zylinderneigungswinkel von 30 Grad nach vorne. Die Kurbelwelle war neunteilig und war in sechs mächtigen Lagerblöcken gelagert. Der Hub betrug 58,8 mm, die Bohrung 52 mm, das ergab einen Hubraum von 499 ccm. Wieder gab es einen Stirnradsatz in der Kurbelwellenmitte zum Antrieb der beiden obenliegenden Nockenwellen sowie der untenliegenden Ölpumpe. Die Nockenwellen betätigten über Tassenstößel die beiden Ventile je Zylinder. Der Motor hatte vier Dellorto-Vergaser mit einer Schwimmerkammer für zwei Mischkammern. Die Vergaserquerschnitte variierten zwischen 25 und 28 mm. Das klauen-geschaltete 5-Gang-Getriebe konnte nach De-

montage der Kupplung am Stück entfernt werden. Es war ein sogenanntes Kassettenge-triebe. Heutige moderne Rennmotoren rühmen sich solcher Konstruktionsdetails. Dabei gilt auch hier der alte Spruch: alles schon mal da-gewesen!

Im Jahre 1956 kam man auf die Idee, auf der Basis der 500er auch eine 350er Vierzylinder zu entwickeln. Leider konnte diese Maschine nie zu der Perfektion der 500er weiterentwickelt werden. Dennoch gab es die Vizeweltmeister-schaft und den dritten Gesamtsieg durch Bob McIntyre und Libero Liberati mit der kleinen "Gilli". Die "Kleine" leistete 49 PS bei 11000 U/min und mußte sich nur Keith Campbell auf seiner Moto Guzzi geschlagen geben. Die 500er bekam noch eine Leistungsspritze. Ende 1957 erreichte man 70 PS bei 10500 U/min. Aber auch Rahmen, Bremsen und Federbeine wurden ständig weiterentwickelt.

Aber es gab auch Rückschläge, wie sie der Motorsport halt immer parat hat. Gleich zu Anfang seiner Gilera-Zeit fiel Duke in Spa weit in Führung liegend wegen eines gerissenen Gaszuges aus! Dann kam das Jahr 1955, und es kam die Dutch-TT in Assen. Die Privatfahrer

moserten über das Preisgeld, der Veranstalter blieb hart. Man fuhr in der 350er eine Runde und machte Schluß. Auch das erweichte die Offiziellen nicht. Die Fahrer gingen zu Duke. Und hier zeigte sich, daß Duke auch ein untadeliger Sportsmann und Kumpel war. Er überredete die Werksfahrer sich den Privatfahrern anzuschließen. Das half. Es gab mehr Geld.



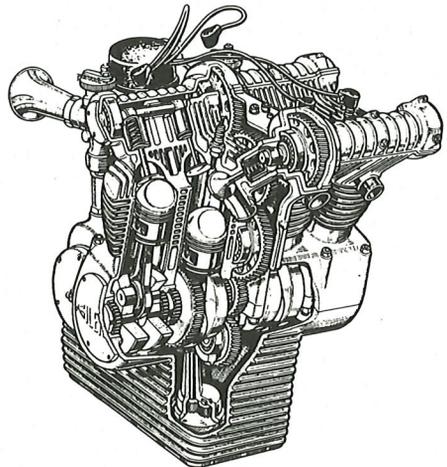
Als Gilera die Rondine kaufte, war der Motor wassergekühlt und ein Rootsgebläse sorgte für viel Motorleistung.

Kurze Zeit danach entschuldigte sich Duke schriftlich beim Veranstalter, ohne eine Antwort zu erhalten. Die bekam er und 16 andere Fahrer dafür von der F.I.M. Sperre für die nächste Saison! Das klingt alles nicht neu, auch heute ist die F.I.M. noch genauso ein weltfremder, arroganter Sauladen. Diese Sperre bescherte John Surtees und dem Erzrivalen MV Agusta den ersten Weltmeistertitel in der 500er Klasse. Dieser Stachel saß den Gilera-Männern tief im Fleisch. Duke fuhr mit der Gilera in diesem Jahr Rennen, die kein Prädikat hatten und gewann auch dort, wie er wollte. Dann, zum Ulster-G.P. war der Bannstrahl erloschen. Doch Duke stürzte mit der 500er. Die große Zeit von Geoff Duke neigte sich dem Ende entgegen. Die Gileras waren aber weiterhin erfolgreich.

Das Jahr 1957 begann ziemlich aufregend. Bob McIntyre kam neu ins Gilera Team. Er ersetzte Ray Armstrong, der den Sport an den Nagel hängte. Für Duke begann die Saison mit einer Katastrophe. Er stürzte beim Frühjahrsrennen in Imola und verletzte sich an der Schulter schwer. Vier von sechs Grand Prix mußte er auslassen. Damit war für Duke nichts mehr zu holen. Trotzdem gewann Gilera den Titel und gelangte so zur Revanche gegen MV. Weltmeister wurde Libero Liberati, und zwar in einer überlegenen Art, wie man es nur von Duke bisher gewöhnt war. Zweiter in der Endabrechnung wurde Teamneuling Bob McIntyre vor dem amtierenden Weltmeister John Surtees auf der MV. Das ging den Gilera Männern natürlich runter, Titel zurück und das ohne Duke!

Libero Liberati errang 1957 den Titel vor Bob McIntyre, beide auf Gilera! Was machte nun die Kombination Duke-Gilera so schnell. Da war natürlich das überragende Fahrkönnen von Geoff Duke. Er war aber auch ein perfekter Analytiker, der den Technikern immer präzise Angaben machen konnte. Hinzu kam seine schonende Fahrweise. Schon die Norton-Leute schwärmten davon, daß Geoff's Motorrad nach einem Rennen ohne weiteres auch noch eine Renndistanz durchstehen würde. Er war auch ein ausgezeichnete Taktiker. Er wollte nie die anderen demoralisieren, wenn er siegte war ihm das genug. Und er verstand es meisterhaft, sich ein Rennen so einzuteilen, daß er eben vor dem nächsten durchs Ziel fuhr, ohne ein überhöhtes Risiko für sich und das Material einzugehen. Er hatte immer Reserven, vor allem fahrerisch. Trotzdem machte er auch Fehler, einer führte in Assen zu einem Topspeed-Sturz mit der 350er Norton, bei dem die Maschine über 100 m weit durch die Gegend flog.

Noch heute schwärmt Geoff Duke von der Gilera. Vor allem die ausgezeichnete Gewichtsverteilung hob er hervor. Die Gilera hatte 60 % auf dem Vorderrad und 40 % auf dem Hinterrad. Die Norton hatte 50/50. Dadurch lag die Gilera viel ruhiger auf dem Vorderrad. Irgendwann konnte man sogar auf einen Lenkungs-dämpfer völlig verzichten! Hinzukam die überlegene Technik der Gilera, ihre Motorleistung und zum Schluß ihre überlegene Aerodynamik, denn auch damit beschäftigte man sich bei Gilera zu dieser Zeit schon sehr intensiv. Nicht zuletzt war die Gilera ein Muster an Zuverlässigkeit, bis auf den Gaszug von Spa!



Nach dem zweiten Weltkrieg meldete sich Gilera mit einem luftgekühlten Vierzylindermotor zurück.

Hier muß man nun einen weiteren Baustein des Gilera-Erfolges erwähnen. Piero Taruffi! Er wurde 1906 geboren. Er studierte Maschinenbau, machte ein hervorragendes Examen.

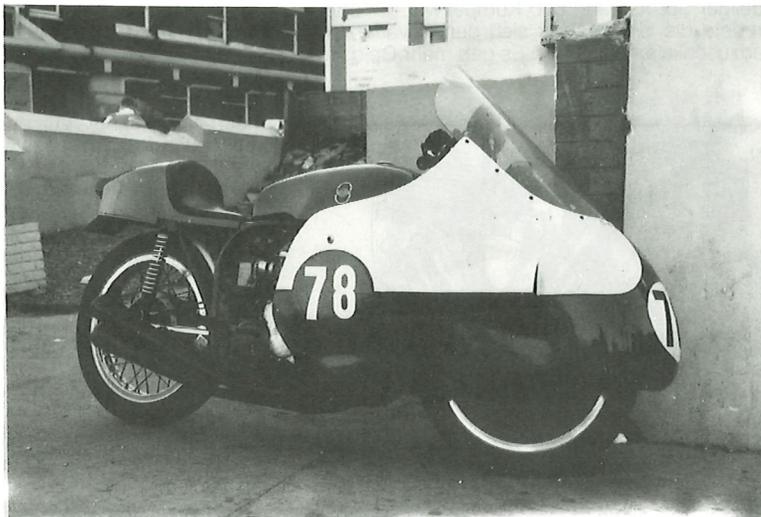
Aber er war auch Rennfahrer. Er fuhr auf AJS, Guzzi und Norton. Anfang der 30er Jahre fuhr er Auto- und Motortorradrennen, er gehörte zur Scuderia Ferrari. Mit der "Rondine" fuhr er später Weltrekord. Später, als Konstrukteur bei Gilera, fuhr er weiterhin, so nebenher, auch Autorennen. Er wurde Zweiter bei der Targa Florio, am Steuer des Zweiliter-Ferrari gewann er seinen einzigen Grand Prix, nämlich 1952 den G.P. der Schweiz.

Sowohl als Fahrer, als auch als Konstrukteur war er der große Denker seiner Zeit. Sein Buch "Stil und Technik des Rennfahrers" gehört zu den klassischen Werken über den Motorsport. Für zwei Rennen gehörte er 1955 zum Mercedes-Formel-1 Team. Er war die ideale Ergänzung zum genialen Fangio, zum draufgängerischen Moss und zum schnellen Kling. Hielt er sich anfangs noch zurück, so fuhr er 1955 in Monza das Rennen seines Lebens. Rundenlang kämpfte er in seinem Mercedes gegen seinen Stallgefährten Fangio um die Führung - und wurde schließlich Zweiter. Taruffi war auch als Rennleiter bei Gilera die große Interaktionsfigur. So wie Duke, konnte auch er als Fahrer analysieren. Und nun, auf der anderen Seite, konnte Taruffi die Analysen von Duke geradezu genial umsetzen.

Vom aktiven Rennsport zog sich Taruffi auf "Anraten" seiner Frau zurück. Er war mit einer bildschönen, wesentlich jüngeren Dame verheiratet, von deren Vorzügen er wohl noch länger naschen wollte.

Gilera hatte eigentlich nie ein großes Interesse an der Seitenwagenklasse. Dennoch gab es auch dort Erfolge. Ercolo Frigerio war einer jener, die mit der Vierzylinder Seitenwagenrennen bestritten. In den Jahren 1949, 1950 und 1951 langte es sogar zum Vizeweltmeister, jeweils hinter der Seitenwagenlegende Eric Oliver auf Norton. Ein Jahr später verunglückte

Frigerio in Bern mit der Gilera tödlich! Aber auch die Milani-Brüder führen nicht nur solo. Albino Milani brachte es 1952 ebenfalls zum Vizeweltmeister hinter C. Smith auf Norton.



Auf der Isle of Man gesehene "Gilera-Replica" mit japanischem Vierzylindermotor. Das Fahrwerk schien von einer Norton zu stammen.

Ende 1957 zogen sich Gilera, Mondial und Moto Guzzi vom Motorsport zurück. Im Jahre 1962 hatte Bob McIntyre einen tödlichen Unfall. Man wollte im Jahr danach ein Gedächtnisrennen durchführen und bat prominente Rennfahrer, auch Ex-Fahrer, eine Ehrenrunde zu drehen. Geoff Duke beschwatzte Gilera, ihm eine Vierzylinder rauszurücken, was die auch machten. Duke merkte sofort, daß hier jemand im stillen Kämmerlein dieses Motorrad weiterentwickelt hatte. Er fuhr als "Rentner" auf Anhieb schnellere Rundenzeiten, als in seinen besten Tagen! Das reizte den alten Duke mächtig. Er schaffte es bei Giuseppe Gilera Vierzylindermaschinen loszuziehen und meldete sein eigenes Rennteam, die "Scuderia Duke". Fahrer waren Derek Minter, John Hartl und der Argentinier Calderella. Nach einigen Anfangserfolgen stürzte Minter schwer und brach sich die Wirbelsäule. Als Ersatz wurde Phil Read engagiert. Natürlich war die Zeit nicht stillgestanden. In Hockenheim war man viel zu langsam. Aber es gab auch Erfolge. In Monza unterlag Calderella mit einem Schnitt von 196 km/h dem neuen MV Agusta Star Mike Hailwood nur ganz knapp. Siege gab es zu Saisonbeginn in Silverstone und Brands Hatch. Bei der TT 1963 gab es durch Hartl und Read einen zweiten und einen dritten Platz, und bei der Dutch TT belegten Hartl und Read gar die Plätze eins und zwei mit den betagten Gileras.

Manch einer meinte, der Rückzug von Gilera wäre vielleicht doch etwas überhastet geschehen, aber leider war der Entschluß von Giuseppe Gilera nicht mehr rückgängig zu machen. Damit ging die Zeit der Vierzylinder Gilera zu Ende. Eine Zeit von sieben Jahren, in denen die Gileras den Motorradrennsport in der großen Soloklasse dominiert hatten und auch in der 350er Klasse beachtliche Erfolge erzielen konnten.

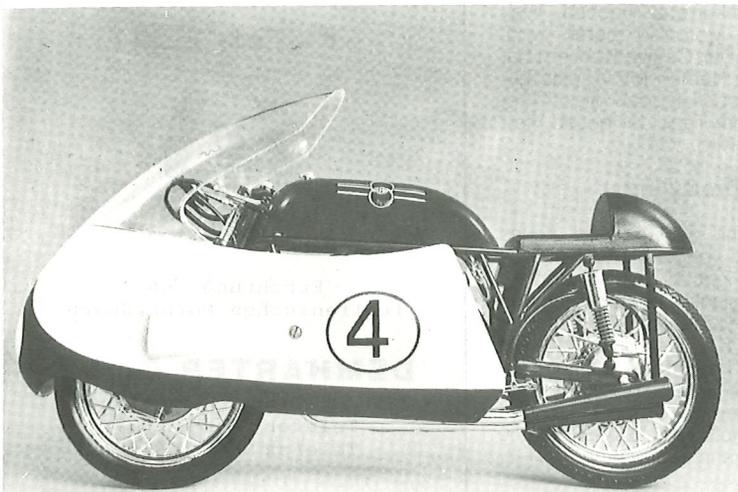
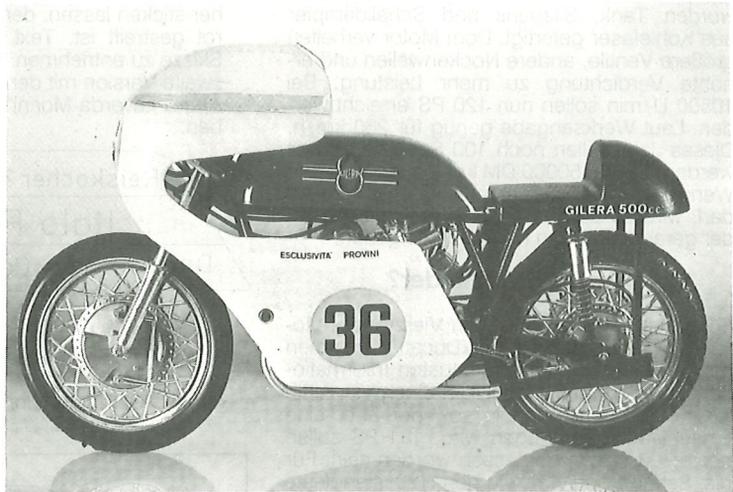
Die italienische Seitenwagenmeisterschaft war nun abgeschafft, nur die Demonstration der Leistungsfähigkeit ließ man sich nicht nehmen.

Schon 1955 fuhren Milani/Milani in Monza alles in Grund und Boden, scheiterten aber an einem Reifenschaden. Diese Scharte wetzten sie aber 1956 umso überzeugender wieder aus. Die Milani-Brüder siegten mit der Vierzylinder-Gilera in Monza nach Belieben. Die dominierende BMW-Armada machte lange Gesichter. Ein wahrer Segen für die deutschen Seitenwagen-Cracks, daß die Italiener sonst kein Interesse an Seitenwagenrennen hatten.

Allerdings muß man dazu sagen, daß schon Frigerio vom Leistungspotential der Gilera eigentlich gegen Oliver hätte siegen müssen, aber die Italiener hatten halt keine Trainingsmöglichkeiten und so war man im Seitenwagensport den Engländern und Deutschen fahrerisch deutlich unterlegen.

Später bewegte noch der Schweizer Florian Camathias ein Gilera-Gespann und blagte sich mit den zeitgenössischen Seitenwagen-Stars. Aber ein großer Erfolg blieb aus.

Manfred Schaab



Auch an dem Programm des italienischen Modellbausatzhersteller Protar gingen die Erfolge der Gileras nicht spurlos vorbei. Es gab zeitweise drei Modelle der Gilera 500 Vierzylinder, die sich hauptsächlich durch verschiedene Verkleidungen unterschieden.

Neue Ducatis

Der Motor der neuen Ducati 916, die vermutlich auf der IFMA in Köln vorgestellt werden wird, soll kompakter als die 888 Triebwerke sein. Er ist schmaler und hat niedrigere Zylinderköpfe und kürzere Ventile. Auf dem Prüfstand soll er deutlich mehr Leistung als die bisherigen Motoren haben.

Doch schon vorher hat Ducati ein neues Top-Modell vorgestellt. Die 888 SPS (Sport Production Special) geht einen Schritt weiter als die SP4. Um ca. 3 Kilo Gewicht einzusparen, wurden Tank, Sitzbank und Schalldämpfer aus Kohlefaser gefertigt. Dem Motor verhelfen größere Ventile, andere Nockenwellen und erhöhte Verdichtung zu mehr Leistung. Bei 10500 U/min sollen nun 120 PS erreicht werden. Laut Werksangabe genug für 260 km/h. Dieses Jahr sollen noch 100 Specials gebaut werden, die ca. 50000 DM kosten sollen. Wenn man den Gerüchten Glauben schenken darf, wird es auf der IFMA eine Ducati im Stil der gerade aktuellen Naked-Bikes geben.

Cagiva-Vierzylinder?

Schon lange wird von einem Vierzylinder-Motor gemunkelt, den Cagiva/Ducati zusammen mit Ferrari entwickelt. Die neusten Informationen besagen, daß es sich um einen Vierventiler mit 750 ccm handeln soll, der über eine Einspritzanlage verfügen wird. 131 PS sollen bei 12700 U/min gemessen worden sein. Für die Serienproduktion werden 120 standfeste PS angestrebt. Mit diesen beachtlichen Leistungswerten könnte das Motorrad in der Superbike-Weltmeisterschaft vorne mitfahren und den Zweizylinder-Ducs aus eigenem Hause ordentlich Konkurrenz machen. Welcher Schriftzug das Motorrad zieren wird, wurde nicht genannt. Der Cagiva-Konzern hat ja die Rechte an dem Namen MV Agusta gekauft und es wäre möglich, daß dieser berühmte Namen auf dem Tank der neuen Vierzylinder zu lesen sein wird.

Laverda Dreizylinder

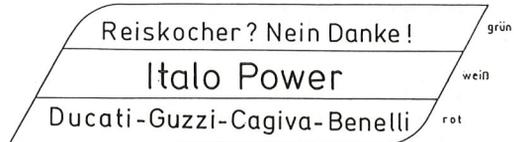
Nachdem Laverda mit der 650 ein neues Zweizylinder-Motorrad vorgestellt hat, daß es auch in absehbarer Zeit in Deutschland zu kaufen geben soll, plant man einen neuen Dreizylindermotor mit vermutlich 750 ccm. In einer Auflage von 100 Exemplaren soll ein Jubiläumsmodell der neuen 650 gebaut werden. Der Unterschied zum Serienmodell besteht aus ein paar Kevlar/Carbon-Teilen und einer Platte mit der Aufschrift "LAVERDA 650 1967 - 1992" mit der Fahrzeugnummer.

Gilera Einzylinder

Gilera setzt schon seit längerem einen 750 Einzylinder-Vierventiler in der Prototypenklasse bei den Wüstenrallies ein. Jetzt soll endlich eine Sound of Singles Rennmaschine um diesen Motor herum gebaut werden. Für den Straßenrennsport soll die Motorleistung auf fast 80 PS angehoben werden.

Italo-Power-Patch

Die Alsdorfer Italo-Fahrer haben einen Aufnäher sticken lassen, der waagrecht grün-weiß-rot gestreift ist. Text des Aufnehmers ist der Skizze zu entnehmen. Demnächst soll es eine zweite Version mit den Markennamen: "Gilera-Aprilia-Laverda-Morini" im roten Streifen geben.



Die Aufnäher kosten 7 DM pro Stück (bei einer Abnahme von 5 Stück 6 DM je Stück) und können unter folgender Adresse bestellt werden: Peter Pracht, Florianstr. 19, 5110 Alsdorf, Tel 02404/82193.





MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

Moto Guzzi Quota

Für die Moto Guzzi Quota gibt es einen Fahrwerks-Versteifungssatz, der aus zwei Streben besteht, die am oberen Halter des Zentralfederbeins und an dem Rahmenausleger für die Umlenkwappe der Hinterradfederung montiert werden. Alle bisher ausgelieferten Quotas müssen nachträglich umgerüstet werden, da es sonst zu einem Bruch des Rahmenauslegers kommen kann. Quota-Fahrer, die noch nicht über diese Umrüstung informiert wurden, sollten sich umgehend an ihren nächsten Händler wenden.

Moto Guzzi wird demnächst einen Seitenständer für die Quota als Originalzubehör anbieten. Von Hepco & Becker gibt es schon einen passenden Gepäckträger für Koffer und Top-Case.

Seit kurzem wird die große Enduro auch in der Schweiz angeboten. Sie ist dort nur in der Farbe rot erhältlich und kostet 17.950 Franken.

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 vorhandenen 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 + 41.

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

Kein Nachnahmeversand!

Bestelladresse siehe Impressum.

.....
Geschenk-ABO

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

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

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschicken an:

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Ort: _____

Ort: _____

Land: _____

Land: _____

Das erste Heft soll möglichst am _____ ankommen.

Den Betrag von 35,-DM habe ich

auf das Konto Nr. 742 171 der Sparkasse
Kiel (BLZ 210 501 70) überwiesen.
 als Scheck beigelegt.

Datum: _____

Unterschrift: _____

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

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

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

Buchvorstellung

Die vermutlich legendärste Motorradmarke ist MV Agusta. Insgesamt 38 Fahrerweltmeisterschaften wurden mit MV-Maschinen errungen. Ein Rekord, der bis heute unerreicht ist. Über das Lebenswerk des Grafen Agusta sind schon mehrere Bücher geschrieben worden. Jetzt gibt es auch das Buch "MV Agusta" von Mario Colombo und Roberto Patrignani in einer deutschen Übersetzung.

Das Buch ist in zwei Teile gegliedert. Der erste Abschnitt befaßt sich auf 113 Seiten mit der Firmengeschichte und den Rennerfolgen der ruhmreichen Marke. Der Motorsport und die dort erzielten Erfolge stehen hier deutlich im Vordergrund. Jeweils ein Kapitel ist den Vierzylinder-Motorrädern und den MV-Fahrern gewidmet. Über die Straßenmotorräder erfährt man hier nur wenig. Die zweite Hälfte des Buches liest sich wie ein umfassender MV Agusta Katalog. Auf 130 Seiten werden die Straßenmotorräder und Rennmaschinen in Wort und Bild vorgestellt. Hier liegt der Schwerpunkt glücklicherweise bei den Serienfahrzeugen. Die meisten Modelle werden auf einer Doppelseite mit mehreren Abbildungen vorgestellt. Zwei Kästen mit den technischen Daten informieren den Leser.



*Mario Colombo
Roberto Patrignani*

In Deutschland kaum bekannt sind die zahlreichen Roller und kleinen Motorräder bis 200 ccm, die MV Agusta gebaut hat. Interessant sind die zahlreichen technischen Lösungen mit denen MV experimentierte. So versuchte man sich schon in den fünfziger Jahren an einer Direkteinspritzung am Zweitaktmotor oder stellte 1950 einen Halbiter-Vierzylinder Prototyp mit Kardan und Parallelogrammschwinge vor. Bei den Rennmotorrädern ließ MV keine Konstruktionsmöglichkeit aus. Motoren mit einem, zwei, drei, vier oder sechs Zylindern erzielten unter Fahrern wie Mike Hailwood, Giacomo Agostini, Phil Read und John Surtees zahlreiche Siege auf allen Rennstrecken der Welt.

Das Buch MV Agusta von Mario Colombo und Roberto Patrignani ist im Motorbuch Verlag erschienen und kostet 98 DM. Es umfaßt 247 Seiten mit 372 Abbildungen, davon 20 ganzseitig in Farbe.

Importeur BRD

DELLORTO
VERGASER

**Komplette Vergaser
Ersatzteile**

Düsen, Schieber, Nadeln,
Dichtungen usw. usw.

Stein-Dinse 

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

Händler-Liste anfordern

Leserbriefe

Hallo Joachim,
es ehrt Dich sehr, daß Du den weiten Weg vom Ruhrgebiet nach Freiburg auf Dich genommen hast, um einmal bei unserem Freitagabendtreffen am Fuße der Schauinslandstrecke dabei zu sein. Der Preis für die weiteste Anfahrt wäre Dir sicher gewesen. Leider war im Juni allgemeine Urlaubszeit. Vier von uns weilten in Schottland, der Rest hatte wohl dann auch anderes zu tun. Aber vielleicht hast Du ja noch einmal Zeit und Lust zu einem Abstecher in den Schwarzwald. Es wäre jedenfalls schön, Dich einmal kennenzulernen. Ruf doch mal an (T. 0761/64611, Walter). Es grüßen die Italo- und Klassikerfreunde in und um Freiburg.

Hallo Motalia-Team,
zum Thema Ölfilterung möchte ich (Bericht in Motalia 36, Ducati 750 GT) auch noch meinen "Senf" dazugeben.

Jeder hat so seine Ideen und gibt diese in Motalia preis (finde ich super). So auch ich. Also, wer sein Moped original belassen möchte und trotzdem das Öl gefiltert haben möchte: Wenn Ihr nach der Ausfahrt mit dem Moped noch etwas Zeit habt, dann laßt das Öl ab und preßt es mit Hilfe einer Pumpe (keine Kunststoffpumpe) durch eine Auto-Filterpatrone. Das Ganze ist nicht so umständlich, braucht vielleicht etwa eine Viertelstunde, und man muß das Öl viel weniger wechseln.

Bei einer Ducati lohnt der Umbau auf Hauptstrom-Ölfilter nur, wenn auch ein geradeverzahnter Primärantrieb eingebaut wird.

In Sachen Ölpumpen möchte ich noch etwas erwähnen: Wenn noch eine Original-Ölpumpe vorhanden ist, bitte laßt diese im Motor eingebaut. Die Original-Pumpe reicht vollkommen aus.

Wenn jemand Lust hat, über Ducati oder einfach übers Motorrad zu "quatschen", der kann mich gern anrufen.

Edi Perkhofer, Arinweg 11, CH-9470 Buchs,
Tel. 0041 85 62139

Es grüßt Edi

Etwas zum Thema Ölfilterumbau:

Es ist schon richtig, daß die ganze Wechselei schneller geht, wenn man einen außenliegenden Ölfilter hat. Aber was ist mit dem ganzen Rotz und Glotter der sich im Laufe der Zeit absetzt?

Guzzis sind nun einmal technisch alte Mopeds und das Schrauben gehört dazu. Jetzt sagt bestimmt der eine oder andere "Die Japsen hatten schon Anfang der 70er außenliegende Ölfilter." Zu der Zeit hatte Guzzi noch gar keinen Filter, nur ein Sieb. Das Filter kam erst '75.

Da das Filter nun innen sitzt, muß man also die ganze Ölwanne abbauen. Dadurch bekommt man aber auch das Öl, was noch in der Wanne steht, auch mit raus, ebenso das, was noch in den Leitungen ist.

Ich für meinen Teil baue mir keinen außenliegenden Filter an, was aber nicht heißt, daß so was schlecht ist, aber ich glaube, das bißchen schrauben hat noch keinem die Arme gebrochen?

In diesem Sinne, frohes Schrauben und schmierige Hände.

Heinz-Getriebekiller, Kiel

Hallo Felix und Co!

Wie Du am Briefkopf vielleicht schon festgestellt hast, es fehlt der "Guzzianer-Touring-Freunde"-Kopf.

Um es kurz zu machen, nach einigen schönen Jahren in Guzzigemeinschaft sind doch viele aus familiären, beruflichen oder privaten Gründen abgesprungen. Also: die Guzzianer gibt es nicht mehr - nur ein kleines Häuflein hält weiterhin die Fahrgemeinschaft, wenn auch mit unterschiedlichen Marken, aufrecht.

Ach so, die Billigausführung des Piranha Zündverteilerdeckels hatte sich an meiner Maschine aufgelöst, da kam zwei Tage später die MOTALIA mit einer Anzeige von Hajo Barth, jetzt schmückt ein Alu-Deckel den Verteiler. Diesen habe ich telefonisch bestellt und zwei Tage später geliefert bekommen. Die Ausführung ist makellos.

Man muß auch mal die positiven Erfahrungen mit Versandhändlern nennen, sonst bleibt man bei berechtigter Kritik unglaublich.

Tschüß bis bald.

Heinz Willy Keusgen.

5. Internationales



28.08.-30.08.1992

in Kiel-Falkenstein

Motalia Anzeigenmarkt

Aprilia

Suche 4-Takt-Enduro bis 27 PS (ETX 6.35 od. Tuareg). Ruft mich ab 15 Uhr an: 02853/4110

Aprilia Pegaso 600, Modell 92, EZ 11/91, 3500 km, 27/45 PS, VB 8200 DM, Tel. 08271/7228, noch Garantie

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

VA Auspuffanlage 6-6, Tel. 04432/1610 Stefan

750 Sei Motorgehäuse, Zyl.-Kopf zu verkaufen, 09233/9772

Bimota

KB3, Bj. 83, Mot. v. 2t km überh., 1100 ccm, neue Bereif., Kettenkit + Lackierung, Extras, wg. Umzug z. verk., VB 12000 DM, Tel. 02921/76618

Cagiva

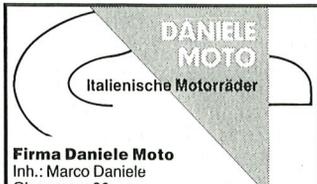
Suche dringend Briefkopie einer Cagiva 125 SS für TÜV, Bj. 82, Tel. 07531/54271

Ducati

Räder f. Pantah 2,15 u. 2,50 x 18 Serie. Suche 2in1 Anlage, wenn möglich mit TÜV. Tel. 07725/2718 Josef verlangen

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

Verkaufe Auspuffanlage von 888 SP3, Ø 50 mm, hochgelegt, kompl. 1800 DM, 06341/83175



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

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

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

VA Krümmer + Sammler Satz 430 DM, VA Krümmer SS Satz 430 DM, VA Endrohre wie Contis Satz 510 DM. Tel. 04432/1610 Stefan

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

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

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Weber-Doppelvergaser von 906 Paso komplett zu verkaufen, Preis 250,- DM, Tel. 06321/82725

Duc 750 S, Bj. 90, 7000 km, 1A Zustand, Zubehör, VB 12222DM, HR-Vollverkl. Preis VS, Tel. 0911/837337



UCATI LAMBERDA MOTOGRUPPA

Über 60 Polyesterenteile für italienische Motorräder aus eigener Produktion
Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr
Münsterstraße 44-46 · 5100 Aachen
(0 24 08) 28 48

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

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

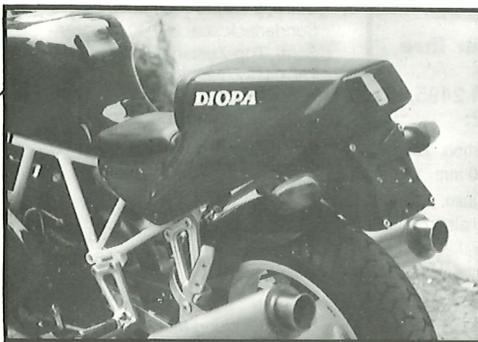
UCATI KAMMA

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

Moto Thome Ducati 750 SS Nuda, mit Doppelbremsscheibe. Neu! 0 km, volle Garantie, FP 16200 DM, Tel. 02744/260

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



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

Ersatzteilkatalog 860/900 GTS, Bj. 75-77 als Kopie in stabilem Ordner in Klarsichthüllen FP 50 DM, Tel. 07623/2689

Wo sind sie? Die Azzuri-Tifosi in und um Memmingen? Wegen Eröffnung Stammtisch o.ä. Tel. 08331/81631

Superlight-Höcker

Für Bj. 91/92, 350 DM

Fa. Seby Poly, Tel. 02408/2848

Verk. 900 SS, EZ 2/90, 16 Extras, leicht & schnell, 32t km, NP 23100,- für VB 14000,-, Tel. nach 18 Uhr 06128/1314

Verk. 1 Satz Räder f. Pantah, 1. Überm. Kolben 86,4 Ø f. 900er gebr. Su. 2 in 1 f. Pantah, Tel. 07725/2718

Biete ET-Katalog und Werkstatthandbuch 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

Suche Stummel-Lenker Ø 42 mm, Tel. 02626/78194 nach 19 Uhr

Wer weiß, wo man Contis und off. Trichter für HR Bj. 83 noch eingetragen bekommt. Tel. 09221/67320

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

Verkaufe Ersatzteilkatalog Ducati 750/900 SS, Bj. 75/77 als Kopie in stabilem Ordner mit Klarsichthüllen FP 50,-, 07623/2689

Suche für HR II VVK, Bremsscheibe vorne rechts (Brembo 280 mm), Handpumpen für Kupl. + Bremse vorne, Tel. 05224/4806

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

DUCATI



Norton

CAGIVA

HS

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

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	
Superlight-Frontschutzblech,		Halbschale	190,00
Carbon, auch für 851		Vollschale	290,00
'91/'92 passend	269,00	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

Cali II, 9 Jahre, 1990 überholt, Sonderlack., ca. 25.000 km, V2A-Schr., Top-Zustand, DM 11.800,-, Tel. 04182/22278

Wo sind sie? Die Azzuri-Tifosi in und um Memmingen? Wegen Eröffnung Stammtisch o.ä. Tel. 08331/81631

Liebhaber verkauft seine Cali 2; 12000 DM; Tel. 06431/3958 ab 18.00 Uhr

Vollverkleidung Motobecane, Typ DMB 6, rot, komplett mit Halterung 450,00 DM; Sitzpolster-Einsatz für LM 4 (Moto Spezial, Einmann-Einsatz), absolut neuwertig, 230,00 DM. Tel. 02303/12233

850 LM I, 56000 km, TÜV 7'94, Reifen und Gabelstoßdämpfer neu, Stucchi Fußrastenanlage, sonst Originalzustand, Erstlack rot; Preis: 7900,-; Tel. 030/6876286

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

Guzzi

Für LM III Sitzbank und Gußfelgen. Preis VS, Tel. 09721/85682

Zigolo 110 original, VB 1200,-, Cardellino i.T., V7 Sport i.T., Tel. 022387724 Thomas

Suche: Sitzbank, Schutzblech, u. Rücklicht für LM I, gebr. bis DM 200, Tel. 02041/29554 nur: 7.30-9.00 Uhr

Suche: LM 4 Schwinge, 40er Del., LM 1 Tank, Verk. LM 3 Teile: DMB Voll., Gußr., Cockp., Nocke usw., Tel. 0532286619

Verk. 2/1 Anlg. für 750 SS 40er Krümmer kompl. Edelstahl Preis VB, 04133/6579

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

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Ducati 500 SL Pantha, Bj. 81, 20000 km, Contis, VB 6000,-DM, 0921/41171 ab 18.00

Gilera

Tausche MG California II, gegen Gilera Saturno, Tel. 04381/7701



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**

Gilera 150 Strada, 5 J. stillg., Reif., Stoßd., Lampe, Kabelb., Sitzb. neu, VB: 999,-DM, 08273/8375

Suche Guzzi Le Mans-Rahmen mit Brief + Motorgehäuse, Angebote an Tel. 08331/81631

Valpolini II 1-Mann Sitzbank 200,-; Liengmehöcker 120,-; 09852/2338 abends auch 1361

Sitzbankhalterung V 35/V 50,
leichte Rostspuren, 20 DM, Tel.
0761/64611

Suche Schwinge & 15" Räder &
Schwingsattel für T3 evtl. Tausch
gegen Borrani, Tel. 089/7603611

Suche drehmomentstarke Nok-
kenwelle für Cali III. Pessnegger
Walter, Schmalzgasse 35, A-6060
Tulfes/Tirol, Tel. A/05223/8536

Verk. Höckersitzbank + langen
Tank, ohne Gutachten, VB: 450,-
DM. Bildinfo anfordern Tel: 08331/
81631

V 1000 G5, Bj. 84, 30000 km, neu
aufgebaut, alle Verschleißteile neu,
optisch T3, DM 6800,- Tel. 02150/
4953

Moto Spezial Synchronsteuerung
incl. Lager, 140 DM VB, Teile 1000
S, 06134/25387 o. 4585

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

Suche Armatur (Tacho/Drehz.)
komplett für T3/Mille GT, biete
Felge T3 und Rücklicht LM3,
02834/7284

Roberto-Verkleidung für Moto-
Guzzi zu verkaufen, Preis 75,- DM,
Tel. 06321/82725

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 (Vogelmühlhau)
Tel. (08282) 1545 - Fax. (08282) 62192

Suche Moto Guzzi LM 3 möglichst
original und gepflegt Tel. 02331/
51385



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

Wir haben noch:

DUCATI

Superlight
851 Strada
900 SS
750 SS

aprilia

AF 1 Futura
Pegaso 650

MOTO GUZZI

California III
Aniversario
Quota

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland

"Pit's Moto Italia Import"
Hans-Thoma-Str. 2
7750 Konstanz
Tel.: 07531 - 54271
Fax: 07531 - 66041

Classic LM III, viele Extras VB
14500, Info unter Tel. 02744/260

1000 SP, TÜV 4/94, neue Berei-
fung, Konis, Sito-Ausp. mit ABE,
gepf. Zustand, VB 6300,- DM, Tel.
07531/16948

Fußbremshebel für kleine Guzzis
(Tourer) zu verkaufen. VB 70 DM,
Tel. 0761/64611

Suche Sitzbank/große Scheibe für
Cali II, sowie defekte elektroni-
sche/mechanische Drehzahlmes-
ser. Kopie von Werkstatthandbuch
+ erw. Cali II/LM 1000 abzugeben.
Tel. 0561/494836

Suche komplette Gabel für Califor-
nia III mit Gabelbrücken. Tel.
04381/7701

Verkaufe Verkl. M. Italia MG3, Sitz-
bank MI, Tank org. LM3 alles Perl-
mutweiß, Tel. 0561312596

Nockenwelle B 10, neu, DM 260,-;
LM 3 Tank, neu, rot/schw., 390,-;
Reibscheibe, Sintermet., 90,-; Tel.:
04321/22266

Kofferträger und ein Koffer für T3
Cal. 100 DM, Suche günstigen run-
den Motor, Tel. 089/63771513

Ich plane Umrüstung von Drehz.m.
auf weiße Zifferblätter. Info: Tho-
mas Dost, Lütznern Str. 17, O-7033
Leipzig

Verkaufe 40er Dell'Ortos ohne Be-
schleunigerpumpe, DM 300 VB,
Tel. 04153/688641 nach 17.00
Peter



**GUZZI
MÜLLER**

Vertragshändler
2152 HORNEBURG
HOCHFELD 2
TEL. 04163/59 94

T-Shirt DM 30,-
Großer Aufkleber
30x40 cm DM 20,-

↑ Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

Verkaufe 1 Satz Kolben & Zylinder
Gilardoni neu, originalverpackt für
Le Mans I/II DM 500,-, 07623/2689

Verk. 90er rechten Zylinder Gilad.
VB, 0415368641 nach 17.00

Verk. Moto Guzzi LM III DMB 1000,
eine von 70, EZ 83, TÜV 3/94,
36000 km, div. Extr., z.B. 26 ltr. Alu-
Tank, Konis, P+W Halbschale,
Laf., Tel. 04703-1349

LM III Tank, Bremssch., Bürzel usw.
1x Akront Hinterradfelge 3"x18 mit
pass. Nabe. Tel. 02723/41335 oder
3996 abends

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

P3-Nocke neu, neue Serie 330,-
DM, Lima komplett: 150 DM, V7
Sport Zyl.-köpfe 300 DM, LM III
Kurbelwelle, 0211/452649

Moto Guzzi, V50 Monza, Bj. 82,
Agostini Verkl., Gawa-Fußrasten,
TÜV neu, 3000 DM, Tel. 0451/
806953

Suche Motor: große Modelle, 850
oder 1000, rund, auch defekt, oder
komplettes Motorrad; Tel. 030/
6876286

Teile für Le Mans 3 zu verk.: origi-
nale Sitzbank kpl.; originale Seiten-
deckel; Tacho; Vorderschutzblech;
Tank; Ölwannezwischenring; 2
Hupen verchromt; Veglia Öltempe-
raturanzeige + Geber; Gabel (po-
liert) LM 2; Tel. 07121/59798
Jürgen

**MOTALIA: Der größte
Kleinanzeigenmarkt nur für
italienische Motorräder**

Suche Fotokopie vom Fahrzeug-
brief DMB 1000 Le Mans, zahle 30
DM, Tel. 06241/76963

LM4, Bj. 87, P+W Halbschale +
Wechselhocker, Alu-Armaturen,
Ochsenaugen, Batteriekasten, 18
Zoll, Stahlflex, 50000 km, alle Ori-
ginalteile, sehr guter Zustand, VB
8600,-, Tel. 07731/68796

Verk. E-Teil-Katalog für LM 2, 040/
759029

Guzzi-Buch zu verkaufen von Mario
Colombo, italienisch DM 75,-, Tel.
07623/2689

Klassik-Umbau, 850 T5 Basis, 1a
Zustand, 21000 km, VHB 9800,- Fa.
Schnitzler Plön, Tel. 04522/3746

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" vorn 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,-	Seitendeckel, Typ V7 Sport	St. 50,-
Cockpitverkleidung		oder Mugello	
LM1 mit Scheibe	169,-	Rahmenfeste Cockpit- verkleidung kpl.	780,-
Sportl. Halbschale,		Mugello-Hocker	
Mini-Doppelscheinw., kpl.	860,-	1/2-Mann Vario	660,-
Monza-Hocker 1-Mann	540,-	Sporthöcker	680,-
Sporthöcker 1-Mann	560,-	1/2-Mann Vario	
Supersporthöcker für			
WBO Monza-Tank	495,-		

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

ITALO MOTORRAD HANDEL

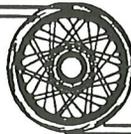
Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

- 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. '88, Lafranconis, neue Verklgd. gerade verzahnte Getr.-räder
 Le Mans III, rot/schwarz, 28.000 km, TÜV, orig. i. KA
 Le Mans III, rot/schwarz, 56.900 km, Bj. '82, orig.
 Le Mans III, rot/schwarz, 24.950 km, Bj. '82, orig.
 Le Mans IV, rot, 37.000 km, Bj. '88, Lafranconis, TÜV
 California II, weiß, 21.000 km, Bj. '84, orig.-Zustand - top-60.000 km, Motor überh. v. 20.000 km, Bj. '78, Unfallschaden (Front + Rahmen)
 T3 rot, 41.100 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl. u. Koffer
 T3 blau, 49.500 km, Bj. '81, m. Lenkerverklgd.
 T4 dunkelrot, 25.000 km, Bj. '83, schöner orig. Zustand
 T4 dunkelrot, 31.000 km, Bj. '81, top gepflegt, orig.
 SP 1000 silber, 53.000 km, Bj. '82, 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
 T3 Behörde, blau, Bj. '75, zum Herrichten
 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



P3 Nocke 200,-DM; LM III Drehzahlm. 40,-DM; Halbschale P+W mit TÜV und allen Anbauteilen FP 500,-DM; 2 x Halbschale ohne TÜV a 100,- DM; Tel. 02744/260

Verk. T5 Vollverkl. Billig! Tel. 04826/672 Knut

850 GT Eldorado, Bj. 73, schwarz, schöner Original-Zust., DM 6500,-, Tel. 02065/65876

VA Krümmer + Sammler Le Mans, Convert, SP, V50 MK I-III, Monza Satz 430 DM, VA Endrohre T3, V50, Le Mans, Nt Satz 550 DM, Tel. 04432/1610 Stefan

Verk. wegen Spann-Umbau, 1 Windschild Mille GT kompl. m. Halter + Lenkungsämpfer, 1 Satz Hepco+Becker Koffer 40 l, 1 Seitenständer Cali II kompl., Tel. 05304/4941

Lafra. 40 u. Krümmer 420,-; Orig. Räder LM3 m. Metzeler 90% 450,-; 300er Brembo a 130,-; Doppelsch. Verkl. DMB 380,-; Tel. 02722/52188 ab 16.30

Suche classische Halbschale für Le Mans, Tel. 04193/77561

2 Limadeckel aus Plastik für große Modelle, sowie V 35 I, V 35 Imola, V50 I, V 50 II passend, für jeweils 5 DM abzugeben, Tel. 0761/64611

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 günstigen Seitenständer für LM IV. Tel: 07964/2768 ab 19.00 Uhr

V 50 III, 38000 km, VB 3500,-, Bj. 83, 50 PS, 1 Jahr TÜV, 02242/80768

Wer hat Erfahrung mit Ural-Beiwagen an Guzzis, bin für jeden Tip dankbar, Tel. ab 15 Uhr: 02853/4110

Ölwanne für kleine Guzzi-Modelle abzugeben. VB 40 DM, Tel. 0761/64611

LM III 1000 ccm, Bj. 81, 15' km, alles neu Mot. Getr. Kard. Lafr. + offen, alles TÜV + 2. Mot. Getr. etc. Tel. 08191/66628

Noch ist TÜV möglich!

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

Außerdem alle Typen mit den Rahmen-Nummern:

VD, VG, VE, VF, VR + VV
Ersatzteilservice ab Bj. 65
 Andre Vaut: 04284/8300

BIKER'S GALERIE



Moto Guzzi V7 Nuovo Falcone Gespanne

Telefon 0 41 93 / 9 15 59
Fax 0 41 93 / 9 15 52
Besuche nach telefonischer Absprache

Verkaufe für Le Mans I/II Gaman-Sitzbank, neu, statt über 200 DM schlappe 120,-, Tel. 07623/2689

Suche LM IV, Bj. 86/87, Unfall- oder Motorschaden, mit 16er Vorderrad!!, günstig zu kaufen, Tel. 06227/53408

Für Cal.II: Unfallrahmen und -Tank; Tourensitzbank Guiliari King + Queen; Hinterradfelge Guß; neuen Hepco-Becker Koffertträger verchromt. Tel. 07143/92920

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

Moto Guzzi V 35 II, 27 PS, 8000 km, Top-Zustand, 4500,- DM, 02150/ 6316

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
47117 NORDKIRCHEN 2

Verkaufe für runde Guzzimotoren 2 neue, originale Ventildeckel passend z.B. Le Mans I oder II, FP DM 50,- Stück, 07623/2689

LM3 mit LM5 Motor zu verkaufen. 942 ccm, 81 PS. Motorrad kompl. neu aufgebaut. Motor erst 10000 km, mit neuw. 40er Vergasern. Getriebe 1000 km, Neuteile: Kupplung kompl., Konis hinten - vorn Bitubos, offene Lafras., Bremsanlage kompl. neu überholt. neue Reifen Metzeler hi. 120, vo. 100, Rechnungen können eingesehen werden. TÜV 2 J., DM 10000,-, evtl. Foto-Zusendung mögl. Tel. 040/4911540

Suche für V 35: "Ducati" Halbschale + Höcker, 26er Vergaser, Alu-Tank, Unterzüge (Imola), Stummellenker (Imola), Lafranconis (350 Morini), Tel. 02308/319

Moto Guzzi Nuovo Falcone, unrestauriert, fahrbereit 2900,-;
Moto Guzzi Nuovo Falcone, guter Originalzustand 4300,-;
Moto Guzzi V-7, TÜV 2 Jahre 6400,-;
California III, Umbau auf California II, Speichenräder, Koffer, Windschild und viele andere Extras, nur 8 Wochen zugelassen, Neupreis 21000,-, incl. aller Originalteile für 17500,-;
Auch als Gespann lieferbar - Preis auf Anfrage.
Tel. 04193/91559

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

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

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

V 35 I Sitzbank 70,-, Gabelstabilisator, neu, 50,- DM, Tel. 04321/ 22266

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

Laverda

Lav 1200 TS, Bj. 82, sh. gut. Zust., 9 tkm, Cockpit-Verkl., VB 9500, Tel. 09205/785 abends

Laverda 1000 + 1200: VA Krümmer St. 100 DM, VA Sammler St. 200 DM, Endrohre VA Satz 550 DM. Tel. 04432/1610 Stefan

Wo sind sie? Die Azzuri-Tifosi in und um Memmingen? Wegen Eröffnung Stammtisch o.ä. Tel. 08331/81631

SF 1, 60 PS, mit Brief, Vollarabnahme notwendig, läuft sehr schön, technisch gut, Optik überholungsbed. original und komplett, Konis, VHB 3.900,- DM, Tel. 06136/5739 ab 19.00 Uhr ab 24.08.92

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

Laverda OR 600 Atlas, EZ 4.89, Träger, Koffer, 13000 km, VB 7200, Tel. 07425/5512

Verk. Reparatur-Anltg. für 1000/1200, sowie E.-Teil-Katalog für 3CL/3C und Fahrerhandbuch 3C, Tel. 040/759029

Suche für Laverda 500 Speichenräder, Martin Kruse, Bramfelder Weg 95, 2000 Hamburg 72

Laverda 1000 CL, Bj. 76, 32000 km, 2 Jahre TÜV, Umbau mit SFC u. Jota-Teilen, Preis VHS, Tel. ab 19.00 Uhr 04172/7667

750er Teile, Zyl. Kopf DM 100,-; Kurbelgehäuse DM 150,-; Hinterrad DM 120,-; und viele andere Gebrauchtteile; anrufen und fragen. Tel. 06136/5739 ab 19.00 Uhr ab 24.08.92

Suche für 750 GT, Grimeca Bremse Hinterrad, Tel. 06136/5739 ab 19.00 Uhr, ab 24.08.92

Motalia Anzeigenmarkt

Morini

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

Suche Werkstatthandbuch und Er-
satzteilkatalog für 3½, suche Morini
250 V AMEX auch defekt oder in
Teilen bis 1500 Mark, sowie 3½
Sport Sitzbank; Tel. 0241/507469

Verk. 3½ Sport, Motor überholt,
Tel. 05401/42538 ab 16 Uhr

Wo sind sie? Die Azzuri-Tifosi in
und um Memmingen? Wegen Er-
öffnung Stammtisch o.ä. Tel.
08331/81631

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

Sonstiges

Kaufe Honda Monkey, Zustand
egal; Angebot an W. Pessnegger,
Schmalzg. 35, A-6060 Tulfes/Tirol,
Tel. 05223/8536

1x Harro Kombi, schwarz, 2teilig
mit Protekt., Jacke Gr. 56 u. Hose
Gr. 54, NP 1100,- jetzt 680,-, wenig
getragen u. 1x HG Fliegerjacke NP
750,- jetzt 350,-. Tel. 02723/41335
oder 3996 abends

Drei halbe Honda CB 250/CJ 250
komplett oder in Teilen zu verkauf-
en, Tel. 0241/507469

Hier könnte Deine kostenlose Kleinanzeige stehen!

Suche Seitenwagen 1½ Sitzer,
gerne mit Guzzi Anschlüssen, in
gutem Zustand, 06151/710505

Tausche Wohnmobil MB 207 D
lang, Bj. 82 TÜV neu, Hochdach, 5
Schlafpl., Ausbau 91, Sonderlack
gegen MG Le Mans III-IV/Classic-
Umbau o.ä. gegebenenfalls Wert-
ausgleich, Tel. 02863/1722

Verk.: Orig. Laverda Verkl., Koni
Dämpfer für 900 SS (76 F 1250) Mi-
krometer 0-25mm, Tel. 09383/6223

Italienische Motorräder · Motorradzubehör

DIETER HOFFMANN

Morini-Zubehör:

Zurückverlegte Fußrasten 315,-
Gabelstabilisator 115,-
2-1 Auspuff f. 3 1/2 280,-
Tip! Halogen-Birne 20,-
12V 35/35W ab 25,-
Ochsenaugenblinker 239,-
Veglia Competizione

Sonderposten:
- Lafrancois für
Guzzi V35 / V50 Paar 300,-
104 Gl. 88,-
- Sturzbügel Yamaha XJ 550 50,-

Birkenstraße 19 · 6957 Elztal-Dallau
Tel.: 06261/18567 · Fax 06261/18567

KONI-Federbeine 305,- Gebrauchtmotorräder:

Morini 3 1/2 Sport, 30 Tkm 3.000,-
Morini 500 Sei, 37 Tkm 3.900,-
Ducati 350 Pantha, 30 Tkm 4.000,-
Gilera SP 01-125, 6.500 km 5.800,-
Alle natürlich mit TÜV!

– Ständig Morini-Gebrauchtteile! – Versand gegen Rechnung – Keine Nachnahme –

Morini 3½: VA Krümmer + Sammler
Satz 405 DM, Endrohre VA Satz
510 DM. Tel. 04432/1610 Stefan

Motobi

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

MV Agusta

Wo sind sie? Die Azzuri-Tifosi in
und um Memmingen? Wegen Er-
öffnung Stammtisch o.ä. Tel.
08331/81631

Einen guzzionalen Gruß an Sepp
Erlinger, Peter

Suche Motalia 1-14, Tel. 0241/
507469

MZ Gespann, 17 PS, 14000 km,
EML-Schwinge, 15 Zoll, Top-Zu-
stand, 6500 DM, Tel. 02150/6316

Suche: Bremssättel, Hand + Fuß-
bremspumpe, kleine Bremscheibe
4 Loch hinten, Kettenradaufnahme
und Gabel für 900 SS/HR, Del.
Verg. Ø 38, für Laverda 3 CL Felge
hinten (FIAM WM 3 2,5x18) Sitz-
bank, Luftfilterkasten u. Rück-
lichthalter. Tel. 09383/6223

Rollenprüfstand Soureaut, 100 PS,
250 km/h, VB 2500 DM Tel. 02353/
5082

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

"Motorrad"-Katalog aus den Jahren
1970/71 gesucht. Tel. 0761/64611

Ducati Poster Technical Art 1977
750/900 SS original 100,-; Veglia
Compet. Wanduhren 22 cm Durch.
40,- DM; Tel. 030/3825076

Motalia Anzeigenmarkt

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Aermacchi 250, 5-Gang	2000,-
Benelli 350 Vierzylinder	1200,-
Ducati 60 ccm Viertakt, erstes Ducati-Motorrad, Originalzustand, rostig	750,-
Gilera 150 Arcore	1000,-
Setrum 250, Bj. 35,	2400,-
Motobi 200 Spring Lasting	2400,-
Moto Guzzi Le Mans II	6000,-
Moto Guzzi Le Mans III	6000,-
Moto Guzzi 850 T, TÜV neu	4900,-
Moto Guzzi 850 T3 fahrh., zum Herrichten	3500,-
Moto Guzzi Airone, Bj 47, offene Ventile,	3300,-
Nuovo Falcone auf Anfrage	

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

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

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

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

Bitte, bitte wer verkauft mir die fehlenden Motalia-Hefte Nr. 14 + 16. Pessnegger Walter, Schmalzgasse 35, A-6060 Tulfes/Tirol, Tel. A/05223/8536

Suche MOTALIA Nr. 3-24 in gutem Zustand. Zahle Neupreis + Versand! Tel. 08331/81631

Zubehör

Tausche 40er Dell. mit Gummi, Tupfer, Uml. gegen 40er mit G. Choke Seilzug, Tel. 08252/5357

MOTORRADSIITZBEZÜGE

REPARATUR POLSTERUNGEN

Wir fertigen Sitzbezüge für fast alle italienischen Motorräder im Original-Design mit Aufschriften.

BERTRAM SÄTTLER HEINSTR.9

7539 KÄMPFELBACH 1 · 07231/82184

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

Krauser-Gepäckträgererteile für die unzerbrechliche 1. Kunststoffserie: Top-Platte, Kofferträger links, u.a. Tel. 0761/64611

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
15. September.
Redaktionsschluß ist der
3. September.**

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo
Reifen Salewski
Guzzi Müller
Fa. Polo
Hein Gericke
H.S. Motorrad-Technik
Andre Vaut
H. Bergel
Stein-Dinse
Motorrad Bürger
Italo-Shop Neuss
Klaus Bernert Motorradzubehör
J. Hökenschnieder
Ralf Tholen
RPR
M.A.X.
Pit's Moto Italia Import
Fa. Stork
Moto Mahle
Fa. Landtag
Frodo's Zweiradgarage
Harry's Biker Store

Spaldingstr. 160
Hamburger Landstr. 19 a
Hochfeld 2
Faulstr. 20-22
Flämische Str. 18
Gutenbergstr. 48
Steinkamp 5
Weserstr. 193a
Im alten Dorfe 3
Klosterstr. 112
Rosmarinstr. 43
Gesselnerstr. 1
Fr.-Wilh.-Bleiche 8a
Brockendorferweg 16
Gartenstr. 29
Hauptstr. 93
Hans-Thoma-Str. 2
Schönauer Straße 2
Küchel 2
Oberfeldstr. 25
Vogelmühle
Siglgasse 26

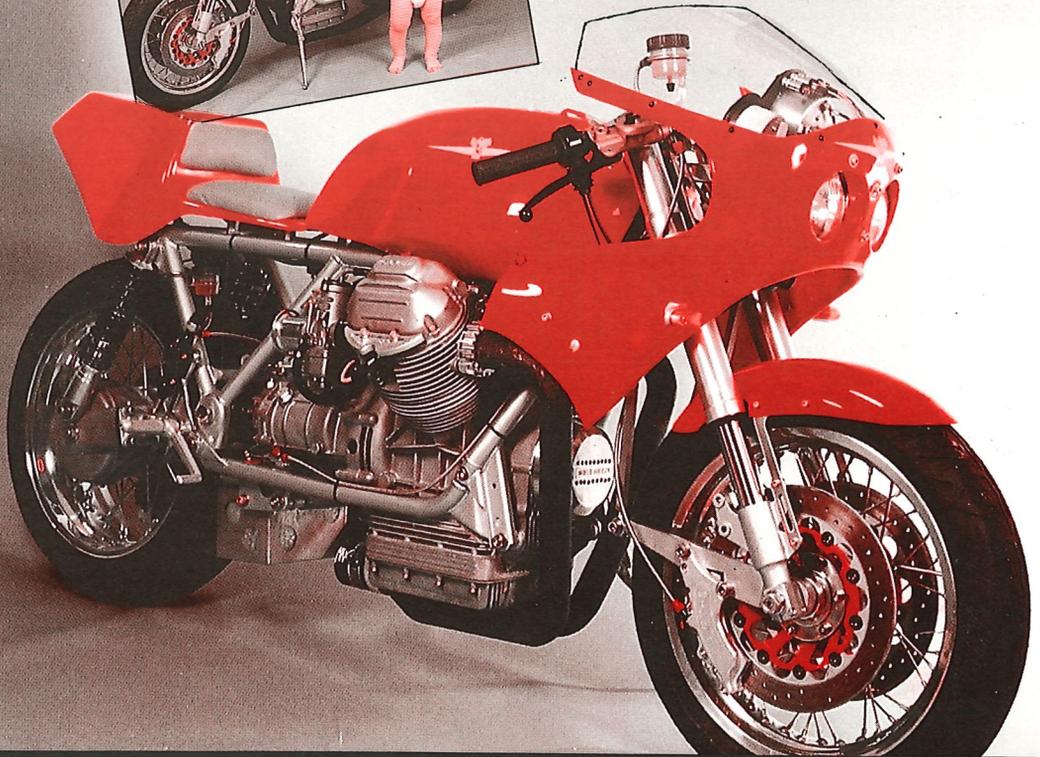
2000 Hamburg
2123 Bardowick
2152 Horneburg
2300 Kiel
2300 Kiel
2350 Neumünster
2743 Selsingen
2850 Bremerhaven
3300 Braunschweig-Rühme
4000 Düsseldorf
4040 Neuss
4790 Paderborn-Elsen
4800 Bielefeld 14
5013 Elsdorf-Grouven
5802 Wetter
7541 Straubenhardt 4
7750 Konstanz
7800 Freiburg
7981 Vogt
8395 Hauzenberg/Haag
8908 Krumbach
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.



M. Hartmann
MAX

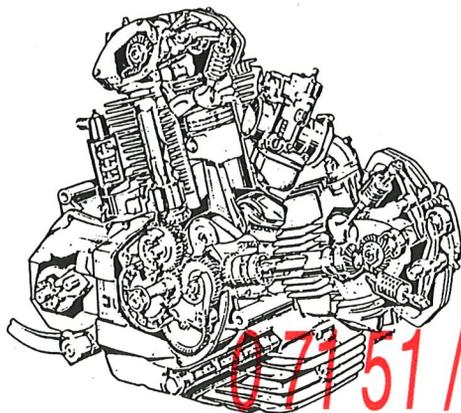
- Teile-Direktimport für:
Falcone, V7, T3, LM usw.
- Zubehör (alle Modelle)
- Edel-Teile „MAX“



M. Hartmann
MAX

Hauptstraße 93
D-7541 Straubenhardt-4 Schwann
Fax: 070 82 / 21 51

070 82/14 27



Andreas Nienhagen
 Eberhardstraße 28
 7050 Waiblingen 4
 Hegenach

0714 51 / 5 28 77

desmo

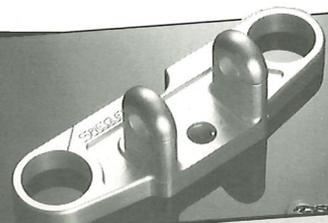
DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

Montag - Freitag ab 17 Uhr, Samstag ab 9 Uhr

**Besserer Druckpunkt . . .
 Kürzerer Bremsweg!
 durch Stahlflex-Bremsleitungen**

made by Spiegler

Lieferbar für alle Modelle als fertiger Kit o. Sonderanfertigung
 Anschlüsse eloxiert in:
 silber, schwarz, rot, gold, blau, grün o. magenta.



**Ducati Superbike-
 Lenkerumbau**
 „modern Art“
 750 SS • 851 • 900 SS

brembo

**BREMSBELÄGE
 UMRÜST-BREMSSCHEIBEN
 BREMSTEILE
 UMRÜST-BREMSPANLAGEN**

Umrüstbremsanlage Ducati 750 SS
 auf Doppelscheibe!

SPIEGLER
 BREMSTECHNIK GMBH

KUNZENWEG 16 d · 7800 FREIBURG
 TEL. 0761/61 1010 · FAX 0761/64814