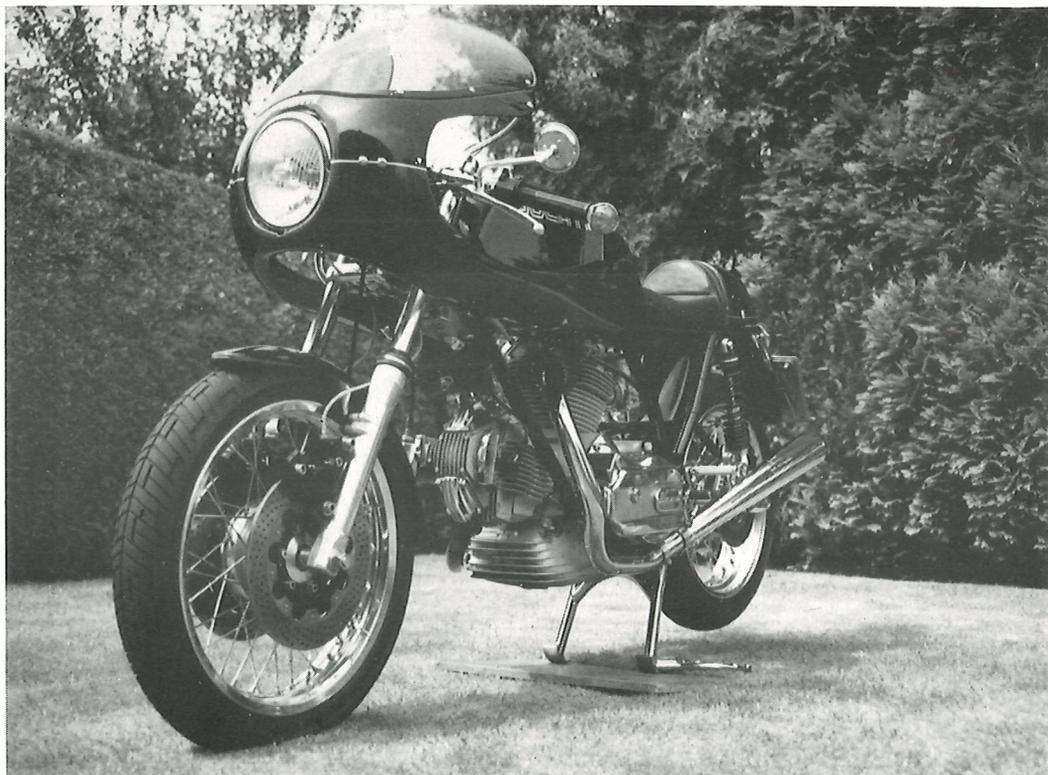


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALIA

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



Guzzi Daytona als Gespann
Umbau Ducati Hailwood Replica
Moto Guzzi Treffen in Moskau

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 3 F · 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 (verantwortlich),
Susanne Schwarz, Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:
alle Inserenten und Leser

Gültige Anzeigenpreislste:
Nr. 1/89, bitte anfordern

Redaktionsschluß:
jeweils der 1. des Monats

Druck:
Rudolf Stade, Kiel

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

Bezugspreise:
Einzelheft: 2,50 DM
Jahresabonnement, je 1 Heft: 35,-DM
Jahresabonnement, je 5 Hefte: 120,-DM
Jahresabonnement, je 10 Hefte: 200,-DM

Erscheinungsweise:
MOTALIA erscheint jeden Monat
immer zum 15.

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.

Veranstaltungshinweise, technische Tips
etc. ohne Gewähr.

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von
der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche
können in solchem Fall nicht anerkannt
werden.

Nachdruck einzelner Artikel oder Auszüge
aus denselben sind nur mit schriftlicher
Genehmigung des Herausgebers gestattet.
Copyright beim Verlag Felix Hasselbrink.

Hallo Italienerfreunde!

Es ist Mitte September und die Motor-
radsaison nähert sich ihrem Ende. Bald
werden unsere Schmuckstücke wieder für
ein paar Monate in den Garagen und
Werkstätten verschwinden. Dort werden
sie einfach nur auf den nächsten Sommer
warten oder einige Umbauten und Ver-
besserungen über sich ergehen lassen.

**Bitte beachtet bei Euren Einkäufen und
Umbauplänen die Händler, die in der
MOTALIA inserieren. Sie sind es unter
anderem, die mit ihrer Werbung die Exi-
stenz dieses Insidermagazines ermögli-
chen.**

**In den letzten Monaten konnten wir ei-
nige Händler als neue Anzeigenkunden
gewinnen und die direkte Folge davon ist,
daß die MOTALIA in Zukunft, genauer
gesagt seit diesem Heft, vier Seiten dicker
ist.**

**Wir hoffen, auch in diesem Heft wieder
interessante Themen für Euch zusam-
mengetragen zu haben. Also viel Spaß
beim Lesen.**

Euer MOTALIA-Team

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

Die etwas andere Mike Hailwood Replica

Angefangen hat das ganze Elend, als ich in meiner besten Kreidlerzeit, mit 16 Jahren, im "Motorrad" einen sehr euphorischen Testbericht über die neue Ducati im schicken Mike Hailwood Design las. Diese Maschine hatte zwar denklich wenig mit Mikes Siegermaschine von 1978 gemeinsam, aber sie sah ihr doch verflücht ähnlich. Von dem Tag an stand fest: So ein Ding muß her!

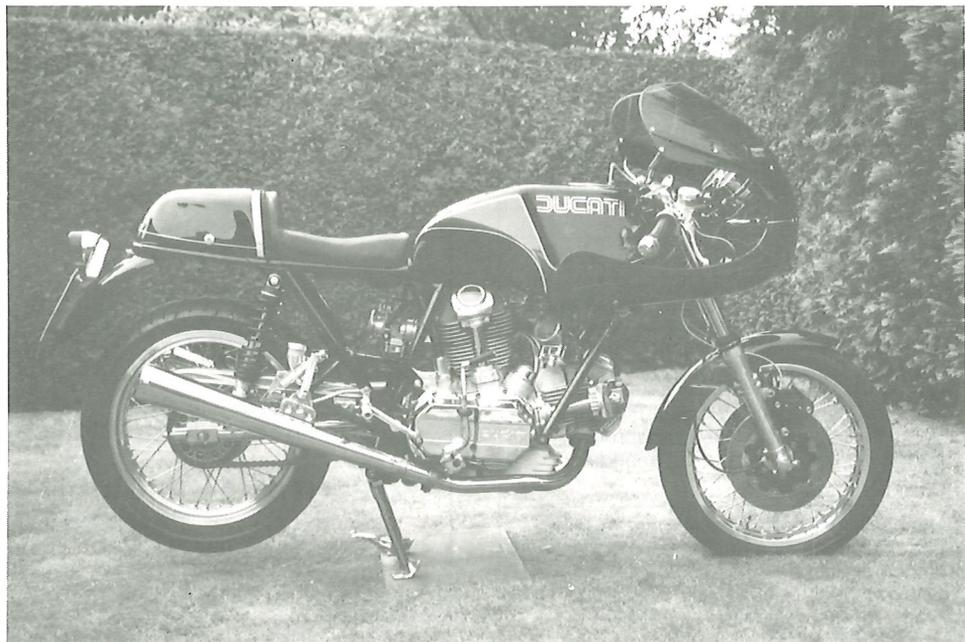
Im Herbst 1989 hatte ich endlich genug Geld nach einigen Versuchen mit fernöstlichem Hochleistungsschrott, um mir eine gebrauchte 900 SS/MHR zu kaufen und neu aufzubauen. Die Maschine sah jämmerlich aus. Sie war teilzerlegt, mit dem Pinsel lackiert, 6 oder 7 Jahre abgemeldet und der Motor hatte einen mittel-schweren Schaden, aber sie war erst 10.000 km gelaufen. Ich ließ die Maschine aus Zeitmangel und Angst vor der angeblich so empfindlichen und komplizierten Technik bei Firma Lohrig restaurieren, die ihre Arbeit übrigens sehr gut machte. In den nächsten 2 Jahren wurden außer den normalen Inspektionen keine größeren Reparaturen, von 2 Kupplungszügen, 4 Tachowellen, 2 Drehzahlmesserwellen, unzähligen Rücklichtbirnen und 2 Wackelkontakten in der Elektrik einmal abgesehen, durchgeführt.

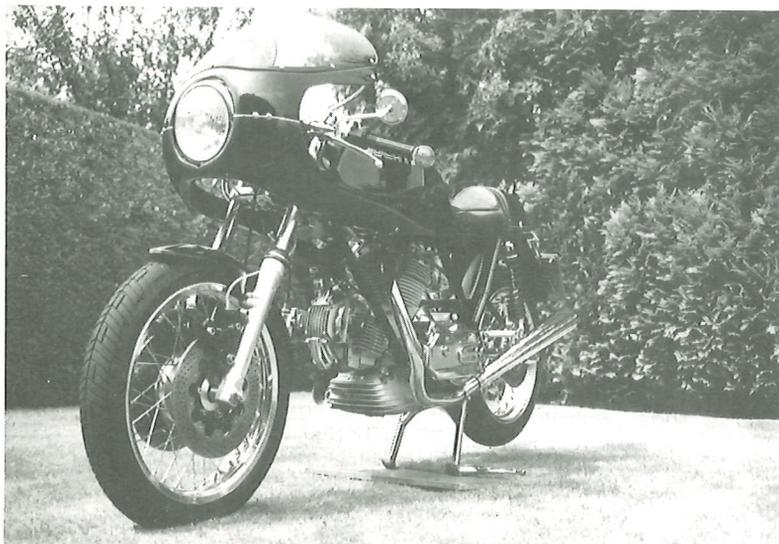
In dieser Zeit fuhr ich viele schöne Kilometer, bei denen mich immer wieder der drehmomentstarke Motor und das spurstabile Fahrwerk begeisterten. Die Motorleistung reicht zwar nicht, um die fast doppelt so starken Japaner zu verblasen, jedoch kann man sie ganz schön lange ärgern, zumindest auf kurvigen Strecken, die man gut kennt.

Leider hatte ich im Herbst 1991 einen Zusammenstoß mit einem zu wachsamen Hund, bei diesem Unfall wurden außer einigen Anbauteilen auch der Motor und das Getriebe beschädigt. Zum Glück war der Hund versichert, so daß ich in der Lage war, das Motorrad komplett zu zerlegen und konsequent mit allen Teilen, für die mir beim letzten Mal die Zeit, das Geld oder sei es nur die Erfahrung fehlten, wieder auf- und umzubauen. Es ist ja bekannt, daß das Umbaufieber besonders stark bei den Ducatisti grasiert.

Das Fahrwerk

Nachdem sämtliche überflüssigen Halterungen und alle Schweißperlen vom Rahmen abgeschliffen waren, wurde der Rahmen kunststoffbeschichtet. Die originale Marzocchi Gabel mit einem Standrohrdurchmesser von 38 mm wurde zerlegt, poliert, neu abgedichtet und mit White Power Tragfedern ausgerüstet, dadurch hat sich das Fahrverhalten nochmals verbessert, die Gabel spricht feinfühlicher an und schlägt nicht mehr durch. Die Schwinge und der Hauptständer wurden verchromt. Es wurden Koni Federbeine und ein polierter Lenkungsdämpfer der Firma LSL, der die Schwingungen bei abgefahrenem Vorderreifen aufhe-





tofolie weiß gefärbt worden sind und Chromkappen von Hein Gericke montiert worden sind, wurde ein Veglia Ölthermometer auf einer polierten Aluplatte oberhalb der Kontrollleuchten angebaut. Der serienmäßige Gasgriff wurde durch einen verchromten Kurzhubgasgriff ersetzt. Der Lampen- und Instrumentenhalter wurde verchromt. An die verchromten Lenkerstummel von Tomma-

selli wurden Tommaselli Griffe, Hella Ochsenaugen, ein geänderter Mini-Spiegel (Yamaha SR 500) von Louis und polierte Brems- und Kupplungshebel angebaut. Der Schalt- und der Bremshebel wurden verchromt und mit klappbaren Alufußrasten kombiniert. Bei der Firma Kämna fand ich Schwingenabdeckungen aus Alu mit O-Ringen. Sämtliche Halterungen wurden aus Aluminium nachgebaut, gelocht und poliert. Selbstverständlich sind alle Schraubverbindungen aus V2A.

Die Anbauteile

Der MHR Stahltank wurde wegen seiner Optik und des hervorragenden Knieschlusses wegen beibehalten, er wurde nur durch einen praktischen, britischen, polierten und abschließbaren Flugzeugtankverschluß aufgewertet. In dem mit Nappaleder bezogenen 900 SS Imola Höcker wurde eine 12V 6AH Batterie montiert, dadurch mußte das Bordwerkzeug in eine Fahrradwerkzeugschale aus Leder unter den Lenkkopf wandern. Die Imola Halbschalenverkleidung einer 900 SS wurde aus optischen Gründen leicht geändert (mein Lackierer freut sich jedesmal ein Loch ins Knie, wenn irgendjemand sieht, daß etwas anders ist und nur nicht weiß was) und zusammen mit einer geätzten Scheibe montiert.

Die Anbauteile

Das vordere Schutzblech wurde gekürzt und stammte auch von einer 900 SS, das hintere konnte fast unverändert übernommen werden, es mußte nur ein Loch hineingeschnitten werden, damit die Batterie in den Höcker paßte. Zusätzlich zu den originalen Nippon Denso Instrumenten, bei denen die Zifferblätter mit Fo-

seli wurden Tommaselli Griffe, Hella Ochsenaugen, ein geänderter Mini-Spiegel (Yamaha SR 500) von Louis und polierte Brems- und Kupplungshebel angebaut. Der Schalt- und der Bremshebel wurden verchromt und mit klappbaren Alufußrasten kombiniert. Bei der Firma Kämna fand ich Schwingenabdeckungen aus Alu mit O-Ringen. Sämtliche Halterungen wurden aus Aluminium nachgebaut, gelocht und poliert. Selbstverständlich sind alle Schraubverbindungen aus V2A.

Bis zu diesem Punkt habe ich sämtliche Arbeiten selbst ausgeführt, den Motor ließ ich wieder bei Firma Lohrig überholen und tunen.

DELLORTO
VERGASER

**Komplette Vergaser
Ersatzteile**

Düsen, Schieber, Nadeln,
Dichtungen usw. usw.

Stein-Dinst 

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

Händler-Liste anfordern

Der Motor und das Getriebe

In das frisch gestrahlte Gehäuse wurde ein komplett neues Getriebe, eine stärkere Ölpumpe, eine überholte Kurbelwelle, nikasilbeschichtete Zylinder, hochverdichtende Kolben, Bleifreisitze und 2 mm größere Ventile eingebaut. In Verbindung mit meinen offenen Conti Tüten und den 40 mm Dell'Orto PHM Vergasern soll sich die Motorleistung bei ca. 78 PS einpendeln. Leider ist es mir heutzutage einfach zu gefährlich, um mit meiner verchromten, aber leider total illegalen 2 in 1 Rennmegaphonanlage von Verlicchi herumzufahren, denn damit ist nochmals eine Leistungssteigerung spürbar.

Fazit

Dem hohen Materialwert von ca. 28.000 DM steht ein hoher und immer weiter steigender Wiederverkaufswert und der enorme Fahrspaß mit einer zuverlässigen und schnellen Königswellen-Ducati gegenüber, so daß ich nur jedem raten kann, der auf seltene, schöne und schnelle Männermotorräder (Entschuldigung Mädels, wegen des Kickstarters und der hohen Handkräfte erfordernden Kupplung, aber deshalb wird sich niemand, es sei denn, er oder sie ist ein knöpfchendrückender Jammerlappen, einen E-Starter oder eine Hydraulikkupplung montieren) steht, sich solch ein Motorrad zuzulegen. Es muß ja nicht gleich ein so extremer Umbau sein wie bei mir, aber wenn man erst einmal Blut geleckt hat, dann.....!

Hiermit möchte ich allen Personen danken, ohne die dieses Projekt nicht das geworden wäre, was es heute ist. Vielen Dank!
Bernd Lohrig (Butschek), Christine Schweers (Chrisi S.), Peter Finken (Piti), Frank Finken (Der Mann aus den Bergen), Harald Köster (Harrybo), Raimund Hüsken (Der Lange), Joachim Hüsken (Joe), Wolfgang Graß (Fozzy), Holger Buhre (Willi), Uschi Buhre (UB 40).
Ciao, mit besten Dampfhammergrüßen!!!
Andree (Bomber)

Die technischen Daten:

Fahrtwindgeköhlter 90 Grad V 2 Motor, Kurbelwelle quer zur Fahrtrichtung, je eine Nockenwelle pro Zylinder, die über Königswelle angetrieben wird, desmodromische Ventilsteuerung.

Bohrung x Hub: 86 x 74,4 mm

Hubraum: 863,9 ccm

Verdichtungsverhältnis: 9,2 : 1

Zwei Dell'Orto Vergaser

Fünfganggetriebe mit Ölbadkupplung und Kickstarter

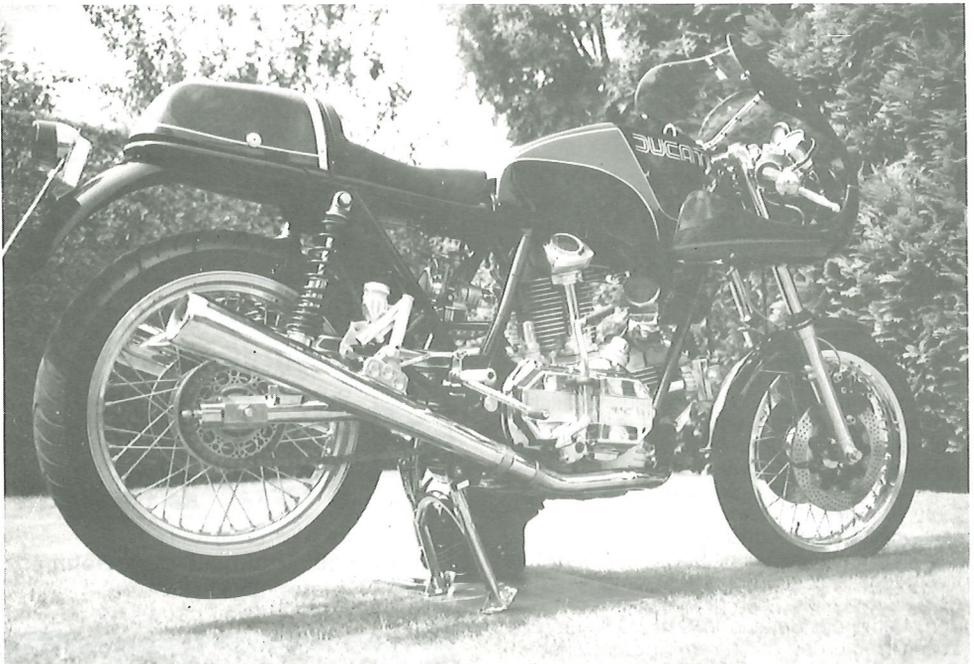
Nennleistung: 73 PS bei 7500 U/min

Max. Drehmoment: 74 Nm bei 6000 U/min

0 - 100 km/h in 4,0 sec.

Höchstgeschwindigkeit: 214 km/h

Preis 1979: 11950 DM



Vom Styling der Hailwood Replica ist nur der Tank übergeblieben.

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

18.09.-20.09.92

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

18.09.-20.09.92

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

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 Wijdewormer, 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 Muser, Lichtenbergstr. 4, 7600 Kehl 16, Tel. 07854/559.

25.09.-27.09.92

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

26.09.-27.09.92

Teilemarkt in Imola/Italien.

30.09.-04.10.92

IFMA in Köln.

Oktober

02.10.-04.10.92

1. Treffen des Moto Guzzi Clubs Kupferpaste in 6981 Faulbach, nur Guzzis.

Info: Sabine Scheuermann, Steigenäckerweg 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

Teilemarkt in Cremona/Italien (für deutsche Aussteller kostenlos).
Info: Tino Sacchi, C.P.1, I-20067 Paullo (MI), Fax: 0039/2/90631759.

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.

10.10.1992

1. Ducati-Treffen von DSM Ducati.
Info: DSM-Ducati, Stuttgarter Str. 46, 7340 Geislingen, Tel. 07331/66262, Fax: 68867.

10.10.-11.10.92

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

16.10.-18.10.92

8. Herbsttreffen der "Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel".

Info: Ulrich Meier, Friedenstalstr. 25, 4938 Schieder-Schwalenberg, Tel. 05233/5795.

17.10.1992

Wintersaison-Eröffnungsparty bei der Firma Italmoto in Berenbostel.
Info: Italmoto, Heinkelstr. 29, 3008 Berenbostel, Tel. 05131/92000.

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.

November

Concurre des Ducati Owners Club of Victoria, Australien.

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.

23.01.-25.01.93

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

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.

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 Schauinsland-Strecke bei Freiburg beim Gasthaus "Zum Start". Ab 20.30 Uhr oder Regen in Freiburg, Pizzeria "Kronenbräu-Eck", gegenüber Johanniskirche/Amt für öffentl. Ordnung. Info: 0761/64611.

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 Düren. Info: Tel. 05321/80627.

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 Italo Moto Club Schweiz trifft sich jeden Dienstag ab 19.30 Uhr im Restaurant Bären in 3417 Rüegsau BE (CH). Info: 031/7010210.

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

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 Goppertweiler 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 Tödenried nahe A8, Ausfahrt Adolzhausen 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 Kammerei, Fabrikhof in Delmenhorst. Info: Stefan Aumann, 04432/1610

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

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

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

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

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

Treffen für Italo-Freunde im Raum Mainz/Nieder-Olm jeden 2. Dienstag ab 20 Uhr in der "Ober-Olmer Waldgaststätte" Kreuzung Lerchenberg, Ober-Olm, Essenheim. Info: Werner, 06136/5739 oder Stefan, 06131/471032.

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

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

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

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

Der Italo-Stammtisch trifft sich jeden letzten Freitag im Monat in der Gaststätte "Eisne Mühle" in Grünfeld 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. Roschinsky's), HH-Hausbruch, Cuxhavener Str. 126 (B 73).

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

Moto Guzzi 1000 S

Ein Test der Guzzi 1000 S ist auf zwei Seiten in der aktuellen "mo" zu finden. Das klassische Motorrad aus Mandello ist auf zwei Fotos zu sehen.

Ducati 900 Superlight

Auf fünf Seiten testet "mo" die einsitzige Ducati in Heft 9. Fünf Fotos zeigen das Motorrad in Farbe.

Mit acht Seiten ist der Test in "motorrad, reisen & sport" deutlich umfangreicher ausgefallen. 22 farbige Abbildungen zeigen zahlreiche Details des Motorrades in der Septemбераusgabe.

Over Ducati OV 10

Auf zwei Seiten stellt "mo" eine Ducati der japanischen Firma Over mit Spezialfahrwerk und Einarmschwinge vor. Zu finden ist der Artikel mit drei Fotos in der Septemбераusgabe.

Ducati Superbike

Auf etwas mehr als 1½ Seiten schreibt Alan Cathcart in "mo" über die Ducatis der Superbike-Weltmeisterschaft. Drei Fotos bebildern den Bericht in dem Septemberheft.

Ducati

Als Werkstatttip befaßt sich "mo" mit einer Seite in der Ausgabe 9/92 mit der Inspektion einer Ducati Superlight. Zwei Fotos sollen den Text veranschaulichen.

Laverda 650

Ein Bericht über die neue Laverda 650 nimmt vier Seiten in der "mo" ein. Der Artikel beinhaltet vier Fotos und ist in der Septemбераusgabe zu finden.

Ducati 851 SP IV

"PS" vergleicht im Heft Nr. 9/92 die Ducati 888 mit der Kawasaki ZXR 750 R. Der Vergleich nimmt sieben Seiten ein und kann elf Bilder vorweisen.

Ducati 750 Imola

Auf acht Seiten mit 13 Abbildungen befaßt sich "Motorrad Classic" mit der Ducati 750, mit der Paul Smart 1972 das 200 Meilen Rennen von Imola gewonnen hat. Zu finden ist der Bericht in Heft Nr. 5/92.

Ducati 750 SS

Vier Fotos und eine halbe Seite Text ergeben einen einseitigen Kurzttest der Ducati 750 SS in "motorrad, reisen & sport" in dem Septemberheft.

Cagiva Elefant

Der "Motorradfahrer" testet in Heft 9/92 die Einspritzenduro auf vier Seiten. Sieben Bilder, die zu dem Artikel gehören, zeigen das Motorrad und seine Details.

Moto Guzzi Nevada und Florida

Auf drei Seiten stellt der "Motorradfahrer" in dem Septemberheft die beiden Guzzi-Modelle Nevada und Florida vor. Sieben Fotos zeigen die zwei Softchopper.

Moto Guzzi Quota

7½ Seiten umfaßt ein Test der Einspritzenduro aus Mandello im "Tourenfahrer" Nr. 5/92. Mit 10 Fotos ist der Artikel bebildert.

MOTO WITT GmbH

- Nach wie vor **DIE ADRESSE**
für **LAVERDA-Ersatzteile** -

tägl. Ersatzteilversand, z. B.:

Schalldämpfer LAV 750	St./DM	230,-
Vorschalldämpfer LAV 750 SF 1-3	DM	280,-
Halter Tacho / DZM LAV 750 GT	St./DM	148,-
Dichtungssatz LAV 750 kpl.	DM	39,-
Ketten-Kit LAV 1000 RGS	DM	199,-
Kolben, geschmiedet LAV 1000 SFC	St./DM	239,-
Primärkette Triplex	DM	69,-
Speichenradsatz LAV 1000 3CL / RGS	DM	1.995,-
DMC Kennfeldzündanlage für LAV 750	DM	565,-
für LAV 1000 RGS	DM	549,-

Motorinstandsetzung, z. B.:

KW neu lagern für LAV 1000 RGS DM 1.295,-

Zubehör und Tuning-Katalog,

28 Seiten mit Preisliste gegen
Einsendung von DM 15,-

LAVERDA
**VERKAUF
WERKSTATT
ERSATZTEILVERSAND**

400 m² Riesen-LAVERDA-Ersatzteillager!
5047 Wesseling-Berzdorf, Industriestraße 53 a
Telefon 0 22 32 / 54 58 · Fax 0 22 32 / 5 14 63

1 x Moskau und zurück

-ein kleines Abenteuer in Europa-
-ein subjektiver Reisebericht!-

Irgendwann kam es mir zu Ohren....ein Guzzi-Treffen in Moskau 1992 im August....mal genauer informiert. Unser Händler in Plön hatte einen Prospekt - gelesen und entschieden - da fahren wir mit. Meinen Mann brauchte ich gar nicht lange zu überreden, er kaufte sich sogleich eine "große" Guzzi (SP III) (sie zupfte ihn bereits seit langer Zeit am Ärmel), war ja nun endlich der gegebene Anlaß, für eine so lange Reise.

Die Spannung selbst in der Vorbereitungszeit war groß, der Reiseveranstalter IMEFCO aus der Schweiz versorgte uns mit immer neuen Informationen. Wir hatten die Reiseroute A = Warschau - Moskau vom 12.08.-18.08.92 gewählt und pro Motorrad incl. Fahrer 1.300,- DM überwiesen.

Wie es so sein sollte, es geht nie alles glatt im Leben. Eines Tages hatte ich mit meiner neuen California III einen Unfall. Vorn alles im Eimer! Was tun? Moskau ade, oder bei meiner besseren Hälfte als Sozia mitfahren - nein danke! Fa. Schnitzler in Plön besorgte mir auf schnellstem Wege alle Ersatzteile, sogar einen neuen Kotflügel vorn. Da ich eine Anniversario fahre, ist das ja wohl nicht so ganz leicht gewesen. Nun gut, meine Calli war bald wieder klar und der Tag der Abreise in Richtung Warschau war gekommen. Gut gerüstet mit allen evtl. nötigen Ersatzteilen, die uns auch unser Händler aus Plön kostenlos zur Verfügung gestellt hatte, starteten wir beide am 11.08.92 mit unseren Motorrädern (SP III, Kilometerstand 8.600 km und California III, Kilometerstand 7.560 km) in Richtung Moskau.

1. Tag: Unsere erste Etappe führte uns bis Frankfurt/Oder. Wir wollten die erste Nacht noch nicht unbedingt in Polen verbringen, wegen der dortigen Diebstahlquoten war uns nicht so wohl, denn wir wollten ja noch unbedingt nach Moskau. In einer ehemaligen russischen Kommandantur, jetzt eine preiswerte Pension, verbrachten wir die erste

Nacht. Von Schlaf war nicht die Rede, denn es herrschten dort bereits "polnische Verhältnisse". Viel Lärm! Wir lernten hier den ersten Russen kennen, eine gute Einstimmung auf das Bevorstehende.



Das Ziel: Guzzis auf dem Roten Platz in Moskau.

2. Tag: Gut bewacht vor einem Taxi-Stand hatten die Motorräder die Nacht besser überstanden als wir. Schnell besuchten wir nach Grenzübertritt einen polnischen Markt, schon hier kauften wir einige Souvenirs. So ein Markt ist interessant und sollte nicht umgangen werden.

Weiter in Richtung Warschau, ohne Karte. Der Verkehr war ätzend, der linke Blinker ganz wichtig. In den Städten war der Zustand der Straßen sehr schlecht, also Vorsicht!

In Warschau 1 x nach dem Hotel gefragt und endlich.... viele Motorräder vor dem Hotel, hier waren wir richtig.



Rechts: Treffen mit den Night Wolves in Moskau.

Wie Männer nun mal sein können, hatte meiner immer gemerkt, daß wir einen Tag zu spät unterwegs wären, da wir ja unterwegs nur eine Guzzi gesehen hatten. Er hatte sich ja in keiner Weise um die Reisevorbereitungen gekümmert. Also wir waren doch im Plan. Im Laufe des Abends kamen dann 44 Motorräder an.

18 deutsche Teilnehmer, ein Däne und ein Belgier, die anderen waren Italiener und nicht alle auf Guzzis angereist, was uns Deutschen stank, da uns immer vom Veranstalter mitgeteilt worden war, daß dieses ein internationales Guzzi-Treffen sein sollte.

Als letzter traf ein Mann auf einer Nuovo Falcone, Baujahr '69 ein. Er hatte unterwegs ein Meeting mit der polnischen Polizei gehabt, das hatte seinen Reiseetat um einiges erleichtert.

Wir sollten ihn dann später noch näher kennenlernen. Er fuhr seine Falcone fast immer bis zum Anschlag, so ca. 110 km/h, ob Ortschaft oder nicht. Man muß ja voran kommen, wenn man mit nach Moskau will!

Etwas später gab die Reiseleitung im Hotel die Visas aus und eine recht spärliche Reisebeschreibung für den nächsten gemeinsamen Tag. Einen genauen Reiseplan erhielten wir nie. Egal, wir hatten jedenfalls schon mal etwas "unsere" deutsche Reisegruppe kennengelernt und festgestellt, alles vernünftige, nette Leute. Von Schlaf war wieder nicht die Rede, in allen Tonarten kläffende Hunde hielten uns davon ab.

3. Tag: Um ca. 7.00 Uhr Abfahrt in Richtung Grenze, ein Tankstop noch in Polen, preiswert und gut. Die Tanks bis zum Rand gefüllt, wer weiß, was auf uns zukommt.

Vor der Grenze dann stellte der Belgier fest, daß sein Reisepaß noch in Warschau lag, also

mußte er zurückfahren. Wir 43 Motorräder standen in der Hitze vor der Grenze und warteten und warteten! Die Abfertigung auf russischer Seite klappte dann reibungslos. 3 Zollbeamte fertigten unsere Gruppe ab, der erste kontrollierte den Paß, der zweite stempelte das Visa, der dritte unterschrieb alles und dann freie Durchfahrt. Das war alles!? Und wir hatten alle so gemischte Gefühle. Als unsere Polizeieskorte ankam, ging es dann in gutem Tempo mit allen Motorrädern durch die große Stadt Brest. Unsere Eskorte fegte den Verkehr von der Straße, es war uns fast peinlich. Der Verkehr stockte total, wir glaubten, nicht nur freundliche Gesichter gesehen zu haben. Wir sollten zu dritt nebeneinander fahren, das erledigte sich schnell, denn der Straßenzustand erlaubte das gar nicht. Fehlende Gullydeckel, tiefe Risse und Löcher, Straßenbahnschienen, Steine und Sand ließen uns immer wieder den Atem stocken, aber das ist in jeder Stadt so, lernten wir später.

In der Zitadelle von Brest, in einem Restaurant, machten wir die erste Bekanntschaft mit der russischen Küche. Wir waren zufrieden. Was die sanitären Anlagen betraf, machten wir auch hier die erste Bekanntschaft. Jedenfalls verschoben viele von uns den Besuch dieser Örtlichkeit. Rußland soll ja waldeich sein!

Außerhalb der Stadt warten wir dann wieder in der Hitze auf den Tankwagen, der uns laut Reiseprogramm mit Benzin versorgen sollte. Er

kam nicht, er kam auch die ganze Strecke bis Moskau nicht. Seine Existenz wurde von uns angezweifelt. Wir tankten an öffentlichen Tankstellen. Die größeren Tanks waren noch halbvoll, russischer Sprit dazu wird wohl gehen, einige hatten Additiv. Unsere Guzzi's klagten nicht, sie ahnten wohl, daß es noch schlimmer kommen sollte.

In der Hitze ging es weiter die endlose, gerade, breite Autobahn. Der Straßenzustand war gut. Es ließ sich gut fahren, wenn nicht ab und zu einer unserer italienischen Reisekollegen von hinten aufgeholt hätte und fast am Spiegel schrammend vorbeigeflitzt wäre. Sie drängten sich dann in unsere Gruppe, störten unsere Formation, die uns Sicherheit gab, um dann wieder davon zu flitzen. Wir hielten uns so bei 110 km/h - eine gute Reisegeschwindigkeit in so einer großen Gruppe. Die Falcone immer zwischen uns in vollem Tempo. Wenn man so seitlich neben ihr fährt ... ein toller Sound, finde ich.

Wieder Stop an einem Parkplatz, Tankwagen??? Ein russischer Imbiß lockte meine bessere Hälfte an. Der Imbiß bestand aus einem Campingtisch und einem Grill. Hinter der Hecke entdeckte ich ein Strohlager, einen Pkw-Anhänger und einen Topf aus Omas Küche. In dem Topf war mariniertes Fleisch, welches dann auf einem Spieß über Kiefernzapfen gegrillt wurde. Dazu gab es frisches Brot und Ketchup auf russisch. Sogar die Cola schmeckte gut...und alles für ein paar Pfennige. Nachdem meinem Georg alles gut gemundet hatte, trauten sich auch andere heran. Der Imbiß machte jedenfalls das Geschäft seines Lebens, er nahm Dollars, DM und sogar polnisches Geld.

Kein Tankwagen, also weiter. Der Zeitplan war im Eimer. Wir mußten Minsk erreichen, es wurde Abend. Das Auto mit dem russischen Reiseführer fegte alles von der Bahn, es hielt unserer Motorradgruppe die Straße frei. Es war unverantwortlich in unseren Augen. Wir fuhren in die Nacht hinein. In so einer großen Gruppe war das Fahren viel anstrengender. Es mußte immer wieder landesüblichen Hindernissen ausgewichen werden, wie Steinen, Autoteilen, Drahtseilen, großen Strohhaufen etc. Die Italiener fuhren wie die Henker, sie gefährdeten uns alle.

Endlich erreichten wir Minsk. Die Polizei fegte den Verkehr von der Straße, die Busse fuhren an die Seite, die Oberleitungen rissen ab und die Kabel schlugen zusammen, es ging ein Funkenregen auf einige von uns nieder. Etwas mulmig war mir schon, außerdem kroch mir die Müdigkeit in die Knochen. Das riesige Hotel war endlich erreicht. Beim Abendessen wurde uns das Programm für den nächsten Tag mitgeteilt, das wir doch nicht einhalten konnten. Todmüde fielen wir ins Bett. Diese Nacht fanden wir endlich Schlaf.

4. Tag: Unser Tankwagen war immer noch nicht aufgetaucht, somit würden wir unsere Tagesetappe von 740 km doch nicht einhalten können. Außerdem sollten vor Moskau die Wälder brennen und bei der Raucherentwicklung sei eine gefahrlose Weiterfahrt nicht möglich, teilte uns unsere Dolmetscherin mit. Sie schlug uns eine Stadtrundfahrt mit unserem Begleitbus vor. Wir nahmen gern an. Unsere Dolmetscherin Lina wußte sehr viel über ihre Heimatstadt Minsk zu erzählen und sie konnte uns auch einiges über die jetzigen Probleme ihres Landes vermitteln. Wir lernten sehr viel an diesem

Vormittag und beschlossen in einer Kaffeestube, diese nette, junge Studentin, die so ein gewähltes Deutsch sprach, nach Deutschland einzuladen. Lina nahm diese Einladung sehr gern an.

Nachmittags fuhren wir weiter nach Smolensk. Wir fuhren wieder in die Nacht hinein und riskierten wegen der landesüblichen Hindernisse auf den Straßen Kopf und Kragen.



Das Hotel war in schlechtem Zustand, aber wir waren froh, heil angekommen zu sein. Beim Nachtessen fingen die Italiener an, die Krimsektkorken knallen zu lassen. Der Virus griff auch auf uns Deutsche über und es wurde eine fröhliche Nacht. Die Flasche Sekt kostete umgerechnet 2,50 DM, da konnte man mal großzügig sein.

Das Restaurant wurde geschlossen, doch für ein paar Dollars ergatterten wir noch ein paar Flaschen Krimsekt, die wir dann gemeinsam auf dem Hotelflur in gemütlicher Runde tranken. Es war uns egal, daß wir wieder früh aufstehen mußten, die Stimmung war einfach gut. Kleinere Reparaturen wurden von allen gemeinsam vorgenommen. Wir waren eine gute Gruppe!



Night Wolves bei Probefahrt auf Moto Guzzi.

5. Tag: Müde aber erwartungsvoll ging es in Richtung Moskau. Trotz aller vorherigen Absprachen blieben nur wir und der Beiwagenfahrer bei der Falcone. Irgendwann waren wir von der Gruppe abgesprengt und blieben in der Hitze des Tages vor Moskau lieber stehen und warteten auf den Service-Bus von der Reiseleitung, der unterwegs eine liegengebliebene Calli reparierte. Die Reiseleitung selbst fand den Weg zum Hotel nicht, sie mieteten ein Taxi, das uns durch total chaotischen Verkehr und schlechte Straßen schleuste. Endlich stießen wir auf die Gruppe aus Budapest, die bereits beflaggt in Moskau einfuhr. Wir hängten uns dran und erreichten das Hotel. Es hatte 33 Stockwerke und war für uns einfach riesig. Ich war froh, Moskau erreicht zu haben, es waren doch einige Schwierigkeiten zu bewältigen und unsere Motorräder waren durch die Straßenverhältnisse ganz schön gefordert gewesen. Das Wetter hatte gut mitgespielt, jetzt hatte ich eine Dusche verdient. In Minsk

gab es kein warmes Wasser im Hotel und in Smolensk war keine Gelegenheit für eine Dusche bzw. man hatte wegen der Reinlichkeit darauf verzichtet.

Etwas erfrischt fuhren wir mit dem Begleitbus zum Roten Platz. Die Basilius Kathedrale verschlug mir fast den Atem. Sie war so schön, die Architektur und die Farbenvielfalt waren beeindruckend. Ich verpaßte fast den berühmten Wachwechsel vor dem Kraml.

Im Kaufhaus GUM, es ist staatlich, verschafften wir uns einen Eindruck von dem Warenangebot und den Preisen.

Wenn ein Moskauer Busfahrer so ca. 1.500,- Rubel im Monat verdient und ein Paar einfache Schuhe ungefähr 850,- Rubel kostet, so sieht es für einfache Leute nicht rosig aus.

Geldwechsel wurde uns überall angeboten, so viele Rubel hätten wir nie ausgeben können. Das inoffizielle Geld waren sowieso Dollars und DM.

Nach dem Abendessen trafen wir durch "Falcone" die deutsche Journalistin Petra. Sie lebt zeitweise in Moskau und spricht gut russisch. Sie wollte uns zu den Night Wolves, einer russischen Rocker-Gruppe, bringen. Wir fuhren vorsichtshalber mit dem Taxi dorthin, zumal unsere Bikes bereits unter Verschluss und Bewachung standen.

Die anderen unserer Reisegruppe waren vom Reiseleiter in seine Disco eingeladen worden. 15 \$ Eintritt und dann eine Nobeldisco - nichts für uns!

Die Wölfe waren natürlich enttäuscht, sie hätten gern unsere Motorräder gesehen.

Der Präsi der Wölfe begrüßte uns herzlich. Er ist eine interessante Erscheinung und spricht ein sagenhaftes Englisch mit russischem Akzent, irre!! Werde ich nicht so schnell vergessen. Petra vermittelte

uns viele Informationen über die Situation der Night Wolves, ihre Pläne und Ideen. Es ist eine fest zusammenhaltende Gruppe von ca. 20 Leuten, die sich zum Teil schon vor Gorbis getroffen haben. Nun suchen sie einen Weg in eine Existenz z.B. Motorradtouristik, Motorradladen oder ähnliches. Im Augenblick versuchen sie, sich ein eigenes Clubhaus einzurichten. Das Outfit der Wölfe ist total gleich mit Gruppen im Westen, nur ihre Bikes sind russisch. Sie besitzen zwei Harley's und etliche Dnjepr und BMW, alles irgendwo ausgegrabene Vorkriegsmodelle, zusammengestastelt aus allem, was so aufzutreiben ist. Nur der Präsi hat sein Bike bei einer Werbetour von Harley geschenkt bekommen. Aber auch ihm fehlen Ersatzteile und entsprechendes Werkzeug. Man kann ihre Bikes nicht beschreiben, man muß sie gesehen haben.

So gegen 24.00 Uhr gingen unsere Batterien zu Ende, zwei Wölfe begleiteten uns zum Taxi und ab in's Hotel. Endlich einmal ausschlafen.

6. Tag: Die IMEFCO hatte uns einen zusätzlichen Tag in Moskau geschenkt, da das ganze Programm nicht eingehalten werden konnte.

Heute am Sonntag sollte also der Corso mit ca. 100 Motorrädern durch Moskau stattfinden. Ein Gewitter zog auf und alles verzögerte sich mal wieder. Mit Flaggen geschmückt fuhren wir dann unter Polizeibegleitung mit Fernsehteam durch Moskau. Die Italiener strapazierten ihre Hupen bis aufs Äußerste. Junge Leute am Straßenrand winkten uns zu, andere reagierten äußerst verhalten auf unseren Einfall. Am Parteigebäude schwenkte eine Frau eine riesige rote Fahne und es sollen dort Steine auf uns geflogen sein.

Die Fototerminale für die IMEFCO interessierten uns nicht, wir ließen uns nicht wie dressierte Affen alle in grüne Ponchos zwingen, um für den IMEFCO-Zirkus Werbung zu machen. Uns war dieser Massenauftritt so langsam peinlich. Nach dem Mittagessen war ein Treffen mit einem einheimischen Motorradclub vorgesehen. Es waren die Night Wolves, die wir bereits am Abend vorher kennengelernt hatten. Petra informierte uns, daß die Wölfe gern für uns einiges arrangiert hätten, die Vertreter der IMEFCO dieses jedoch abgelehnt hätten. Die Night Wolves warten bereits seit Stunden auf uns. Man hatte es nicht für nötig gehalten, sie zu einem bestimmten Termin einzuladen. So fiel das gesamte Treffen ziemlich abgekühlt aus und auch das anschließende Rockkonzert von zwei russischen Gruppen wurde wenig besucht.

Der harte Kern blieb jedoch bei den Wölfen, wir genossen die gemeinsame gute Stimmung und einige von uns knüpften noch Kontakte mit den Mitgliedern der wirklich guten Bands. Für diese Leute war es eine Ehre, daß ihre Musik bei uns gut ankam. Sie schenkten uns daraufhin LP's.

Mit den Wölfen verabredeten wir uns für den nächsten Tag, sie wollten für uns alle ein Abendessen gestalten.

Ein von der IMEFCO geschicktes Auto geleitete uns dann wieder ins Hotel. Einige von uns blieben noch und haben dann wohl eine echt russische Nacht verbracht.

Im Hotel fand eine Preisverteilung statt, von der keiner von uns etwas gewußt hatte. Es war wieder alles in italienischer Hand. Durch Zufall erhielt ich noch eine Kachel von Moto Guzzi, ich wußte gar nicht so recht wofür. Wohl weil ich als selbstfahrende Frau nach Moskau gekommen war. Egal!

Ein Programm der IMEFCO für den nächsten Tag war nirgendwo angeschlagen, die Information haute wirklich nicht hin. Ein im Programm angekündigter Folklore Abend fand jedenfalls nie statt.

So beschlossen wir dann auch, den nächsten Tag selbst zu gestalten.

7. Tag: Wir fuhren mit dem Taxi auf eigene

Faust zum Kreml. Im Kaufhaus GUM kauften wir einige Souvenirs für uns und unsere daheimgebliebenen Freunde. Bei der Post wollten wir für unsere Postkarten Briefmarken kaufen. Die Dame am Schalter war ausgesprochen unhöflich, sie schrie mich sogar an, als ich nicht so schnell begriff, wieviel Geld ich bezahlen sollte. Die Angelegenheit, ein paar Briefmarken zu kaufen, dauerte jedenfalls mehr als eine halbe Stunde und strapazierte unsere Nerven. Aber auch sowas muß man mal erlebt haben!

Um 18.00 Uhr, pünktlich wie verabredet, fuhren die Night Wolves vor dem Hotel vor. Es gab mal wieder allgemeines Staunen. Ich spielte nun Sozia auf meiner Calli, denn wir wollten endlich auch mal Fotos machen. Die Wölfe machten mit uns noch eine Stadtrundfahrt und zeigten uns ihren Treffpunkt vor den Mafia-Buden, dann den Moskauer Hafen und eine Schleuse. In dieser Gruppe waren wir überall gern gesehen, viele Männer kamen an und bestaunten unsere Motorräder. Unsere Bikes konnten wir überall stehen lassen, sie wurden immer von einem der Wölfe bewacht.

Nach Sonnenuntergang erreichten wir das Lokal, welches einem der Wölfe gehörte. Die gedeckte Tafel verschlug uns schon den Atem, das darauffolgende Essen überstieg alle Erwartungen. So etwas hätten wir in Moskau nie erwartet. Sascha, der Präsi der Wölfe hielt eine herzliche Ansprache, die uns Petra übersetzte. Die Freundlichkeit dieser Leute tat uns gut.

Als "Falcone" sich in unserem Namen für die Gastfreundschaft bedanken wollte, wurde er von einem der ganz Schlaunen unterbrochen und dieser übernahm das Wort. Man trifft eben überall Leute mit schlechter Erziehung. Leider mußten wir bald nach dem noch reichlich vorhandenem Essen aufbrechen, denn die Abfahrt am Dienstag saß uns schon im Nacken. Ich hätte doch so gern noch ein Glas Krim-Sekt getrunken. Die Zeit war einfach zu kurz, gern hätten wir die Wölfe näher kennengelernt. Nach herzlicher Verabschiedung und Geleitschutz einiger Wölfe trafen wir um 2.30 Uhr im Hotel ein und erfuhren, daß die Abreise für 6.00 Uhr geplant war. Also schnell noch gepackt und ein Stündchen auf's Ohr gelegt.

8. Tag: Von dem Tankkauf am Abend vorher hatten wir wieder mal nichts erfahren. Eine umfassende Info für alle Teilnehmer bekam die IMEFCO einfach nicht in den Griff.

Bei der Abfahrt befahl mich eine selten aufkommende Traurigkeit. Ich hatte einfach zu wenig von Moskau gesehen, obwohl ich hier so viel erlebt hatte. Ich muß ganz einfach wiederkommen. Aber bestimmt nicht mit einer von der IMEFCO organisierten Reise!

740 km bis nach Minsk lagen vor uns, und die Müdigkeit saß uns noch im Nacken.

Die Tank-Stops an dem Tankwagen klappten auch jetzt nicht reibungslos. Wartezeiten waren wieder angesagt. Es war nicht mehr so heiß.

Unterwegs ab und zu Regenschauer, dann auf einem Ölfilm auf nasser Straße rutschte ein Motorrad aus. Beide, Fahrer und Beifahrerin unverletzt, Erleichterung bei uns allen. Die Reiseleitung kümmerte sich um Motorrad und Besatzung. Wir mußten weiter.



Die Gruppe trennte sich, die Verabschiedung verlief auch mit den Italienern recht herzlich.

Unser harter Kern blieb zusammen, wir steuerten gemeinsam Warschau an. Die erste Tankstelle war unsere, damit endlich das "Klingeln" unserer Motoren aufhörte.

*Links:
Reifenpanne an
der Nuovo
Falcone.*

Vor Minsk brannten Birkenwälder, überall lag Brandgeruch in der Luft. Es war reichlich unheimlich. Dann überholten wir noch einen Tieflader mit brennenden Reifen, der bereits eine Feuerspur auf der Straße hinterlassen hatte. Ich war froh, als wir endlich Minsk erreichten. Wir erfuhren, daß noch einige Italiener mit ihren Maschinen gestürzt waren, schwere Verletzungen hatte es aber nicht gegeben. Einige traten ohne Motorrad die Heimreise an. Das drückte die Stimmung doch etwas bei uns allen. Es bewirkte aber, daß der Fahrstil der Italiener um einiges ruhiger wurde. Das war uns ganz recht.

9. Tag: Am Morgen war es eiskalt. Nach all den warmen Tagen traf es uns wie ein Keulenschlag. Beim Frühstück sammelten wir für unsere Dolmetscherin Lina. Dieses liebe Mädchen hatte soviel für uns getan und viel Streit mit unserer Reiseleitung vermieden. Wir konnten uns eben nur mit Geld bei ihr bedanken. Unser gemeinsames Wiedersehen in Deutschland war bereits fest geplant. Lina wird nach Deutschland kommen.

Die Fahrt nach Brest verlief reibungslos. Bei einem Tankstop wollte ich Äpfel bei einer Frau am Straßenrand kaufen. Aber hier, wo man allein auftrat, erkannte man die Herzlichkeit dieser Menschen. Natürlich durfte ich die Äpfel nicht bezahlen. Könnte ich doch russisch sprechen, man hätte sich so einiges zu sagen gehabt.

Der Sprit in Rußland war ja im Preis eingeschlossen, aber 96 oder 94 Oktan haben unsere Motoren bestimmt nicht bekommen.

Wir stiegen in Warschau wieder in "unserem" Hotel ab. Gemeinsam verlebten wir einen gemütlichen Abend. Eine gute Gruppe waren wir, fast Freunde geworden. Wieder kläffende Hunde, wieder eine Nacht ohne Schlaf.

10.Tag: Gemeinsam fuhren wir durch Polen, nach einem Plattfuß bei der Falcone erreichten wir spät die Grenze nach Deutschland. Ich war heilfroh, den ätzenden polnischen Verkehr hinter mir zu haben. Unsere Schutzengel hatten wir alle ganz gut strapaziert.

Hier nach der Grenze trennten sich dann bald unsere Wege.

Ich fuhr mit meiner besseren Hälfte in die Nacht hinein, in der Hoffnung, irgendwo ein Quartier zu finden. Irgendwann an einer Tankstelle in "Ossiland" waren meine Kräfte verbraucht. Ein starkes Gewitter hielt uns vom Schlaf am Straßenrand ab. Wir saßen fest, total müde und naß. Mir war zum Heulen, hatte einfach zu wenig Schlaf gehabt die letzte Zeit. Und außerdem wollte ich nun endlich nach Hause.

Gegen 4 Uhr morgens trauten wir uns dann wieder auf die Bahn. Nach einem guten Frühstück an einer Raststätte waren die letzten 200 km, die vor uns lagen, eine Kleinigkeit!
(SP III, 13.423 km; Calli III, 12.536 km)
Frauke

Mobilitätsservice für DNL-Kunden

In Zusammenarbeit mit der Europ Assistance Versicherungsgruppe bietet die DNL Motorrad GmbH einen Mobilitätsservice für Ducati-/Cagiva- und Morini-Kunden an, der unbürokratische und praktische Hilfe bei Unfall- und pannenbedingten Situationen bieten soll.

Beim Fahrzeugkauf kann der Kunde diesen Mobilitätsservice beantragen. Er gilt für ein Jahr und kann gegen Bezahlung verlängert werden.

Dieser Service tritt rückwirkend zum 1. Juli 1992 in Kraft. Weitere Informationen gibt es bei den DNL-Vertragshändlern.

Clubintegration für Guzzi V 75-Fahrer/innen

Der Guzzi Lario Club vergrößert sich. Er bietet ab sofort seine Leistungen (Ersatzteile, Fahrzeugvermittlung usw.) auch für V 75-Fahrer/innen an. Nähere Informationen bei Armin Eiser, Nikolausstr. 27, 6228 Eltville, Tel. 06123/61565.

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 + 42.

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.

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	2123 Bardowick
Guzzi Müller	Hochfeld 2	2152 Horneburg
Fa. Polo	Faulstr. 20-22	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	2300 Kiel
H.S. Motorrad-Technik	Gutenbergstr. 48	2350 Neumünster
Andre Vaut	Steinkamp 5	2743 Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	3300 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselnerstr. 1	4790 Paderborn-Elsen
J. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
Ralf Tholen	Brockendorferweg 16	5013 Elsdorf-Grouven
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
M.A.X.	Hauptstr. 93	7541 Straubenhardt 4
Pit's Moto Italia Import	Hans-Thoma-Str. 2	7750 Kronstanz
Fa. Stork	Schönauer Straße 2	7800 Freiburg
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	8908 Krumbach
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700 Wiener Neustadt

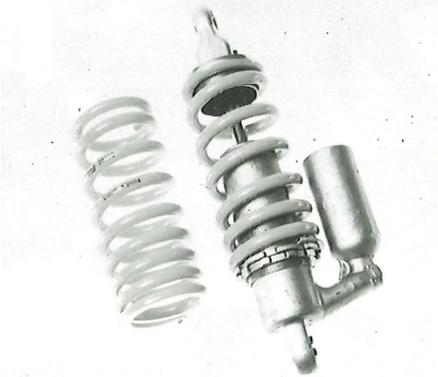
Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit, Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 120,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 200,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

Bimota-Neuigkeiten

Auf der IFMA in Köln wird Bimota die db2 vorstellen, die wie die Serienducatis über einen Gitterrohrrahmen verfügen wird. Ein schmaler Projektionsscheinwerfer, eine neuentwickelte Vorderradgabel und eine 2 in 2 Auspuffanlage, die durch die Sitzbank geführt sein soll, sind die bisher bekannten Eckdaten dieses Motorrades. Es soll zwei Versionen, eine mit Vollverkleidung und eine mit Halbschale, geben. In einer limitierten Auflage von nur 50 Exemplaren soll es eine Version der Tesi mit Ducati-Motor geben, die ihre technische Reize nicht unter schnödem Plastik versteckt.

Nachrüstfeder für Ducati 750/900 SS

Die Firma Kämna hat eine progressive Feder für die Hinterradstoßdämpfer der Modelle 750/900 SS ab Bj. 91 entwickelt, die das Fahrverhalten erheblich verbessern soll.



Das Ansprechverhalten soll im Anfangsbereich um 50% weicher und im letzten Drittel 12% härter sein. Die Feder wird mit Einbauleitung geliefert und kostet 193 DM. Bestelladresse: Ducati Kämna, Brügger Str. 27, 2802 Otterstedt, Tel. 04205/8707.

Titan-Radachsen

Die Firma Bartholli Italoparts, Sieglarer Str. 150, W-5210 Troisdorf 14, Tel. 02241/404335 bietet Radsteckachsen und Motorhaltebolzen für italienische Motorräder aus Titan an. Titan ist ein hochfester, korrosionsbeständiger Werkstoff, der ca. 40% leichter als herkömmlicher Stahl ist. Eine Radachse kostet z.B. für Moto Guzzi 189,-DM. Es sind auch Sonderanfertigungen möglich.

DYNOTEC mißt, prüft, stimmt ab, optimiert, berät.

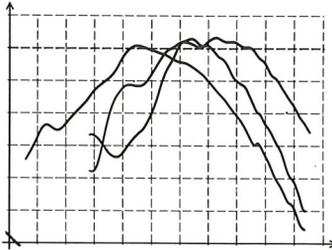
Unser Motto für die
Tuning-Saison ab
Sommer 92:

**100 Nm Drehmoment
für jede Moto Guzzi!**

Für ein
optimales
Preis-Leistungs-Verhältnis –

- ◆ Ventiltrieb-Kits
7006, 7709, 7906 u. a.
- ◆ Brennraumbearbeitung
für jede Motorvariante
- ◆ individuelle
Prüfstandsabstimmung
- ◆ perfekter Massenausgleich
des Kurbeltriebs

original von DYNOTEC.



Interessiert? – Vereinbaren Sie
Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

6523 Flörsheim-Dalsheim
Alzeyer Straße 33-37
Tel. 0 62 43/5882, Fax 0 62 43/7029

Das erste Daytona-Gespann

Kaum, daß die Moto Guzzi Daytona seit ein paar Wochen im Handel ist, hat die Gespannbaufirma Walter auch schon einen Seitenwagen an die neue Viertentilguzzi angebaut.

Schon seit ewigen Zeiten sind die V2 aus Mandello beliebte Zugmaschinen für den Einsatz von Dreirädern. Ungefähr 25-30% aller Gespanne in Deutschland sollen auf Guzzibasis gebaut sein. Das ist kein Wunder, ist der Gespannubau einer Zweiventilguzzi denkbar einfach, da die meisten Modelle ohne aufwendige Umbauten für den Beiwagenbetrieb freigegeben sind.

Bei der neuen Viertentil-Guzzi ist die Sache nicht so einfach, da sie über einen offenen Rahmen verfügt. Um für die nötige Stabilität für den Einsatz als Gespann zu sorgen, ist ein zusätzlicher Hilfsrahmen nötig, der vom Lenkkopf zur unteren Aufnahme im Stirndeckel führt, wo bei der Daytona normalerweise der Seitenständer montiert ist. Von hier führt der

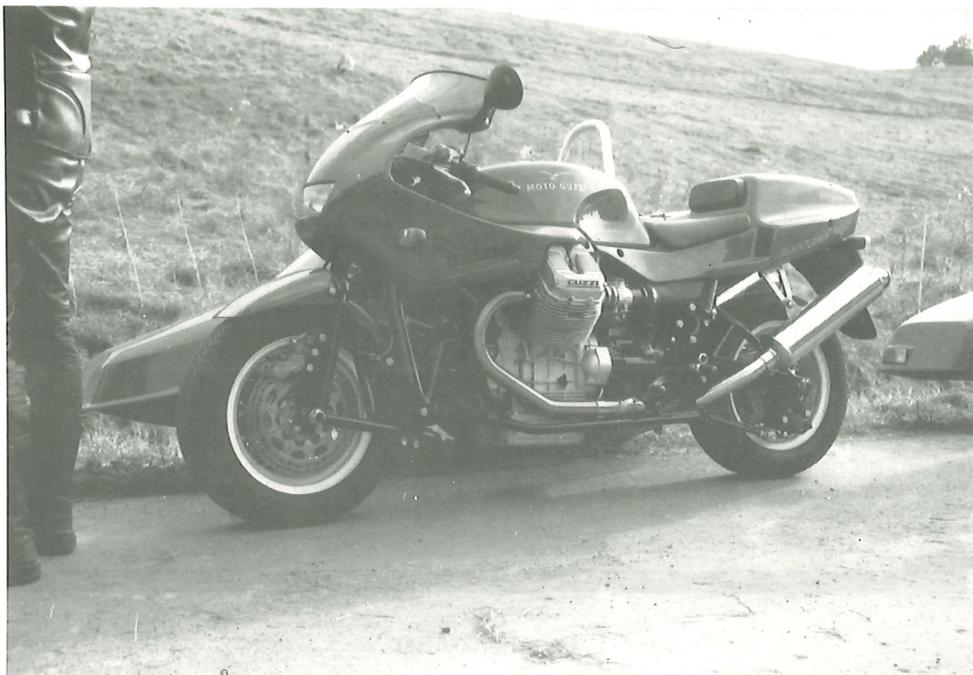
Hilfsrahmen am Motor vorbei zu der Halterung unter dem Getriebe und den Aufnahmen am Rahmenquerrohr, wo in der Serie die seitlichen Motorhalteplatten verschraubt sind. Diese werden durch den Zusatzrahmen ersetzt.

Dieses Dreirad ist sicher eine ideale Basis für die Gespannklasse bei den Rennen zur Serienmaschinentrophy von Moto-Aktiv.

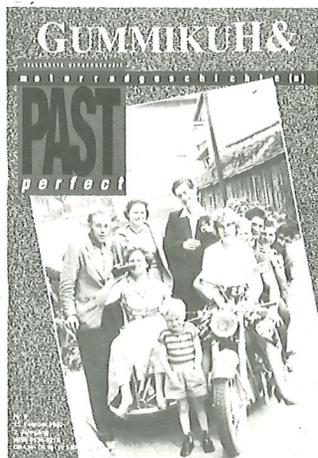


Oben: Der Heckspoiler auf der Kofferraumklappe des Jeaniel-Seitenwagens paßt gut zur Linienführung des Sitzbankhockers der Daytona.

Links und oben: Die Beleuchtungseinrichtungen des Beiwagens wirken wie "angepappt" und mögen nicht so recht zur gelungenen Linienführung des Seitenwagens passen.



**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

Leserbriefe

Hallo MOTALIA-Team!

ich habe ein Problem und möchte auf diesem Weg versuchen, mit anderen Kontakt aufzunehmen, die das gleiche oder ein ähnliches haben.

Vielleicht gibt es auch Lösungen oder Tips, wäre nicht schlecht.

Zur Sache, ich fahre seit ca. zwei Jahren eine Guzzi 750 S, Erstzulassung 1975. Bei einer fälligen Kupplungsreparatur fielen mir beim Ausbau des Hinterrades Risse an der Radnabe (Duplex-Trommel) auf. Die Risse gehen aus von den Speichenbohrungen und laufen zur Nabennmitte hin. Mit dem kompletten Rad war ich bei der Firma B. Escher in Nordkirchen/Südkirchen, dort wurde mir der Tod meiner Nabe bescheinigt. Eine "neue" Nabe aufzutreiben ist nahezu unmöglich, die meisten Händler winken schon am Telefon ab, also gebraucht beschaffen. Wiederum bei Firma

Escher eine Nabe besorgen lassen und siehe da, auch diese hatte einen Riß, der ist zwar winzig klein, aber bekanntlich fängt alles klein an!

Daraufhin bekam man bei Firma Escher Interesse an der Sache und an einer V7 wurde das Hinterrad ausgebaut. Ergebnis: Risse am gesamten Umfang.

Jetzt meine Bitte an Fahrer/Schrauber: Habt Ihr schon einmal an Hinterradnaben (Trommelbremse) o.g. Risse festgestellt und gibt es Abhilfen/Reparaturmöglichkeiten oder inwieweit ist eine solche Nabe noch zu fahren? Vielleicht gibt es ja noch irgendwo "neue" Naben? Besten Dank schon mal, bis demnächst, mit guzzionalen Grüßen Willy

P.S.: Hat noch jemand Interesse an einer IG Moto Guzzi 750 S, dann meldet Euch bei Wilhelm Dölle, Am Bahnhof 11, 4320 Hattingen.

Geschenk-ABO

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

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

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschenken an:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Das erste Heft soll möglichst am _____ ankommen.

Den Betrag von 35,-DM habe ich

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

als Scheck beigelegt.

Datum: _____

Unterschrift: _____

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

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

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

Heiße Stühle unter glühender Sonne

5. Italo-Moto-Treffen in Grünenmatt/Schweiz

Trotz sengender Hitze fuhren bereits am Nachmittag viele Treiber italienischer Maschinen in Grünenmatt ein. Die Vielfalt an Marken und Modellen und speziellen Motorrädern übertraf dabei jedes Treffen und jede Ausstellung.

Die Sonne brannte, die Luft flimmerte und zitterte - nein, nur zum Teil von der Hitze - verursacht und untermauert wurde dies von gleichmäßigen Detonationen, nicht übertrieben laut, aber doch unverwechselbar: Vauzwei-Power war angesagt. Wiederum grollten sie daher, kündigten sich an wie ein Sommergewitter - gewaltig und erfrischend: Ducatis, Morinis und Guzzis. Sie legten Zeugnis ab vom erfinderischen Motorradbau italienischer Tradition - oft ideal vereint mit der Technik von morgen: Motoren, digital vermessen, gesteuert und katalytisch abgasgereinigt. Was sich hier zusammenfand, war eine europäische Hochburg technischer Vernunft gegen fernöstlichen PS-Fetischismus.

Uralte Vierventil-Technik bei Guzzi

Die zwei neuen Guzzi-Vierventiler - eine Magni-Guzzi und eine Guzzi Daytona - versammelten das Publikum um sich und demonstrierten frech uralte Guzzi-Tradition: Die erste je gebaute Guzzi im Jahr 1921 war ein Prototyp in Vierventiltechnik.

Stark vertreten waren natürlich die Ducati-Twins, moderne High-Tech-Geräte und alte, gewaltige Motoren mit ein bißchen Motorrad drum herum - 900 SS von gestern und heute.

VAU-Power für Zugmaschinen

Daß diese Kraftpakete immer wieder als Zugmaschinen von Seitenwagen und Anhängern verwendet werden, kann da kaum noch verwundern - sie waren ebenfalls in großer Zahl erschienen.

Motorradvielfalt mit High-Lights

Auffällig stark waren Laverdas Dreizylinder vertreten - wohl deshalb, weil der Italo-Moto-Club aus einer Gruppe von Dompteuren dieser Motorrad-Spezies entstanden war. Natürlich gaben sich auch Gileras, Aprilias und Cagivas ein "Stelldichein", Glanzlichter für jedes Motorradtreffen - am Italo-Treffen standen sie wie Mauerblümchen im Schatten ganz anderer High-Lights: Eine 750er MV, deren Marke Agusta einst das Renngeschehen diktiert hatte, und eine schnelle 125er Aspes mit Morbidelli-Motor und Straßenzulassung.

Fast unbeachtet eine seltene Ducati-Scrambler, eine Einzylindermaschine mit obeliegender Nockenwelle und geländetauglichem Fahrwerk, die vor 1970 klammheimlich die Aera der Enduro-Motorräder vorbereitet hatte. Eine bunte Mischung auch das Italo-Volk: Der "Motoristi pur" auf seiner Laverda, der Komfortverwöhnte auf einer neuen Guzzi-Quota, der Papi mit Kind und Kegel auf vier Rädern (2x2 natürlich). Aber auch der Geschwindigkeitsfanatiker auf seiner 851er Ducati und der Motorradfahrer aus Überzeugung mit seiner kleinen Morini.

Gewaltig wie ein Gewitter

An der Ausfahrt am Sonntag bricht es los - grollend stampfen sie gemeinsam durch die Landschaft - und jedermann in der Gegend glaubt, soeben sei ein Gewitter vorbeigezogen, gewaltig und herzerfrischend.

Theodor Rüetschi

aprilia

Vertragshändler



Tel. 07 61/462 63

7800 Freiburg, Schönauer Str. 2

STÖRK

KFZ + ZWEIRADHANDEL

MOTO GUZZI

Der Aprilia + Moto Guzzi-Partner im Großraum Freiburg

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

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

Power für die Cali

Sicher erinnert sich noch der eine oder andere Leser an die Serie "Die unendliche Geschichte", in der ich erst meine Erlebnisse mit meiner California II geschildert und dann in den Heften einzelne Umbaumaßnahmen beschrieben hatte. Im September 1990 wurde diese Artikelserie mit einem Schlag auf der Autobahn beendet. Bei Vollgas war nach einer Lauflistung von 103.000 km das rechte Auslaßventil abgerissen. Der Ventilteller zerstörte Zylinder, Kolben und Zylinderkopf. Das Motorrad wurde abgemeldet und stand den Winter über in der Garage.

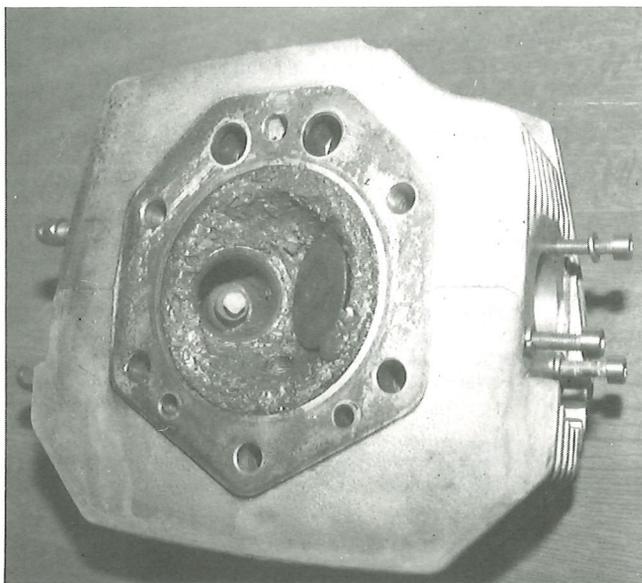
Als im Frühjahr die Sonne herauskam, wurde es langsam Zeit, den Motor wieder instandzusetzen. Das Triebwerk wurde komplett zerlegt, Pleuel und Kurbelwelle waren nicht beschädigt und es konnten sogar die Kurbelwellenlager weiterverwendet werden, während die Pleuellager erneuert wurden (Immer und unbedingt neue Pleuelschrauben und Muttern verwenden!!). Da auf der rechten Seite Zylinder und Kolben zerstört waren, stellte sich die Frage, ob man neue Bauteile in Standardgröße verwenden sollte, oder ob der Motor bei dieser Gelegenheit nicht gleich eine Hubraumvergrößerung vertragen könne.

Leider gab es damals 92er Zylinder nur für die Le Mans Modelle und nicht für Guzzis mit kleinen Ventilen (Tourer). Aber ich brauchte rechts sowieso einen neuen Zylinderkopf und hatte gerade ein gutes Angebot für zwei gebrauchte Köpfe einer Le Mans III. Also wurden diese Köpfe geordert und bei Moto Spezial bestellte ich 92er Zylinder mit geschmiedeten Kolben, die zu den LM III-Köpfen passen. Als die gebrauchten Köpfe ankamen, stellte sich beim Auspacken heraus, daß bei einem Kopf der Einlaßkanal auf 40 mm erweitert war, während der zweite Kopf serienmäßig war. Ich reklamierte und es stellte sich heraus, daß der Verkäufer noch einen zweiten Satz hatte, der aber auf Doppelzündung umgebaut war. Ich ließ mir also diese Köpfe schicken. Die Ventilführungen und -sitze waren relativ verbraucht, darum brachte ich sie zur Firma Ölfuß, wo neue Ventile samt Führungen und Sitzen, natürlich in "Bleifreiqualität", eingesetzt wurden. Jetzt konnte der Motor endlich zusammengebaut werden.

Schon vor dem Ventilabriß waren die Kontakte einer kontaktlosen Piranha-Zündanlage gewichen und anstatt der Steuerkette verrichteten schrägverzahnte Stirnräder ihre Arbeit hinter dem Steuerdeckel. Im Zuge der Motorrenovierung wurde noch die Kupplung um ca. 3 Kilogramm erleichtert. In der Hoffnung, mit "bleifrei

normal" auskommen zu können, wurde eine zweite Zylinderfußdichtung montiert, um die Verdichtung zu senken. Die 30er Flachschiebervergaser mußten ihren Platz räumen für die 36er Rundschieberausführung mit Beschleunigerpumpe.

Mit Dichtungen und Lagern hatte der Umbau ca. 3000 DM verschlungen. Würde sich die Mehrausgabe gegenüber den Serienteilen bezahlt machen? Zuerst stand natürlich vorsichtiges Einfahren auf dem Programm und hier gab es gleich Schwierigkeiten mit der Doppelzündung. Ich hatte zuerst vier normale Zündspulen



Nach dem Ventilabriß sah der Brennraum wie eine Kraterlandschaft aus.

verwendet (für jede Kerze eine), aber ich mußte schnell feststellen, daß es Zündspulen anscheinend nicht mögen, parallel geschaltet zu werden. Also wurden die Umbaukosten noch einmal durch zwei Doppelzündspulen erhöht. Die Doppelzündung erfordert bekanntlich eine andere Zündverstellkurve, darum wurden verschiedene Distanzringe für die Fliehgewichte der Zündverstellung gedreht (aber dazu mehr in einem extra Artikel im nächsten Heft.) Die erste längere Fahrt führte uns (die Guzzi

und mich) zum letzten Ducati Clubrennen nach Hockenheim. Auf dem Weg dahin probierte ich unterschiedliche Vergaserdüsen, Gasschiebernadeln und Zündkerzen aus. Hierbei mußte ich feststellen, daß man sich mit der Doppelzündung nicht mehr so nach den Kerzenbildern richten kann wie bisher. Ich konnte die Gemischzusammensetzung solange in Richtung "fett" verändern, bis der Motor anfang zu stottern, ohne daß die Zündkerzen richtig schwarz wurden. Ein Zeichen für die effektivere Verbrennung der Doppelzündung. Nach Hockenheim stand der Urlaub dicht vor der Tür. Die Guzzi war zwar eingefahren, doch immer noch nicht endgültig abgestimmt, also ging es mit jeder Menge Vergaserdüsen, Gasschiebern, Düsenadeln und Zündkerzen auf die Isle of Man.



Rechts der Ø 92er Kolben. Um Gewicht zu sparen, ist er als Slipperkolben ausgeführt. Nach 30 000 km waren beide Kolben und Zylinder noch in neuwertigem Zustand. Links ein Kolben von einer V 1000 GS zum Vergleich.

Vielleicht sollte ich hier das "immer noch nicht richtig abgestimmt" genauer erklären. Das Motorrad lief schon sehr gut, aber bei den Experimenten mit verschiedenen Zwischenringen im Verteiler und unterschiedlichen Luftfiltern (Trichter, Malossi, K&N) hatte ich mal im unteren Drehzahlbereich mehr Leistung, aber dafür oben weniger oder umgekehrt. Und ich wollte ja gerne eine Abstimmung finden, in der in allen Drehzahlbereichen möglichst viel Leistung vorhanden ist.

So, jetzt fragt ihr Euch sicher, wieviel Leistung denn nun überhaupt vorhanden war. Bis der Motor nach dem Umbau das erste Mal wieder lief, waren gute acht Monate seit dem Motorschaden vergangen. Es fehlte also der direkte

Vergleich, doch es war mir von Anfang an klar, daß die Guzzi jetzt deutlich mehr Power aufwies. Wieviel Mehrleistung sie wirklich hatte, wurde mir erst richtig bewußt, als ich auf dem Jurby Airfield, einem Flugplatz auf der Isle of Man, auf der Landebahn ein Beschleunigungsrennen gegen eine Le Mans I mit 950 ccm und Doppelzündung fuhr. Bis ca. 140 km/h lag ich vorne - und das mit Scheibe, Koffern und Topcase! Hinterher ließ ich einen anderen California II-Fahrer mit meiner Guzzi fahren und er kam mit leuchtenden Augen wieder. "Die hat ja 30 PS mehr als meine", sagte er, als er abstieg. Soviel Leistung hat sie sicher nicht, aber die erleichterte Schwungmasse gaukelt einem zusätzliche PS vor.

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR



aprilia

8261 Tübling
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

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

Im Herbst '91 kaufte sich meine Freundin eine serienmäßige California II, so daß wir jetzt den direkten Vergleich hatten. Leistungsmäßig ist die getunte Cali in jedem Drehzahlbereich deutlich überlegen, man hat schon fast das Gefühl, auf einem anderen Motorrad zu sitzen. Nur in der Endgeschwindigkeit hat sich nicht so viel getan. Die Höchstgeschwindigkeit wird zwar viel schneller erreicht, aber die Guzzi ist nur 5-10 km/h schneller geworden. Ich vermute, daß das zum einen an den zwei Fußdichtungen liegt, mit denen ich die Verdichtung gesenkt habe und an der hohen Tourenscheibe (Auslandsversion), die der California den cw-Wert eines LKW gibt. Aber die Cali ist sowieso nicht das Motorrad, mit dem man immer Vollgas fährt.

Eine zusätzliche Leistungssteigerung im mittleren Drehzahlbereich läßt sich mit offenen Lafranconis erzielen. Bei ca. 3700 U/min kommt dann nochmal richtig Dampf. Aber die Lafras sind alles andere als leise und bis man damit von der Polizei angehalten wird, ist vermutlich nur eine Frage der Zeit.

Der Umbau hat sich also auf alle Fälle gelohnt. Aber wie bei allem gibt es auch hier eine Kehrseite der Medaille. Der getunte Motor läuft deutlich rauher und obwohl auch in den unteren Drehzahlbereichen mehr Leistung vorhanden ist, kann man mit der Serienguzzi besser gemütlich durch die Gegend bummeln. Das getunte Triebwerk verführt doch immer etwas zum schnelleren Fahren. Der Spritverbrauch ist

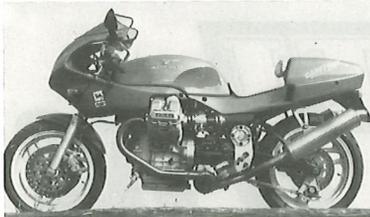
natürlich auch etwas höher, aber das hält sich in Grenzen. Nur die Idee mit dem "bleifrei normal" hat nicht geklappt. Mit "normal" klingelt sie fast immer, mit "super" klingelt sie manchmal, was anscheinend vom Benzin abhängt. Bei einer Tankfüllung klingelt sie, bei der nächsten nicht. Um den Motor zu schonen, habe ich nachher immer "super plus" getankt.

Nach nicht ganz 30 000 km seit dem Umbau fing der Motor an zu klappern - natürlich zwei Tage bevor ich zum Ducati Clubrennen nach Österreich wollte. Beim Zerlegen stellte ich fest, daß die Nockenwelle, die nunmehr 130 000 km hinter sich hatte, erneuert werden mußte. Auch die Stößelstiele waren schrottreif. Gleichzeitig erneuerte ich die Pleuellagerschalen (kosten ja keine 40 DM zusammen). Zylinder und Kolben sahen nach 30 000 km noch tadellos aus, als sein sie gerade erst eingebaut worden.

Jetzt habe ich beim Zusammenbau eine Drehmomentnocke eingebaut und die zweite Fußdichtung weggelassen. Zusätzlich wurde eine DMC-Zündanlage installiert, die drei Zündkurven für Doppelzündung einprogrammiert hat. Jetzt muß die Cali wieder neu abgestimmt werden, außerdem will ich noch mit anderen Nockenwellen, Auspuffanlagen und dem kleineren Windschild der 850 T3 California experimentieren. Und vor dem Abmelden möchte ich gerne auf einen Prüfstand, um zu wissen, wieviel Leistung sie nun wirklich hat.

Aber davon mehr in einem der nächsten Hefte. Felix

"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 S3
Ducati 900 SS Nuda
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

Cagiva Mito II 125
Cagiva Supercity 125
Cagiva 900 i.e. Lucky Explorer

Gebrauchtfahrzeuge

Cagiva 900 i.e., 19.000 km
Ducati 907 i.e., 14.000 km
Moto Guzzi Mille GT, 35.000 km
Moto Guzzi V7700, restauriert
BMW K 75, 4.900 km

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

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

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

Nur 49,- DM
incl. Porto und Verpackung

EUROSPEED
VIDEOS

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos Saison 1991

SoS
Cup

BoT
DM

SERIE
DM

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

Weiterhin lieferbar:

- ☛ SoS '90, BoT '90, Superbike '90
- ☛ 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**

Antwort

Motiv: **Ducati**

Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

Verlag Hasselbrink

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

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

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

- 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

Verlag Hasselbrink

Schönberger Str. 2

2322 Lütjenburg

MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

- ich möchte gerne ein Probeheft der MOTALIA haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.
- Ja, ich möchte MOTALIA ab sofort/Nr. _____ abonnieren.

Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)

habe ich auf das Konto 742171 BLZ 210 501 70 der Sparkasse Kiel überwiesen.

habe ich als Scheck beigefügt.

Können Sie von meinem Konto abbuchen. Meine Bankverbindung ist:

_____ Bank

_____ Bankleitzahl

_____ Kontonummer

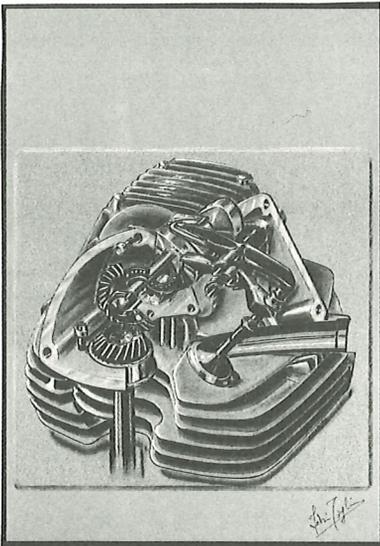
_____ Unterschrift

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

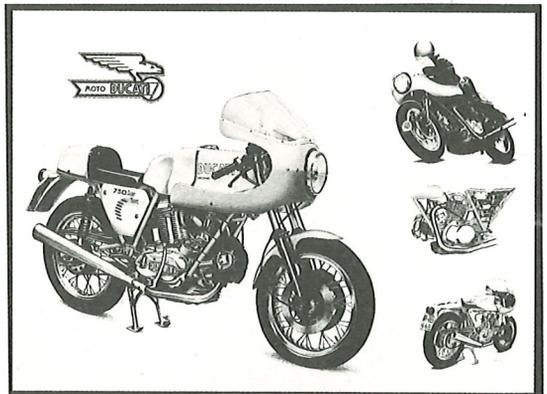
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



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



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

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

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

Antwort

Verlag Hasselbrink
Schönberger Str.2
2322 Lütjenburg

Absender:

Bitte freimachen, falls 60 Pf-Briefmarke zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten Poster.

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

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Verlag Hasselbrink
Schönberger Str.2
2322 Lütjenburg

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

(Alle Preise incl. Versand)

Datum Unterschrift

Wieder einmal zum Problem
Seitenständer

Jeder von uns kennt den Fall, daß die vollbepackte Maschine auf den Hauptständer soll. Wohl dem, der einen Seitenständer hat.

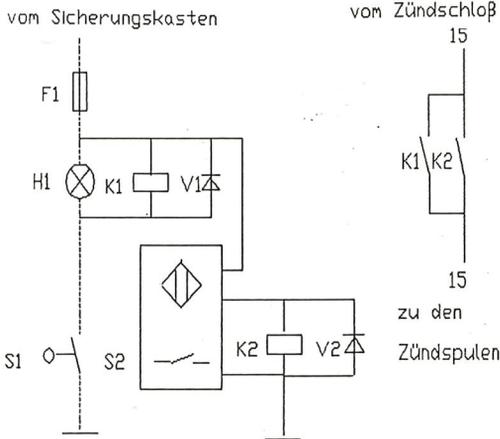
Viele Seitenständer klappen aus Sicherheitsgründen von selbst hoch, sobald der Bodenkontakt fehlt. Solche Seitenständer haben schon viele teure Umfaller bewirkt. Außerdem kann während der Fahrt unbemerkt die Ständerfeder abspringen.

Einige Hersteller haben Seitenständer mit mechanischen Schaltern versehen, die den Zündstromkreis unterbrechen sollen. Diese quittieren ihren Dienst recht häufig, weil Wasser, Straßenschmutz und Streusalz einwirken.

Aus diesen Gegebenheiten wurde folgende Änderung geschaffen, die seit mehreren Jahren störungsfrei ihren Dienst versieht: Die Position des Seitenständers wird von einem induktiven Näherungsschalter abgetastet. Solche Schalter sind vollständig vergossen und enthalten keine Verschleißteile. Sie arbeiten auch unter schwierigen Umgebungsbedingungen. Da keine mechanische Verbindung des Schalters mit dem Seitenständer notwendig ist, macht die Montage keine Schwierigkeiten.

Die Betätigung erfolgt durch Annäherung. Solche Schalter sind im Fachhandel erhältlich. Der Aufhängepunkt der Ständerfeder ist so zu ändern, daß der Ständer ausgeklappt bleibt. Beim Hochschieben des Ständers muß dieser dann in hochgeklappter Stellung bleiben. Der Seitenständer muß also in seinen zwei Endstellungen von selbst bleiben.

SEITENSTÄNDERAUTOMATIK



Funktion der Anlage:

In Gangleerlaufstellung läuft der Motor mit ein- oder ausgeklapptem Seitenständer. Wird nun ein Gang eingelegt und der Seitenständer vergessen, steht der Motor. Außerdem wird die

Seitenständerposition während der Fahrt kontrolliert. Die Schaltung ist problemlos irgendwo unterzubringen, z.B. bei Guzzi SP II unter dem linken Seitendeckel.

Funktion der Schaltung:

Der strichlierte Teil der Schaltung ist bereits vorhanden. Sicherung F1, Leerlaufkontroll-Lampe H1 und Leerlaufgetriebeschalter S1 ebenfalls. Mit der Leerlaufkontroll-Lampe H1 wird das Relais K1 betätigt. Dieses hält über seinen Schließkontakt K1 den Zündstromkreis aufrecht.

Der Näherungsschalter S2 betätigt K2 und schließt über seinen Kontakt K2 den Zündungsstromkreis. Die beiden Freilaufdioden überbrücken die Abschaltinduktionsspannung der Relaispulen.

Viel Spaß beim Bauen.
 Johann Krempf

Neu

Ducati und
 Gilera

in Siebenbäumen



MOTOR
 RAD Raphael Ulrich
HANDEL

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

Verkauf, Ersatzteile und Service für Neu- und Gebrauchtmotorräder.

Schweißen von Aluminium und Niro.

Dreh- und Bohrarbeiten in Metall

GILERA RC 600 und Nordwest vorrätig

1. Italienerfrühstück in Stelle

Die Idee schwirrt schon länger durch unsere Köpfe und als die letzte Saison sich dem Ende neigte, stand für uns fest, sowas machen wir auch, so ein Italienerfrühstück.

Das die Idee eines Frühstücks nicht von uns stammte, störte eigentlich niemanden, schließlich ging es um die ungezwungene Atmosphäre, die wir von anderen Italofrühstücken kennen.

Zwar wurden wir durch die Unterstützung von unseren Müttern, Schwestern und Omas in unserem Vorhaben gestärkt, doch die Schwierigkeiten kamen dann von unerwarteter Seite. Die Gemeinde Stelle, die freundlichst um Genehmigung dieser Veranstaltung gefragt wurde, machte Auflagen, die schon finanziell jede Lust auf das Projekt vergehen ließen.

Nach einigem Für und Wieder entschlossen wir uns dann, das Ganze ohne Genehmigung zu starten, obgleich doch mit einigem Unbehagen.

denn alle waren rechtzeitig am Parkplatz und jeder hatte an seine Aufgaben gedacht.

Die Vorbereitungen waren schnell getroffen, die Italoflagge und Hinweisschilder aufgehängt, den Tisch aufgebaut und gedeckt.

Wie wir uns dann so unseren Frühstückstisch ansahen, haben wir selbst gestaunt. Heidrun hatte sich wirklich richtig Arbeit gemacht: Belegte Brötchen, frische Kuhmilch, Tee, Obst, Kuchen und die grün-weiß-rote Aufmachung war eigentlich gar nicht besprochen, machte aber unheimlich viel her.

Zugegeben, eigentlich war es somit gar nicht mehr unser sondern eher Heidruns Italofrühstück. Wir standen also vor unserem Frühstückstisch und als sich die Uhr gegen 10.00 Uhr neigte, kamen die ersten Zweifel:

"Hoffentlich kommt überhaupt einer."

"Hauptsache es fängt nicht an zu regnen."

"Bestimmt haben wir noch etwas vergessen." usw.

Das waren unsere Gedanken, doch kaum zuende gedacht, hörte man in der Ferne ein wohlklingendes Grollen, welches auf die ersten Italobikes hindeutete.

Da kam doch tatsächlich ein Haufen italienischer Motorräder angefahren und dann auch noch aus dem schon etwas weiter entfernten Oldenburg.

Links: Der Frühstückstisch stieß auf Begeisterung.



Als erstes machte Heidrun Entwürfe für die Einladungen, die dann verschickt, verteilt und ausgehängt wurden und die Veröffentlichung in der Motalia durfte ja auch nicht fehlen.

Ein paar Tage vor unserem Termin haben wir uns dann noch mal zusammengesetzt, um jedem seine Aufgaben zuzuteilen.

Samstag Abend ging es dann relativ früh ins Bett, um Sonntag möglichst fit zu sein. Sonntag morgen 8.00 Uhr, der Wecker klingelte. Ich sprang aus dem Bett, um nach dem Wetter zu sehen. - Glück gehabt, zwar war der Himmel bedeckt, aber es regnete nicht. Als ich mich gegen 9.00 Uhr mit Kaffee und diversen Utensilien auf den Weg machte, hoffte ich innerlich, daß alles glattgehen würde und auch jeder an seine Sachen gedacht hat. Doch wie sich herausstellte, war die Sorge unbegründet,

Das fing ja gut an und wie sich zeigen sollte, war das erst der Anfang, denn von nun an ging es Schlag auf Schlag und zu den Stoßzeiten (Verzeihung) wurden mehr als 70 Motorräder gezählt. Wo man hinsah, erblickte man gutgelaunte Gesichter und überall wurde fachsimpelt, versierte Blicke geworfen oder einfach nur gefrühstückt. Die Stimmung war toll, und auch die paar Regentropfen haben daran nicht gerüttelt.

Als wir uns abends trafen, waren wir uns über den Erfolg der Sache einig und es stand fest, sowas machen wir nächstes Jahr wieder, so ein Italienerfrühstück.

Heidrun, Angela, Stephan, Guido

Rechts oben: Zeitweise waren mehr als 70 Motorräder auf dem Parkplatz.



Hökenschnieder GbR

MOTO GUZZI

10 Jahre

Hökenschnieder GbR

Moto Guzzi + Aprilia Vertragshändler

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

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

Bielefeld



Sport-Termine im September/Oktober

26.09.	Dahlemer Binz	SOS-CUP
26.09.	Dahlemer Binz	BOT-OMK
27.09.	Aalen	BOT-DM
04.10.	Monza/I	SB-WM
11.10.	Assen/NL	250-DM
11.10.	Assen/NL	SB-DM
18.10.	Most/CSFR	250-DM
18.10.	Most/CSFR	SB-DM
18.10.	Most/CSFR	BOT-DM
18.10.	Mainfield/NZ	SB-WM
25.10.	Phillip Island/AUS	SB-WM

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

Grand Prix in Brasilien

500er-Klasse

Zwei Rennen vor Saisonende war der Vorsprung von Michael Doohan auf 22 Punkte vor Wayne Rainey zusammengeschrumpft. Doohan trat nach seinem Unfall in Assen das erste Mal wieder zum Start an, aber immer noch stark unter den Folgen seiner Verletzung leidend, schaffte er nur die 14te Trainingszeit. Auf der Pole Position parkte John Kocinski (Yamaha). Neben ihm standen sein Teamkollege Wayne Rainey, Wayne Gardner (Honda) und Kevin Schwantz (Suzuki). Der Cagiva-Fahrer Eddi Lawson startete aus der zweiten Reihe und sein Stallgefährte Alex Barros war eine Reihe weiter hinten zu finden. Barros hatte wegen eines Schlüsselbeinbruches auf die letzten Rennen verzichten müssen.

Vom Start weg setzte sich Rainey an die Spitze und fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen. Hinter ihm folgten Schwantz, Doug Chandler (Suzuki) und Kocinski. Schwantz fiel auf den siebenten Platz zurück, während Kocinski und Chandler um den zweiten Platz kämpften, wobei die Yamaha meistens vor der Suzuki lag. Drei Fahrer wollten gerne vierter werden: Wayne Gardner (Honda), Miguel DuHamel (Yamaha) und Alex Criville (Honda) wechselten ständig die Positionen und die Frage, wer vierter wird, wurde erst auf der Ziellinie geklärt. Barros belegte bei seinem Heim-Grand Prix den achten Platz und Lawson wurde elfter vor Doohan.

Ergebnis: 1. Wayne Rainey (Yamaha); 2. John Kocinski (Yamaha); 3. Doug Chandler (Suzuki); 4. Wayne Gardner (Honda); 5. Miguel DuHamel (Yamaha); 6. Alex Criville (Honda); 7. Kevin Schwantz (Suzuki); 8. Alex Barros (Ca-

giva); 9. Niall Mackenzie (Yamaha); 10. Randy Mamola (Yamaha); 11. Eddie Lawson (Cagiva); 12. Michael Doohan (Honda); 13. Dominique Sarron (Yamaha); 14. Toshiyuki Arakaki (Yamaha); 15. Michael Rudroff (Yamaha).

250er-Klasse

In der ersten Startreihe standen die drei Aprilias von Max Biaggi, Loris Reggiani und Pierfrancesco Chili und dazwischen die Honda von Dorian Romboni. Luca Cadalora (Honda), der schon als Weltmeister feststand, startete aus der zweiten Reihe.

Biaggi kam am besten weg vor Cadalora und Chili. Chili überholte den Weltmeister, der konterte aber schnell. Während Cadalora die Führung übernahm, wechselten sich auf dem vierten Platz Patrick van den Goorbergh (Aprilia), Loris Reggiani und Loris Capriossi (Honda) ab. Cadalora setzte sich von seinen Verfolgern ab und hinter ihm entbrannte ein heißer Kampf um Platz zwei. Biaggi, Romboni und Reggiani wechselten ständig die Positionen. Mit etwas Abstand folgte das deutsche Duo Jochen Schmid (Yamaha) und Helmut Bradl (Honda). Unangefochtener Sieger wurde Cadalora und die Dreiergruppe hinter ihm überquerte die Ziellinie in der Reihenfolge Biaggi, Reggiani, Romboni. Die Gileras von Jean-Philippe Ruggia und Carlos Lavado belegten die Plätze zwölf und vierzehn. Carlos Lavado erklärte in Brasilien seinen Rücktritt zum Saisonende.

Ergebnis: 1. Luca Cadalora (Honda); 2. Max Biaggi (Aprilia); 3. Loris Reggiani (Aprilia); 4. Dorian Romboni (Honda); 5. Jochen Schmid (Yamaha); 6. Helmut Bradl (Honda); 7. Loris Capriossi (Honda); 8. Alberto Puig (Aprilia); 9. Patrick van den Goorbergh (Aprilia); 10. Andreas Preining (Aprilia); 11. Wilco Zeelenberg (Suzuki); 12. Jean-Philippe Ruggia (Gilera); 13. Masahiro Shimizu (Honda); 14. Carlos Lavado (Gilera); 15. Herri Torrontegui (Suzuki).

125er-Klasse

Noch völlig offen war die Weltmeisterschaft in der 125er Klasse. Die ersten vier in der Tabelle waren gerade 9 Punkte auseinander. Und so konnten sich der Aprilia-Pilot Alessandro Gramigni und die drei Honda-Fahrer Fausto Gresini, Ralf Waldmann und Ezio Gianola Hoffnungen auf den WM-Titel machen.

Die Pole Position hatte in Brasilien der Japaner Kazuto Sataka auf Honda erzielt. Neben ihm standen in der ersten Startreihe Gresini, Waldmann und Gramigni. Gramigni hatte den besten Start und konnte sich schnell absetzen. Aber von hinten kam der Deutsche Dirk Raudies heran, konnte zu Gramigni aufschließen, überholte und fuhr auf und davon. Der nächste Fahrer, der Gramigni einholen konnte, war der Aprilia-Werksfahrer Bruno Casanova, der vom

26ten Startplatz das Rennen aufgenommen hatte. Während die beiden Aprilia-Fahrer um Platz zwei kämpften, schob sich Jorge Martinez heran und überholte beide. Er konnte die beiden Aprilias zwar nicht abschütteln, aber seinen zweiten Platz behaupten. Casanova und Gramigni überquerten die Ziellinie nebeneinander und erst anhand der Videoaufnahmen konnte festgestellt werden, daß Gramigni dritter geworden war.

Auch vor dem letzten Lauf ist die WM noch offen. Gramigni führt in der Punktwertung mit 122 Zählern vor Gresini (114 P.), Waldmann (106 P.) und Gianola (102 P.). Gianola und Waldmann können nur noch Weltmeister werden, wenn sie das letzte Rennen in Südafrika gewinnen und Gramigni keine Punkte mehr bekommt. Der WM-Titel geht also vermutlich an Gramigni oder Gresini.

Ergebnis: 1. Dirk Raudies (Honda); 2. Jorge Martinez (Honda); 3. Alessandro Gramigni (Aprilia); 4. Bruno Casanova (Aprilia); 5. Oliver Petrucchiani (Honda); 6. Fausto Gresini (Honda); 7. Noboru Ueda (Honda); 8. Nobuyuki Wakai (Honda); 9. Carlos Giro (Aprilia); 10. Ezio Gianola (Honda); 11. Gabriele Debbia (Honda); 12. Loek Bodelier (Honda); 13. Maik Stief (Aprilia); 14. Kazuto Sakata (Honda); 15. Ralf Waldmann (Honda).

Grand Prix in Südafrika 500er-Klasse

Für die meisten stand schon vor dem letzten Lauf fest, daß Wayne Rainey auf Yamaha zum dritten Mal hintereinander Weltmeister werden würde. Die Leistungen, die Michael Doohan (Honda) nach seiner langen Verletzungspause in Brasilien gezeigt hatte, ließen nicht erwarten, daß er in Afrika wieder stark genug sein würde, um mit Rainey um den Titel zu streiten. Aber Doohan schaffte die dritte Trainingszeit und war damit etwas schneller als Rainey. Aber würde er das Tempo eine ganze Rennstrecke über durchhalten?

In der ersten Startreihe standen John Kocinski (Yamaha), Wayne Gardner (Honda), Doohan und Rainey. Die Cagivas von Eddie Lawson und Alex Barros standen in der dritten Reihe auf den Startplätzen elf und zwölf. Vom Start weg führten die Yamahas von Rainey und Kocinski. Dritter war Doohan, der aber schon in den ersten Runden auf Platz sechs zurückfiel. Vorne fuhr Rainey vor Kocinski, dahinter kamen die Suzukis von Doug Chandler und Kevin Schwantz, der von Gardner gejagt wurde. Für Gardner, der schon in England seinen Rücktritt zum Saisonende verkündet hatte, war es das letzte Rennen und er wollte seine Zweiradkarriere gerne auf dem Podest beenden. Nachdem er Schwantz überholt hatte, klebte er

lange am Hinterrad von Chandler. Als er auch diesen hinter sich gelassen hatte, schloß er zu Rainey auf, der in der Zwischenzeit von seinem Teamkollegen Kocinski auf den zweiten Platz verwiesen wurde.

Im Mittelfeld kämpften Niall Mackenzie (Yamaha), Eddie Lawson (Cagiva), Peter Goddard (Yamaha), Alex Criville (Honda) und Miguel DuHammel (Yamaha) um die Plätze sieben bis elf. Lawson verlor den Anschluß und fiel aus. Auch Goddard beendete das Rennen frühzeitig mit einem Sturz. An der Spitze holte sich Gardner zwei Runden vor Schluß den zweiten Platz hinter Kocinski und vor dem alten und neuen Weltmeister Rainey.

Ergebnis: 1. John Kocinski (Yamaha); 2. Wayne Gardner (Honda); 3. Wayne Rainey (Yamaha); 4. Doug Chandler (Suzuki); 5. Kevin Schwantz (Suzuki); 6. Michael Doohan (Honda); 7. Alex Criville (Honda); 8. Niall Mackenzie (Yamaha); 9. Miguel DuHammel (Yamaha); 10. Juan Garriga (Yamaha).

WM-Endstand: 1. Wayne Rainey (Yamaha) 140 Punkte; 2. Michael Doohan (Honda) 136 P.; 3. John Kocinski (Yamaha) 102 P.; 4. Kevin Schwantz (Suzuki) 99 P.; 5. Doug Chandler (Suzuki) 94 P.; 6. Wayne Gardner (Honda) 78 P.; 7. Juan Garriga (Yamaha) 61 P.; 8. Alex Criville (Honda) 59 P.; 9. Eddie Lawson (Cagiva) 56 P.; 10. Randy Mamola (Yamaha) 45 P.; 11. Niall Mackenzie (Yamaha) 37 P.; 12. Miguel DuHammel (Yamaha) 34 P.; 13. Alex Barros (Cagiva) 29 P.; 14. Daryl Beattie (Honda) u. Peter Goddard (Yamaha) je 18 P.; 16. Shinichi Ito (Honda) 10 P.; 17. Keiji Ohishi (Suzuki) u. Terry Rymer (Yamaha) je 6 P.; 19. Corrado Catalano (Yamaha) 5 P.; 20. Eddie Laycock (Yamaha) 4 P.; 21. Toshihiko Honma (Yamaha) u. Michael Rudroff (Yamaha) je 3 P.; 23. Toshiyuki Arakaki (Yamaha) u. Norihiko Fujiwara (Yamaha) u. Dominique Sarron (Yamaha) u. Jamie Whitham (Yamaha) je 2 P.; 27. Kevin Mitchel (Yamaha) u. Satoshi Tsujimoto (Honda) je 1 P.

250er-Klasse

Das Viertelliter-Rennen führte vom Start weg der Weltmeister Luca Cadalora an. Zweiter war zuerst der Aprilia-Fahrer Patrick van den Goorbergh, der schon beim letzten Rennen in Brasilien in den ersten Runden in der Spitzengruppe zu finden war. Einmal konnte Goorbergh sogar kurz die Führung übernehmen, aber Cadalora konterte sofort. Hinter den Beiden kamen die Hondas von Dorian Romboni und Loris Capirossi gefolgt von den Werks-Suzukis mit Wilco Zeelenberg und Herri Torrontegui. Die Aprilia-Werksfahrer hatten keinen guten Start gehabt. Das hinderte sie aber nicht daran, sich kontinuierlich von hinten durchs Feld zu pflügen. Biaggi stürmte ungestüm an die Spitze,

die er in der sechsten Runde übernahm und in seinem Schlepptau folgte Loris Reggiani. Auch Pierfrancesco Chili konnte einen Platz nach dem anderen gutmachen und machte erst auf der dritten Position halt. Zusammen mit Chili hatte sich der deutsche Honda-Fahrer Helmut Bradl endlich wieder einen guten Punkterang erkämpft, er fuhr auf vierter Position. Hinter ihm waren Capriossi und Cadalora. Nun zog sich das Feld auseinander und zwischen den einzelnen Fahrern entstanden Lücken von ein paar Sekunden, so daß die letzten Runden recht langweilig wurden. In der letzten Runde wäre der übermütige Biaggi, der in der Vorfreude auf seinen ersten GP-Sieg Wheelies vorführte, fast von der Strecke abgekommen und gestürzt.

Ergebnis: 1. Massimiliano Biaggi (Aprilia); 2. Loris Reggiani (Aprilia); 3. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 4. Helmut Bradl (Honda); 5. Loris Capriossi (Honda); 6. Luca Cadalora (Honda); 7. Jochen Schmid (Yamaha); 8. Herri Torrontegui (Suzuki); 9. Jean-Phillipe Ruggia (Gilera); 10. Andreas Preining (Aprilia).

WM-Endstand: 1. Luca Cadalora (Honda) 203 Punkte; 2. Loris Reggiani (Aprilia) 159 P.; 3. Pierfrancesco Chili (Aprilia) 119 P.; 4. Helmut Bradl (Honda) 89 P.; 5. Massimiliano Biaggi (Aprilia) 78 P.; 6. Alberto Puig (Aprilia) 71 P.; 7. Jochen Schmid (Yamaha) 62 P.; 8. Carlos Cardus (Honda) 48 P.; 9. Masabiro Shimizu (Honda) 46 P.; 10. Dorian Romboni (Honda) 43 P.; 11. Wilco Zeelenberg (Suzuki) 38 P.; 12. Loris Capriossi (Honda) 27 P.; 13. Tadayuki Okada (Honda) 15 P.; 14. Nobuatsu Aoki (Honda) 12 P.; 15. Herri Torrontegui (Suzuki) 11 P.; 16. Andreas Preining (Aprilia) 6 P.; 17. Jean-Phillipe Ruggia (Gilera) 5 P.; 18. Carlos Lavado (Gilera) u. Noboyuki Wakai (Honda) je 4 P.; 20. Paolo Casoli (Yamaha) u. Kyoji Nanba (Yamaha) je 3 P.; 22. Jürgen van den Goorbergh (Aprilia) u. Patrick van den Goorbergh (Aprilia) u. Bernhard Haenggeli (Aprilia) u. Stefan Prein (Honda) je 2 P.; 26. Jean-Pierre Jeandat (Honda) u. Bernd Kassner (Aprilia) je 1 P.

125er-Klasse

Bei strahlendem Sonnenschein sollte die Entscheidung zur Weltmeisterschaft fallen. Die schnellste Trainingszeit hatte Alessandro Gramigni (Aprilia) gefahren, der damit auf der Pole Position stand. In der ersten Startreihe parkten neben ihm Dirk Raudies (Honda), Bruno Casanova (Aprilia) und Jorge Martinez (Honda). Den besten Start hatte Casanova, doch schon nach ein paar hundert Metern hieß der Spitzenreiter Ezio Gianola auf Honda. Gramigni hatte einen schlechten Start und fuhr ungefähr auf der zehnten Position. Nachdem sich das Feld sortiert hatte, sah die Reihenfolge so aus: Gianola vor Fausto Gressini (Honda), Kazuto

Sakata (Honda), Casanova, Martinez, Raudies, Noboru Ueda (Honda) und Gramigni an achter Position. Dahinter klappte eine große Lücke. Casanova wurde durch einen Highsider abgeworfen, blieb aber unverletzt. Gramigni konnte Ueda und Raudies überholen. Vor ihm lag jetzt Martinez. Beide überholten Sakata und Gressini und holten zu Gianola auf, der seinen Vorsprung nicht halten konnte. Hinter den drei an der Spitze bildete sich mit etwas Abstand das Quartett Sakata, Gressini, Ueda und Raudies. Raudies attackierte, ging an Ueda und Gressini vorbei und Sakata fiel durch einen Fahrfehler zurück. Gramigni hätte sein dritter Platz zum Weltmeistertitel genügt, aber er wollte es wissen und griff erst Martinez an und überholte dann auch Gianola. Jetzt schien es, als ob sich Gramigni absetzen könnte, aber nachdem Martinez an Gianola vorbei war, konnte er wieder aufschließen. Zur Halbzeit übernahm Martinez die Führung. Gianola konnte das Tempo nicht halten und wurde von Raudies eingeholt. Von hinten näherte sich der Spanier Carlos Giro auf Aprilia, der eine schnellste Runde nach der anderen fuhr. Giro und Raudies holten die beiden Spitzenreiter ein und jetzt gab es bis ins Ziel einen spannenden Kampf um den Sieg. Die meiste Zeit führte zwar Gramigni, aber die Positionen wechselten andauernd. Ausbremsmanöver und Windschattenduelle beherrschten die letzten Runden des Rennens. Zwei Runden vor Schluß hieß der Führende Gramigni, aber dann holte sich Martinez die begehrte Position, die er ins Ziel retten konnte. Auch Giro ging noch an Gramigni vorbei, doch Raudies mußte sich mit dem vierten Platz zufriedengeben.

Der 23 jährige Gramigni freute sich unheimlich über die gewonnene Weltmeisterschaft und auf der Ehrenrunde gratulierten ihm seine Konkurrenten.

Damit hat Aprilia den ersten WM-Titel gewonnen, seit sich das Werk im Grand Prix Rennsport beteiligt.

Ergebnis: 1. Jorge Martinez (Honda); 2. Carlos Giro (Aprilia); 3. Alessandro Gramigni (Aprilia); 4. Dirk Raudies (Honda); 5. Noboru Ueda (Honda); 6. Ralf Waldmann (Honda); 7. Fausto Gresini (Honda); 8. Ezio Gianola (Honda); 9. Hans Spaan (Aprilia); 10. Oliver Koch (Honda).

WM-Endstand: 1. Alessandro Gramigni (Aprilia) 134 Punkte; 2. Fausto Gresini (Honda) 118 P.; 3. Ralf Waldmann (Honda) 112 P.; 4. Ezio Gianola (Honda) 105 P.; 5. Bruno Casanova (Aprilia) 96 P.; 6. Dirk Raudies (Honda) 91 P.; 7. Jorge Martinez (Honda) 83 P.; 8. Gabriele Debbia (Honda) 58 P.; 9. Noboru Ueda (Honda) 57 P.; 10. Noboyuki Wakai (Honda) 52 P.; 11. Kazuto Sakata (Honda) 42 P.; 12. Carlos

Giro (Aprilia) 39 P.; **13.** Hans Spaan (Aprilia) 12 P.; **14.** Peter Öttl (Bakker-Rotax) 10 P.; **15.** Oliver Petrucciani (Honda) und Oliver Koch (Honda) je 9 P.; **17.** Akira Saito (Honda) 8 P.; **18.** Takao Shimizu (Honda) u. Kinya Wada (Honda) je 5 P.; **20.** Yutaka Fujihara (Honda) 4 P.; **21.** Stefan Kurfiss (Honda) 3 P.; **22.** Heinz Lüthi (Honda) 1 P.

Superbike-Weltmeisterschaft in Malaysia

In den Trainings am Freitag und Samstag zerstörte Roche alle seine drei Motoren. Zweimal war ein Ölventil für den Exitus schuld und beim dritten Triebwerk riß ein Pleuel. Roche bat bei verschiedenen Ducati-Teams um einen Ersatzmotor und bekam von Davide Tardozi ein fast neues Triebwerk geliehen, mit dem er beide Rennen bestritt.

Wie schon bei den meisten Rennen des Jahres bildete sich ein Führungspulk, in dem kräftig um die erste Position gestritten wurde. Beim ersten Lauf im drückend heißen Malaysia waren es die Ducatis von Roche und Stephane Mertens, die mit den Kawasakis von Aaron Slight und Rob Phillis und Fabrizio Pirovanos Yamaha stritten. Die meiste Zeit hatte Mertens die Führungsarbeit übernommen, bis sich Roche nach 18 Runden an die Spitze des Pulks setzte. Den zweiten Platz konnte sich Pirovano vor den Kawasaki-Fahrern Phillis und Slight sichern. Der Trainingsschnellste, Giancarlo Falappa war bis zur Runde 15 ganz vorne bei der Musik, als er, auf dem zweiten Platz liegend bemerkte, daß er ein överschmiertes Hinterrad hatte. Er drosselte das Tempo und fuhr vorsichtig auf den sechsten Rang.

Im zweiten Lauf hatten Roche und Phillis einen miserablen Start und mußten sich von hinten durch das Feld vorarbeiten. An der Spitze wehrte sich Falappa gegen die Angriffe seines Teamkollegen Polen und dahinter lauerten Pirovano, Mertens und Slight auf ihre Chancen. In der dritten Runde konnte Polen Falappa überholen. Mertens fiel mit einem defekten Kurbelwellenlager aus und Polen konnte sich von seinen beiden Verfolgern absetzen, die wiederum von Roche eingeholt wurden. Falappa fiel durch einen Verbremser auf den vierten Platz zurück und Slight konnte den zweiten Platz nicht gegen Roche verteidigen.

Ergebnisse: **1. Lauf:** **1.** Raymond Roche (Ducati); **2.** Fabrizio Pirovano (Yamaha); **3.** Rob Phillis (Kawasaki); **4.** Aaron Slight (Kawasaki); **5.** Stephane Mertens (Ducati); **6.** Giancarlo Falappa (Ducati); **7.** Christopher Haldane (Yamaha); **8.** Doug Polen (Ducati); **9.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); **10.** Adrián Morillas (Yamaha); **11.** Fred Merkel (Yamaha); **12.** Steve Hislop (Kawasaki); **13.** Davide Tardozi

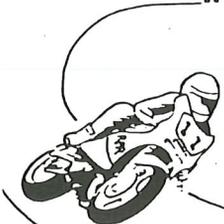
(Ducati); **14.** Trevor Jordan (Kawasaki); **15.** Andrew Stroud (Kawasaki).

2. Lauf: **1.** Doug Polen (Ducati); **2.** Raymond Roche (Ducati); **3.** Aaron Slight (Kawasaki); **4.** Giancarlo Falappa (Ducati); **5.** Fred Merkel (Yamaha); **6.** Fabrizio Pirovano (Yamaha); **7.** Daniel Amatriain (Ducati); **8.** Rob Phillis (Kawasaki); **9.** Trevor Jordan (Kawasaki); **10.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); **11.** Andrew Stroud (Kawasaki); **12.** Christopher Haldane (Yamaha); **13.** Adrián Morillas (Yamaha); **14.** Virginio Ferrari (Ducati); **15.** Jeffrey de Vries (Yamaha).

Superbike Weltmeisterschaft in Japan

Roche war es nicht gelungen, innerhalb von fünf Tagen neue Motoren zu beschaffen und so mußte er mit einem Triebwerk fahren, daß aus den Resten der drei defekten Motoren zusammengesetzt worden war. Im Rennen fehlte es ihm sichtbar an Motorleistung.

Doug Polen dominierte in Sugo, kein Wunder, war er doch '89 und '90 in der Japanischen Meisterschaft gefahren und kannte die Strecke daher gut. In beiden Läufen erzielte er einen Start-Ziel-Sieg. Im ersten Rennen versuchten die Yamaha-Fahrer Kevin Magee, Fred Merkel, Fabrizio Pirovano und der Ducatisti Giancarlo Falappa Polen nicht entkommen zu lassen.









Motortuning
Fertigung von Spezialteilen
Neumaschinen, Zubehör

Ihr Ducati-Händler im
Rhein-Ruhr Gebiet

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

Mit etwas Abstand kämpften Roche und der Japaner Syouchi Tsukamoto (Kawasaki) um Platz sechs. Die Kawasaki-Werksfahrer Rob Phillis und Aaron Slight hatten einen schlechten Start und befanden sich im Mittelfeld. Nach einem Drittel des Rennens stürzte Falappa und Polen konnte sich absetzen. Zwei Runden vor Schluß ging auch Merkel zu Boden. Magee gewann das Duell gegen Pirovano um den zweiten Platz und Roche zog den Kürzeren im Zweikampf um Rang vier.

Auch im zweiten Lauf übernahm Polen gleich die Führung und gab sie bis ins Ziel nicht ab. Aber diesmal folgte ihm Magee wie ein Schatten, und schaffte es aber nicht, den Weltmeister zu überholen. In der zweiten Runde stürzte der Ducati-Fahrer Stephane Mertens und die Kawasaki-Piloten Slight und Phillis mußten die Rennstrecke verlassen, um ihm auszuweichen. Den Zeitverlust konnten sie nicht mehr einholen. Den dritten Platz holte sich wieder Pirovano, der davon profitierte, daß Falappa Zündaussetzer bekam und ins Mittelfeld zurückfiel.

Vielleicht ist in Japan eine Vorentscheidung zur Weltmeisterschaft gefallen. Vor dem Lauf hatte Polen nur 5 Punkte Vorsprung vor Roche und mit weiteren 10 Zählern Rückstand lauerte Phillis auf den Titel. Durch seine beiden Siege und die schlechten Ergebnisse von Roche und Phillis konnte Polen einen Abstand von 26 Punkten zu Roche und gar 44 zu Phillis schaffen. Falappa, dem vor Japan 31 Punkte zum Tabellenersten fehlten, sieht plötzlich einen Rückstand von 61 Punkten vor sich.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Kevin Magee (Yamaha); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Syouchi Tsukamoto (Kawasaki); 5. Raymond Roche (Ducati); 6. Aaron Slight (Kawasaki); 7. Keiichi Kitagawa (Kawasaki); 8. Stephane Mertens (Ducati); 9. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 10. Mathew Mladin (Kawasaki); 11. Rob Phillis (Kawasaki); 12. Shinichiro Imai (Kawasaki); 13. Davide Tardozzi (Ducati); 14. Adrien Morillas (Yamaha); 15. Tetsuya Shiraï (Honda).

2. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Kevin Magee (Yamaha); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Aaron Slight (Kawasaki); 5. Syouchi Tsukamoto (Kawasaki); 6. Giancarlo Falappa (Ducati); 7. Keiichi Kitagawa (Kawasaki); 8. Raymond Roche (Ducati); 9. Davide Tardozzi (Ducati); 10. Rob Phillis (Kawasaki); 11. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 12. Mathew Mladin (Kawasaki); 13. Fred Merkel (Yamaha); 14. Wataru Yoshikawa (Yamaha); 15. Baldassare Monti (Honda).

WM-Punkte: 1. Doug Polen (Ducati) 267 Punkte; 2. Raymond Roche (Ducati) 241 P.; 3. Rob Phillis (Kawasaki) 223 P.; 4. Giancarlo Fa-

lappa (Ducati) 206 P.; 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 187 P.; 6. Aaron Slight (Kawasaki) 167 P.; 7. Stephane Mertens (Ducati) 120 P.; 8. Daniel Amatriain (Ducati) 111 P.; 9. Carl Fogarty (Ducati) 95 P.; 10. Scott Russel (Kawasaki) 83 P.

Superbike-DM in St. Wendel

Im ersten Zeittraining kam Klaus Liegibel, der zu diesem Zeitpunkt Trainingsschnellster war, von der Strecke ab und prallte auf ein Fahrzeug der Streckensicherung, das vor den Strohballen parkte. Liegibel war auf der Stelle tot.

Die Superbike-Fahrer verzichteten daraufhin auf die Rennläufe und gedachten ihrem verunglückten Kollegen mit drei Ehrenrunden. Das Preisgeld, daß für den Superbike-Lauf vorgesehen war, wurde der Familie von Klaus Liegibel gespendet.

Für das abgesagte Superbike-DM Rennen in Augsburg wurde ein Ersatzaustragungsort gefunden. Am 19./20. September finden in Brünn tschechoslowakische Meisterschaftsläufe statt. Zusätzlich wurden jetzt zwei Läufe für den deutschen Superbike-Meisterschaft in das Programm genommen.

Pro Superbike Gastspiel in England

Im englischen Donington fand ein Rennen der Pro Superbike-Serie statt, daß international ausgeschrieben wurde. Punkte zur Deutschen Meisterschaft wurden hier nicht vergeben.

Eine gewichtige Rolle spielte in England der starke Wind, der manche Piloten von der Strecke blies. Erstes Opfer war Jeremy Mc Williams, der mit seiner Ducati die Trainingsbestzeit vorgelegt hatte, aber im Warm Up von der Strecke abkam und seine Duc nicht mehr bis zum Start des ersten Rennens reparieren konnte.

Den besten Start hatte der englische Yamaha-Fahrer Sean Emmett, aber in der dritten Runde übernahm Ernst Gschwender die Führung. Hinter ihm lauerte Ray Stringer aus England mit der Kawasaki auf eine Chance, die Spitze zu holen. Zwei Runden später war er vorbei. Von hinten kam der Ducati-Fahrer Edwin Weibel heran und Stringer, Gschwender und Weibel lieferten den Zuschauern einen spannenden Dreikampf. In den letzten Runden gesellte sich auch noch die Honda von Simon Crafar dazu. Um Platz fünf kämpfte der Yamaha-Pilot Udo Mark mit dem Holländer Mile Pajic, der auf einer Kawasaki unterwegs war. Mit nur acht Hundertstelsekunden holte sich Stringer den Sieg vor Weibel, Crafar und Gschwender.

Auch im zweiten Durchgang hatte Emmett den besten Start, diesmal mußte er aber schon nach einer Runde die Führung abgeben. Zwei

Runden lang durfte Mark vorne fahren und dann hieß der erste Gschwender. Um Platz zwei kämpfte der Trainingsschnellste Mc Williams mit Jim Moodie (Kawasaki). Er konnte Moodie ausbremsen, zu Gschwender aufschließen und die Führung übernehmen. Doch drei Runden vor Schluß stürzte er in der gleichen Kurve, in der vor ihm schon fünf andere Fahrer wegen des Windes von der Strecke abgekommen waren. Gschwender hatte die Führung zurück und gewann vor Moodie und Mark. Mark hatte sich fast das ganze Rennen über mit Stringer und Weibel um diesen Podestplatz gestritten. Weibel fiel mit abgebrochenem Schalthebel aus und Stringer war im Ziel 0,1 Sekunden zu langsam, um zum zweitenmal an diesem Tag auf dem Treppchen zu stehen.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Ray Stringer (Kawasaki); **2.** Edwin Weibel (Ducati); **3.** Simon Crafar (Honda); **4.** Ernst Gschwender (Kawasaki); **5.** Udo Mark (Yamaha); **6.** Mile Pajic (Kawasaki); **7.** Peter Rubatto (Yamaha); **8.** Sean Emmett (Yamaha); **9.** David Jefferies; **10.** Johnny Verwijst (Kawasaki); **11.** Andy Ward (Kawasaki); **12.** Michael Liedl (Kawasaki); **13.** Arpad Harmati (Yamaha); **14.** Thomas Stocker (Suzuki); **15.** Claus Ehrenberger (Suzuki).

2. Lauf: 1. Ernst Gschwender (Kawasaki); **2.** Jim Moodie (Kawasaki); **3.** Udo Mark (Yamaha); **4.** Ray Stringer (Kawasaki); **5.** Sean Emmett (Yamaha); **6.** Sven Seidl (Suzuki); **7.** Mile Pajic (Kawasaki); **8.** Simon Crafar (Honda); **9.** Michael Liedl (Kawasaki); **10.** David Jefferies; **11.** Andy Ward (Kawasaki); **12.** Arpad Harmati (Yamaha); **13.** Bernd Caspers (Yamaha); **14.** Claus Ehrenberger (Suzuki); **15.** Thomas Stocker (Suzuki).

Ducati gewinnt Österreichische Superbike-Meisterschaft

Der neue Österreichische Superbike-Meister heißt Andreas Meklau, der Ducati-Fahrer steht ein Rennen vor Saisonende als Superbike-Meister fest.

Biaggi wechselt zu Honda

Massimiliano Biaggi, der Senkrechtstarter in der 250er-Straßenweltmeisterschaft, wird im nächsten Jahr den Platz von Luca Cadalora bei Rothmans-Honda einnehmen. Seinen Platz im Telkor-Valesi-Team könnte der 125er-Aprilia-Werksfahrer Alessandro Gramigni einnehmen.



BERLINER MOTORRAD TAGE

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 Veranstaltungen 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

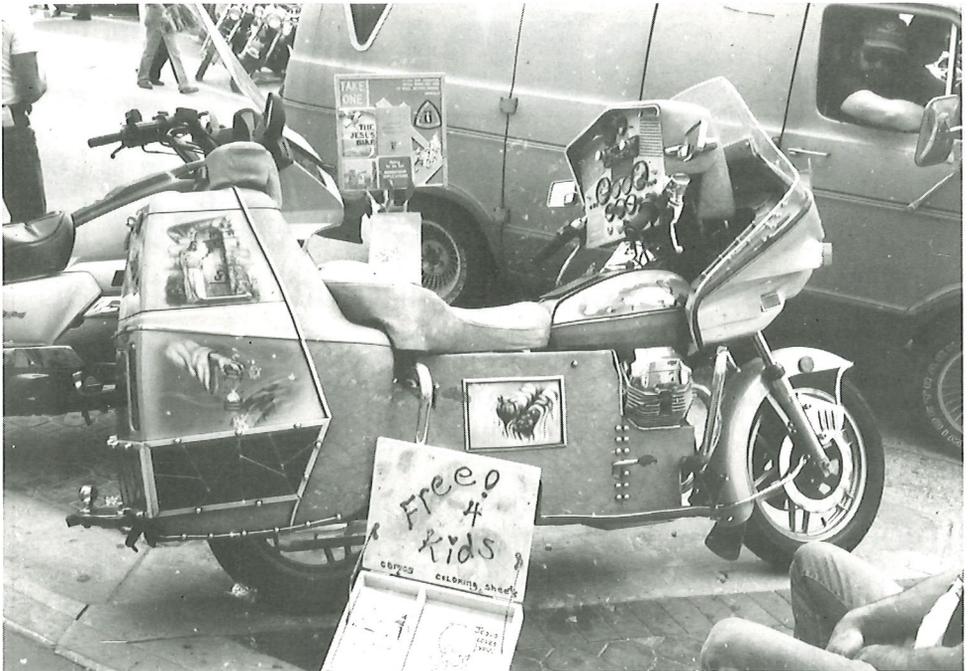
The Jesus Bike

In Amerika ist bekannterweise alles etwas anders. Das gilt auch für die Kirche und erst recht für die Motorräder der Prediger jenseits des Ozeans.

Während die Pfarrer hier ihren Gottesdienst meistens in der Kirche oder im Sozialdienst versehen, versuchen ihre amerikanischen Kollegen offensiver, ihre Mitbürger zum Glauben zu bekehren. Drive-In-Gottesdienste und Kirchenfernseher sind in Amerika zum Alltag und sind spätestens seit dem Genesis-Hit "Jesus he knows me" auch bei uns bekannt.

Unbekannter ist die "Christian Motorcyclists Association" (Christliche Motorradfahrer Gemeinschaft), deren Mitglieder versuchen, Motorradfahrer zum Glauben zu bekehren. Greg Heinritz ist Mitglied der CMA und durchquert mit seiner Moto Guzzi California die USA und verkündet seinen Glauben. Seine Guzzi, die er "The Jesus Bike" nennt, hat er mit zahlreichen Gemälden nach Motiven der Bibel verzieren lassen. Ein monströser Koffer/Topcase-Aufbau bot hierfür genug Platz und beinhaltet auch die Beleuchtung, die sich jetzt hinter Kirchenfensterimitationen befindet. Über dem Lenker thront ein kastenförmiger Aufbau, der neben zahlreichen Zusatzinstrumenten (6) eine Stereoanlage beherbergt.

In Amerika ist halt alles etwas anders.



Mit monströsen Aufbauten, glattflächigen Seitenverkleidungen und zahlreichen Gemälden präsentiert sich "The Jesus Bike" in babyblau.

Motalia Anzeigenmarkt

Benelli

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

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

Suche Benelli 250/254/304 Vierzylinder zum Ausschachten und als Teileträger. Tel. 04381/7701

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

Suche Kickstarterumbausatz für Benelli 250 Vierzylinder. Tel. 04381/7701

750 Sei, EZ 75, 36000 km, Preis VS, 09233/9772

Ducati

Ducati 500 Pantah, Bj. 81, 46000 km, rot, VB 6000,- und 900 SS-SD Teile, Tel. 04191/1715

Scrambler 250, Bj. 68, orig, neu aufgebaut 91, viele Neuteile, VB 4300, Tel. 07425/5512

Ø 88 Mahle-3 Ring-Rennkolben f. Pantah-F1, 440 gr, kpl. m. Ringen, Bolzen, Clipsen, neu, DM 630,-, Tel. 0231/833516

Suche Instrumente für 500 GTL (Twin), Schott, Tel. Österreich/0732/5852751 (Bürozeit)

Verk. neue Original-Instr. HR I, HR II sowie für Darmah mit weißen Zif-ferblättern, 07143/92268 ab 17.00

Racing Auspuffanlagen
Alu-Inox hochglanzpoliert oder Kohlefaser-Inox
auch hochgelegt
750 S/SS, 900 SS, 851, 888
Satz ab 898,-DM
Echte Superbike-Optik + Leistungsgewinn
DUCATI KÄMNA

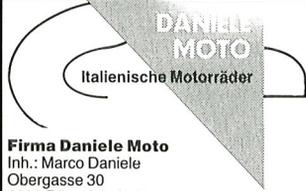
Tel.: 04205/8707
Alu-Tanks für 750 Sport, 900 SS 88, 89, 90
hochglanzpoliert 685,-DM incl. TÜV
Hochverdichtete Kolben für alle 900er
50 Gramm leichter als Original
Doppel-T-Profil-Pleuel für alle 900er
Brügger Str. 27 + 2802 Otterstedt

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

Aus dem Wohnzimmer! Ducati 900 SS, EZ 4.81, silbermetallic, km 5800, 1 Hand, TÜV 4.94, technisch und optisch neuwertig, absolut original, Extras, Contis, 2 Mann Sitzb., K+N Luftf., Preis: 19000,- DM, Tel. 089/9043994

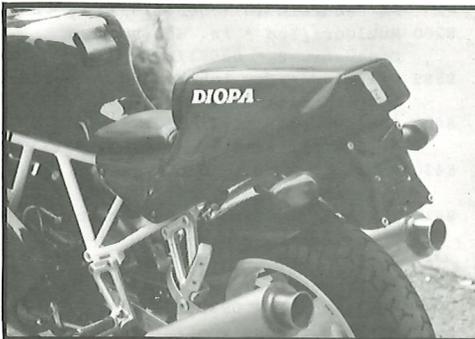
VA Krümmer + Sammler Satz 430 DM, VA Krümmer SS Satz 430 DM, VA Endrohre wie Contis Satz 510 DM. Tel. 04432/1610 Stefan

Suche Seitenständer (mögl. zum Anschrauben) für Ducati 250 Scrambler, Bj. 74, Tel. 05828/456



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

Duc 750 S, Bj. 90, 7000 km, 1A Zust., Zubehör, VB 12222,-; Für HR Vpilverkl. H4 Scheinwerf., Preis VS, Tel. 0911/83737



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

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

DIOPA

● **GFK**

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

DUCATI

EG-Importe mit Werkstattgarantie

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

- 1000 Berlin 42 * Roger's Shop
Bergholzstr. 7 * 030/6268203
- 1000 Berlin 42 * Fa. WRF * Gottlieb-
Dunkel-Str. 20-21 * 030/7036055
- 1000 Berlin 49 * A.T.T. Tiedemann
Lichtenrader Damm 271 * 030/7446046
- 2255 Langenhorn * Fa. Dohrn
Dorfstr. 166 * 04672/1292
- 2350 Neumünster * H.S. Motorrad-Technik
Gutenbergstr. 48 * 04321/3433
- 2802 Ottersberg-Otterstedt * Fa. Kämma
Brügger Str. 27 * 04205/8707
- 2808 Syke * Motorradladen Lohrig
Schnepper Str. 15 * 04242/2196
- 2914 Reekenfeld * Fa. Noormann GmbH
Oldenburger Str. 135 * 04497/8291
- 3000 Hannover 1 * MO-TEAM GmbH
Vahrenwalder Str. 115 * 0511/661907
- 3111 Melzingen * Fa. Möglich
Hauptstr. 4 * 05822/1399
- 3558 Frankeberg * Fa. Huber + Bressler
Röddenauer Str. 16 * 06451/4700
- 4047 Dormagen-2* Motorrad Schwarz
Sachtlebenstr. 2 * 02133/70822
- 4270 Dorsten-Wulfen * Fa. Nitzsche
Hervester Str. 39 * 02369/21842
- 4600 Dortmund 1 * Fa. Classic Motors
Burgholzstr. 7 * 0231/819209
- 4790 Paderborn-Elsen * Fa. Klaus Bernert
Gesselner Str. 11 * 05254/66837
- 5060 Berg.Gladbach * Fa. Dieter Schmeink
Strassen 82 * 02204/82840
- 5540 Prüm * Fa. März-Ferdinand
Spiegelstr. 10 * 06551/3377
- 5561 Altrich * Achims Bike Shop
Ober der Trift 3 * 06571/27048
- 5920 Bad Berleburg * Fa. Witten + Weber
Herrenwiese 10 * 02751/6609
- 6101 Reichelsheim * Fa. Laßhof + Partner
Hofweg 1 * 06164/4446
- 6272 Niedernhausen-Engenhahn * Fa. Schenk
In der Lei 19 * 06128/73144
- 6417 Hofbieber-Schwarzbach * Fa. Trapp
Tanner Str.1 * 06684/687
- 6690 St. Wendel * Fa. Scharle GmbH
Kelsweiler Str. 15 * 06851/3035-36
- 6725 Römersberg 2 * Fa. Uwe Witt
Hauptstr. 10 * 06232/ 84059
- 6955 Aglasterhausen * Messer + Reinmuth
Im Oberen Tal 11 * 06262/849
- 7015 Gerlingen * Fa. Desmodrom
Eltinger Str. 28 * 07156/49595
- 7104 Obersulm-Weiler * PS-Motorradladen
Teichstr. 30 * 07130/7782
- 7340 Geislingen * Fa. DSM * Stutt-
garter Str. 46 * 07331/66262
- 7410 Reutlingen 1 * motomeccanica
Lindachstr. 56 * 07121/210180
- 7505 Ettlingenweier * Fa. März-
Acherstr. 10 * 07243/90782
- 7590 Achern * Fa. Otteni + Strauß
Von-Drais-Str. 30 * 07841/1666
- 7637 Ettenheim-Altendorf * Hänslé-Motor-
radsport GmbH * Industriestr. 12
07822/9345-3445
- 7760 Radolfzell * Fa. Andreas Raichie
Konstanzer Str. 34 * 07732/13319
- 7852 Binzen * Motorrad-Center Dreispitz
Am Dreispitz * 07621/63793
- 7961 Vogt * Fa. Moto-Mahle
Küchel 2 * 07527/5377
- 8024 Oberhaching * Fa. Beyreuther
Hahilingastr. 5 * 089/6136263
- 8110 Murnau-Westried * Fa. Hammer
Am Bahnrain 10 * 08841/5374
- 8260 Mühlldorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donaustr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehermeier Motorräder
Deggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8400 Regensburg * Zweiradservice B & E
A.-Schmetzler-Str. 37 * 0941/793770
- 8430 Neumarkt * Jura-Motors
Regensburger Str. 84 * 09181/8570
- 8510 Fürth * Fa. Braun & Eschenbacher
Otto-Seeling-Promenade 6
0911/773651
- 8710 Kitzingen * hmf-Motorräder
Muldenweg 8 * 09321/24444
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/Allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

DUCATI



Norton

CAGIVA

HS

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

VK. für KW-Mod. SS-Halbschale m. Scheibe getönt, Harris-Höcker m. Bezug u. Blinker, NCR-Schutzbl. vo., FPS-Alu's von HR I, Pr. VS, Suche Kopie von HR I (II) Brief m. Malossi Filter Eintrag, Tel. 02605/3490

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Verk. Satz Michelin Rennreifen für Ducati Einzylinder oder ähnl. kompl. mit Schläuchen, neuwertig (Größe 8/61-18 und 10/63-18) für 190 DM (bei Abholung); Suche Vento zerlegt ohne TÜV auch ohne Motor preiswert. Verkäufe oder tausche je 1 Buch von Cathcart in Englisch "Untold Story" sowie "Ducati Motorcycles" beide neu. Suche stehenden Zylinder von Königswellen V-Motor. Josef Stark, Oberhofener Str. 36, 8260 Mühl-dorf.

Verk. Rep.-Anl. + E-Kataloge zu 35-45 DM je Stück von: 900 SS-Superlight, 900 SS/92, 750 SS/92, 851, 860 GT, Pantah 500, F1, Cagiva Alazzurra 350/650, Cagiva Elefant 350/650, Rahmen mit Brief von Cagiva Alazzurra 350 und Pantah 600 + einige Pantah-, Cagiva-Teile, 02404/82193

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

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

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

Verk. Duc 750 S, 6/89, 14000 km, rt.-si., WP v+h, neue Reifen, kl. Blinker, Sportausp.Anl., 1 a, umst.halb. VB 11800,-, 07476/2067

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

Verk. neuen Hinterradkotflügel f. 900 SS Königswelle u. Bj. 89/90 f. 100,- u. 140,- incl. Versand, Tel. 06327/3389

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

Ducati - Bimota -
 Husquarna - Cagiva
 Vertragshändler

ITALMOTO



Unsere diesjährige
Wintersaison-Eröffnungsparty
 feiern wir am **17.10. ab 10.00 Uhr**
 Dazu laden wir alle herzlich ein!



Gebrauchte Ducatis

750 S/89,	1.Hand, schwimmende Brembo	18000 km	11000,-
750 SS/91,	2.Hand, Nuda, Doppelscheibe	9700 km	13450,-
750 SS/92	1.Hand, Carenata, 20 kw	3700 km	13750,-
750 SS/92	1.Hand, Nuda, EZ Mai	998 km	13800,-
900 SS/91	1.Hand, Carenata, Stahlflex	10900 km	16000,-
900 SS/92	1.Hand, Nuda	9000 km	16800,-
851/90	1.Hand, Sonntagsbetrieb	6200 km	18900,-
907 I.E./91	1.Hand, rot, kleine Extras	8000 km	14250,-
900 Superlight/92	1. Hand, Marvic,	3000 km	19900,-

! Achtung - Wir räumen in unserem Gebrauchtteilager auf + haben für jeden etwas - Daraus ein paar Beispiele: !

- Tanks mit kleinen Dellen z.B.:** SCR 125, Cadett 100, SCR 2-450,
 350-500 GTL, 600 SL..... Stück 100,- DM
- Tanks verbeult z.B.:** 860 GT, 750 GT..... Stück 50,- DM
- Tanks OK, Kratzer z.B.:** SCR 2-450, 350-500 GTL, 200 GT, 600 TL,
 750 GT Kunststoff, NCR Pantah + Köwe Kunststoff,
 Morini 350 rund/eckig/Canguro, LM 1, 3 + SP 1000..... Stück 150,- DM
- Seitendeckel Fahrwerk z.B.:** SD, HR, SL, GT, GTS, S2,
 Vento, GTL, Mark 3, SCR, LM III, 850 T5..... Stück 25,- DM
- Sitzbänke z.B.:** Alazurra, SD, S2, LM3, Laverda 750 Stück 150,- DM
- Verkleidungen z.B.:** 750/900 SS Imola dreiviertel, S2, SL, LMStück 150,- DM
- Schwingen z.B.:** Morini 350, Laverda 750, 900 SD, SS, 350-500 Twin,
 2-450 SCR, Pantah Stück 100,- DM

Wichtig! Bei Versand sind Gebrauchtteile vom Umtausch ausgeschlossen.

Wir zahlen Höchstpreise für Unfall/Defekt-Ducatis

Italmoto GmbH * Heinkelstr. 29
 3008 Berenbostel/Hannover

Telefon (05131) 92000/92009
 Telefax (05131) 95694

DUCATI LAMERDA MOTO GUZZI

Über 80 Polystereteile für ital. Motorräder aus eigener Produktion
 Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr
 Münsterstr. 44-46 * 5100 Aachen

Tel. 02408/2848
Fax: 02408/7932

seby·poly

Superlight Höcker
 91-92 **350 DM**
 Polster 2-teilig mit eingnähter ITALO-Fahne
 3-farbig **149 DM**

Superlight 2-Mann Vario passend 91-92
 Verkleidungsseitenteile, GFK-Nachbau
 pro. Stk. Halbschale **170 DM**

Mittelteil f. Voll- u. Halbschale **165 DM**
 Seby-Halbschalenteile Spezial
 kurze Ausführung für 750-900 SS 91/92
 re + li **330 DM**

Kotflügel lange und kurze Ausführung
 für vo. u. hi. Auch aus Carbon!
 für 750/900 SS-888/851 für Mod. 88-92
Zubehör:

Für fast alle Mod. Scheibe auch getönt.
 Nachbauten aller originalen DUC-
 Verkleidungsteile u. vieles mehr.

Spezialisiert auf
Ducati-Moto Guzzi-Laverda-MV.

Tausche: Laverda 1000 RGS, EZ
 85, 7800 km gegen Ducati - evtl.
 mit Wertausgleich ca. 9500 DM,
 Tel. 06074/99661 (Anrufbeant-
 worter)

Verk. 1 Satz Räder FPS vorn 2.15"
 u. hinten 2.50" für Pantah, HR, SS,
 SD, Tank für Pantah, 1 Kolben Ø
 86,4 Borgo für HR, SS, SD ca. 4000
 km gel., Luftfiltergehäuse für 900
 hinten, Auspuffkrümmer für Pantah.
 Preise VHB, Tel. 07725/2718

Suche Rahmen + Sturzteile für 750
 Sport + 17"-Felgen + Halbschale.
 Tel. 040/5111991

750 Sport Vorderrad- und Hinter-
 radabdeckung (Diopa), Marzocchi
 Federbein (neuer Dichtsatz), Tank-
 deckel, Instrumententräger. Ralf
 Tomczak, Nordtorstr. 2, 2090
 Winsen/Luhe

**Private Kleinanzeigen
 sind kostenlos!**

Suche Rahmen 900 SS alt, mögl.
 mit Conti u. 40 offen TÜV und
 Motorteile für Kickumbau def.,
 004117640863

Verk. Motor 900 SS Zahnriemen,
 7000 km, VB oder tausche gegen
 Cagiva-Pantah Motor 600-650 ccm
 + Wertausgleich. Bremsanlage
 Ducati 900 SS, Räder, Brems-
 scheibe, alles VB. Tel. 02404/82193

HR I, Bj. 81, Liengmeumbau, Spei-
 che, Mot. überholt, große Ventile,
 weitere Extras, VB 15000,-, Tel.
 02605/3490

ETL + WHB von 900 SS '91 70,-,
 06359/84696. Normteile wie
 Schrauben, Lager etc. günstig!

MOTO GUZZI

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

LAMERDA

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

DUCATI

900 SS,HR, SD | Einzylinder 125-450

MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA

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

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

VK. 900 HR II SS-Umbau, Bj. 83,
 Rahmen vernickelt, Sonderlack
 Alfa-rot, Bremsleitungen Spiegler,
 Contis, 40er offen, TÜV 8/94, VB
 15.500, T. 0511/573619

Feunde ital. Motorräder in und um
 Memmingen meldet Euch wg. Er-
 öffnung e. Stammtisch. Tel. 08331/
 81631

Gilera

Tausche MG California II, Bj. 85,
 54500 km, schwarz, 2. Hand, ge-
 gen Gilera Saturno, Tel. 04381/
 7701

Suche Teile od. Unfall-Maschine RX
 200/Arizona, wer kann Tips geben?
 Ab 15 Uhr: Tel. 02853/4110

Gilera 150 Turismo, Jg. 55, rot-
 schwarz, restauriert mit Papieren
 S.Fr. 4500,- ab Platz, Tel. CH 077
 518 546

Wer weiß, wie man eine RX 200
 entdrosselt? Wo bekommt man
 Teile dafür? Tel. ab 15 Uhr:
 02853/4110



GILERA

**Zweirad
Technik**



Heim

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

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

Guzzi

Moto Guzzi 850 T 3 California, Bj. 76, 35000 km, neu TÜV, neu lackiert, 7900,- u. Le Mans Teile, 05821/2393 öfter versuchen

Moto Guzzi LM 1, Bj. 78, TÜV 3/94, gepfl. origin. Zustand, Wertgutachten 11000,-, Herbstpreis 8900,-, Tel. 02961/8491

Verkaufe Einzelstück Guzzi (Eigenbau) mit TÜV, wiegt nicht mehr als 175 kg, hat aber 320 Brembos dafür nur 95 PS, ist rot und braucht keinen Ständer, weil 180/55, 17 auf 5,5" hi. und 120/70, 17 auf 3,5" vo., Federung hi. W/P-Mono vo. FI-Upside down, der Daytonaschreck ist ein Eigenbau von 1991 und hat noch einiges mehr zu bieten, DM 23500,-, Tel. 05171/81060

Verk. Lafranconi Competizione für LM 1/2, 38 mm Ø, ungebraucht, Paar 360,- DM. Tel. 02361/371628, ab 18 Uhr

V 65 SP Verkleidung mit 2 Scheiben und Unterteilen, rot; LM Vollverkleidung mit Doppelschw., 07561/6347

Suche LM 1 od. 750 S, technisch o.k., wenn möglich mit Lafranconi zum fairen Preis, Tel. 08092/7339

Habe noch 2 Lichtmaschinendekel aus Plastik für Guzzis (große Modelle u. kleine Modelle mit elektr. Zündung) übrig. Pro Stück DM 5,- oder was vergleichbares im Tausch. Tel. 0761/64611

750 S suche Originalfotos und Unterlagen über Preise und Ausstattung, Tel. 06232/40123

Verk. E-Teil Katalog LM2, 040/7458722

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 VW (LM 4 →, 1000S) gegen Aufpreis (Speiche 230,00; PVM 330,00). VE & VF: Speiche und PVM 3.5" vorn 2 Bremmschüsseln à 130,00, Kombinationen für VE & VF, teilweise auch VW, geprüft.

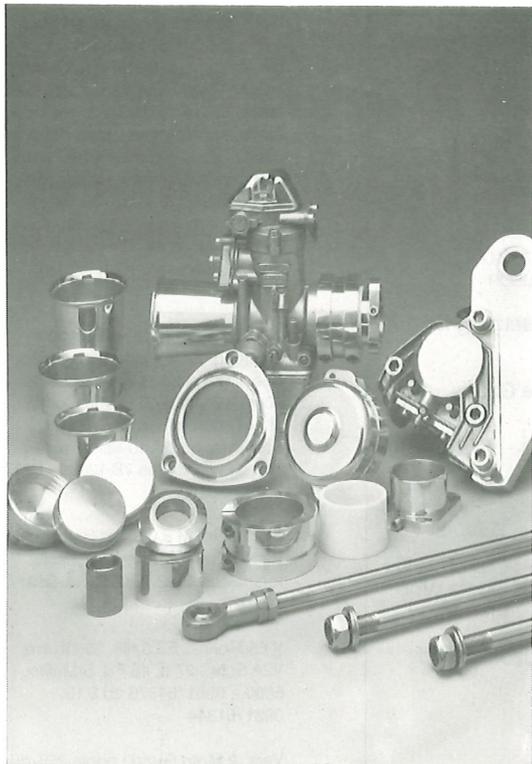
NEU!!! Daytona

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 oder Mugello	St. 50,-
Cockpitverkleidung LM1 mit Scheibe	169,-	Rahmenfeste Cockpitverkleidung kpl.	780,-
Sportl. Halbschale, Mini-Doppelscheinw., kpl.	860,-	Mugello-Höcker	660,-
Monza-Höcker 1-Mann	540,-	1/2-Mann Vario Sporthöcker	680,-
Sporthöcker 1-Mann	560,-	1/2-Mann Vario	680,-
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



BARTHOLLI ITALO-PARTS

Eine faszinierende Fusion von Zweckmäßigkeit und Design !!!



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

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

Einzel- und Sonderanfertigungen auf Anfrage.

Hajo Barth und Olli Oettel GBR

5210 Troisdorf 14, Siglarer Str. 150
Tel.: 0 22 41 / 40 43 35

Neu!! Titan-Radachsen und -Motorhaltebolzen!!

Freunde ital. Motorräder in und um Memmingen meldet Euch wg. Eröffnung e. Stammtisch. Tel. 08331/81631

Aus T3-Umbau: Lenker 25,-, Tank schw. 150,-, Sitzbank 110,-, Kotflügel hinten (VA) m. Rücklicht 120,-, 0451/792441 o. 02365/13177

VK: Diverse Auspuffteile u. Drehmoment Nocke f. gr. Guzzi. Suche Seriennocke defekt, 07544/71106

Verkäufe v. LM3: HR-Schwinge 275,-; Tank 275,-; Kolb. u. Zylinder kpl. neuwertig 850er 18000 km 275,-; Seitendeckel re/li kpl. 70,-; Halbschale Doppelscheinwerfer neu! m. Halterung ohne Scheinwerfer, 1 kl. Macke 150,-!!; Handbremspumpe mit Behälter kpl. 100,-; Gepäckbrücke T3 50,-; Lafranconis Cal.2 250,-; 36er Vergaser m. Malossi-Sieb 300,-; 05151/23119 oft versuchen!

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

LM 5, Bj. 90, 14000 km, Lafranconis, Reifen neu, TÜV neu, 1A Zustand, DM 12000, Tel. 08677/4534

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

Akront Hochschulter V-Rad f. Le Mans, T3 wie neu, 2-teilige Vollverkl. für Guzzi, rot, Tel. 0941/794392

LM IV-V Teile: Chrom Auspuff, Sitzbank, Seitenteile, Heckteil, Tel. 07144/22447

Verkäufe Cali II, Bj. 85, 49 kw, 67 PS, Speichenräder, Lackierung neu, Liebhaberstück, DM 11500,-, Tel. 0431/28412

Tausche Mille GT, EZ 6/89, km 20000, rot, Speiche, sehr gepflegt gegen Le Mans 2 mit Wertausgleich, Tel. 04102/54779

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

Suche Moto Guzzi LM 2, möglichst original und gepflegt, Tel. 04102/54779



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

- Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!
- Bleifreimbauten - 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

851 Strada
750 SS
900 SS

aprilia

AF 1 Futura

MOTO GUZZI

California III
Quota (Vorführmotorr.)

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland

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

Le Mans II Köpfe, u. Kurbelwelle, 40 Vergaser mit Tupfer, Ölwanne, Stirndeckel, Verteiler, Krümmer, Tel. 0251/211994

V 7 Sport/750 S, Bj. 72, TÜV 6/94, 47000 km, zusätzlich Halbverkl. Sportsitzbank und Koffer, Tel. 04761/1746

Monza V 50: Bj. 1981, km 35.000, TÜV 8/93, Zubehör: Ago-Verkleidung, Telefix-Stummel, Valpolini 1-2 Mann-Höcker, Konis, zurückverlegte Stucchi-Rasten, Lafranconis, 27 PS (wahlweise 49 PS), alles eingetragten, Preis VB 4500,-, Herbert Leser, Provinzialstr. 122, 6630 Saarlouis 4, Tel. 06831/43123

LM 3 mit LM 5 Motor zu verkaufen. 942 ccm, 81 PS. Motorrad kompl. neu aufgebaut. Motor erst 10.000 km mit neuw. 40er Vergasern. Getriebe 1000 km. Neuteile: Kupplung kompl., Konis hinten, vorn Bitubos, offene Laffis., Bremsanlage kompl. neu überholt, neue V-Reifen, Metzeler hinten 120 vorn 100. Rechnungen können eingesehen werden. TÜV 2 Jahre. DM 10.000,- evtl. Foto-Zusendung mögl. Tel. 040/4911540

LM III, 1000er Satz neu, Doppelzündung, Konis, Lafranconis, Mot. Spez. 1/2 Höcker, Alu-Stirnräder, 40er Dell'Ortos offen, Alu-Cockpit, LM I Tank, Halbschale, runder Scheinwerfer, Moto-Italia Rastenanlage und Extras VB 12000,- DM, 04763/7016

Suche für LM 3 Classic-Halbschale, Vario Höcker-Monza, Flachschulterstope 18x2.15/2.5, Tel. 0531/330141

V 65 Florida, EZ 3/88, 35000 km, V2A Schr., 27 o. 48 PS, Stahlflex, 5800,-, 0981/64876 ab 5.10. 0981/61344

Verk. 2 Moto Guzzi Lodola 250, zusammen DM 2500, Tel. 07240/5334 ab 18.00

1000 SP, TÜV neu, 33t km, Konis, neue Metzeler, Koffer u. Träger, VB: 6800 DM, Tel. 0211/4931455 o. 4980351

Suche T3, 4, 5 ganz o. in Teile o. def., Motor soll in Ordnung sein, keine Traumpreise, Tel. 02307/43209

Direktimport aus Italien, Preisliste kostenlos anfordern!

Sonderangebote:

- | | |
|---|--------------|
| 1. LM III Auspuff | 199,00 DM |
| 2. Speichenräder | ab 924,00 DM |
| 3. LM I Verkleidung | 149,90 DM |
| 4. Stoßdämpferfedern, verchromt, V7-LM II | 39,99 DM |

(Angebote, solange Vorrat reicht)



M. Hartmann
MAX

MAX

**D-7541 Straubenhardt-4 Schwann
Hauptstraße 93 • Fax: 07082/2151**

07082/1427

Motalia Anzeigenmarkt

V 75 + Lario in Teilen zu verkaufen,
Tel. 06123/61565

Verk. Moto Guzzi Teile: Alu-Kastenschwinge für Mono oder Doppelfederbein DM 690,-; Monofederbein Fornales DM 390,-; LM 3 + 4 Räder je DM 95,-; Lenkungsdämpfer Alu 7-fach verst. DM 80,-; Katalysatoren von Proterra 4 h gelaufen DM 599,-; Alustirnräder schrägverzahnt neuwertig DM 185,-; Ölabscheider Agostini DM 50,-; Vario-Höckersitzbank LM 4 von Reichert DM 495,-; diverse Elektrik + Bremsenteile;
Tel. 05171/81060

LM4 orig. Verkl., 16 Zoll Felge, orig. Auspuff + Kleint., neue P3 Nocke zu verk. VHB. Tel. 07561/6922

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



Suche Pichler Halbschale für Cal. III, 02302/89878 abends

Suche für Guzzi Hinterradübersetzung 6/32, 7/37. T. 07958/685

André Pierre Vaut

Zweiradmechanikermeister

TÜV & ET-Service
ab Bj. 65 für
LaFranconi + off. Tr
04284 - 8300



Original Auspuffanlage LM I, neuwertig, 200,- unter Neupreis,
0891/61521

Verk. Lafra. Competitione für Cali 2, Mille, T5, SP/NT guter Zustand 300,-; Orig. Lenkerverkl. rot LM 2 kompl. m. Halter u. H4 Scheinwerfer 250,-; Luftfilter LM 4 m. neuem Filterelement 60,-; Becker Gep.tr. mit Kofferhalter chrom für SP/NT 150,-; Tommaselli Stummel Commander m. TÜV 35Ø 75,-; Tommaselli M-Lenker Conder plus m. TÜV 50,-; Krauser Koffer 40l 200,-; Suche Zyl. Köpfe LM 1 oder 2 evtl. Tausch; abends ab 18.00 Tel. 06346/3565

1 Nockenwelle für V50/65, 1 Vorderrad 2.15 FPS für Guzzi Tourer? (breite Radnabe), Preise VHB, Tel. 07725/2718

Mille GT, Bj. 91, 11000 km, VB 11500,-, Tel. 0201/250603 oder 0209/469752

Suche v. Mille GT Gabel kompl., Scheinwerfer, Lampenhalter, Lenk., Kabelbaum, Blinker, Hauptständer, 02307/43209

Verk. 2 Brems Scheiben neu für Mille GT + LM 4-5 (schwimmend 270 Ø) DM 150,- Stck., Tel. 06123-61565

V7 Sport, original, sehr guter und gepflegter Zustand, Bj. 73, 29000 km, TÜV neu, VB 9500,-DM, Tel.: 0211/452649

Sattel, Gepäckträger und Kofferhalter für 850 T3 California günstig abzugeben, Tel. 0731/25810

Verkaufe Guzzi-Gespann, Cali II, Bj. 85, Gespannubau '92, 15" Speiche, VB 15500 DM, Tel. 02392/70040

Suche: Höcker Typ Imola für LM III evtl. mit Rücklicht und Blinkern, Tel. 02541/3449



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)

Ölwanne für kleine Guzzis, DM 40,-,
Tel. 0761/64611

Hier könnte Deine kostenlose Kleinanzeige stehen!

Fußbremshebel für kleine (Touren-) Guzzis, eine Stelle, wo der Chrom abgeplatzt ist, Vhb. Tel. 0761/64611

Für LM I/II zu verkaufen: Stucchi-Fußrasten VHB 250,-; Fournales Stoßdämpfer VHB 400,- Monochoque Preis VS. Tel. 0711/4579279

Suche für LM I mit Originalgabel vorne verchromtes Schutzblech. Bin für jeden Tip dankbar. ARB 07541/7917

Vollverkleidung Motobecane, Typ DMB 6, rot, komplett mit Halterung, 450,00 DM; Sitzpolster-Einsatz für LM 4 (Moto-Spezial, Einman-Einsatz), absolut neuwertig, 230,00 DM; Original-Sitzbank LM 4 komplett mit Seitendeckeln, Heckbürrzel, Radabdeckung und Rücklicht, 120,00 DM; Vorder- und Hinterrad LM 4 mit Bereifung, je 200 DM; Tel. 02303/12233

Marzocchi-Gabel für 750 S 3 bis LM 3 incl. Gutachten und Verlicchi-Lenker, VB 580,- DM, Tel.: 0211/452649

Su. V 65 od. V 75 auch 4 Ventiler u. defekt u. billig zum Herrichten. Ferner Lafranconis für Lario oder Sito kk für Lario. Info an Martin Hege-mann, Speyerer Str. 7, 7520 Bruchsal, Tel. 07251/82217

Für LM III original Auspuff-Anlage, noch neu verpackt. Preis VS. Tel: 0511/417174 Frank

V7 Sport Teile, u.a. Getriebe, Kupplung, Endantrieb, div. Motor-teile, Tel.: 0211/452649

Suche LM III Rahmen mit Brief, unfallfrei. Tel. 0881/8478, Joini

Sitzbankhalterung für V50/V35, nicht mehr ganz taufisch, DM 20,-; Tel. 0761/64611

Suche LM1-Rahmen mit Brief und Agostinisitzbank für LM1/2. Angebote an Tel: 08331/81631 ab 17 Uhr

Teilbare Vollverkleidung DMB 8 mit allem Zubehör 600,-; Synchronsteuerung 100,-. Div. Orig.teile LM 4: Instr.Konsole o. Instr. 100,-; Sitzbank 80,-; Luftfilterkasten 50,-; Rücklichtglas 10,-; Blinker hinten 20,-; Ventildeckel rechts (leicht verkratzt) 40,-; Bremsschläuche 40,-; Eigenbauinstrumentenkonsole o. Instr. (f. 5 Instr., Größe etwa wie Original) 200,- oder den ganzen Schrott f. 1000,-. Lafranconi (Riservato Competizione) schlechter Zustand 100,-. Suche Tacho weiß. W. Trippel, 06246/7285 abends od. 0161/1742094 tagsüber

Wer hat(te) bei Le Mans I Probleme mit Zündaussetzer im Leerlauf u. Vollast an einem Zylinder und kann mir weiterhelfen? Tel. 06074/99661 (Anrufbeantworter)

Tausche Moto Guzzi California II, Bj. 85, 54500 km, schwarz, 2. Hand gegen Gilera Saturno. Tel 04381/7701

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. '86, Lafranconis, neue Verklgd. gerade verzahnte Getr.-räder
- Le Mans III rot/schwarz, 28.000 km, TÜV, orig. i. KA
- Le Mans III rot/schwarz, 24.950 km, Bj. '82, orig.
- Le Mans III rot/schwarz, 56.900 km, Bj. '81, Lafranconi Auspufftüten, v + h neu bereift
- California II weiß, 21.000 km, Bj. '84, orig.Zustand - topstahlblau, 49.500 km, Bj. '81, m. Lenkerverk., Sturzb.
- T3 rot, 41.100 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl. u. Koffer
- T4 dunkelrot, 25.000 km, Bj. '83, schöner orig. Zustand
- T4 dunkelrot, 31.000 km, Bj. '81, top gepflegt, orig.
- SP 1000 silber, 35.000 km, Bj. '82,
- V7/850 rot, 31.000 km, orig. Zustand
- V7 Spezial 14.500 km, Bj. '71, Auspuffanlage neu
- V7/700 Behörde, 70.600 km, Bj. '71, guter Zustand, dunkelblau
- V 65 TT Enduro, weiß, 17.000 km, Bj. '85, Gepäck/Kofferträger
- 2x Nuovo Falcone, Bj. '71, Behörde, dunkelgrün, geringe Laufleistung

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

B. ESCHER
Unterstraße 70
4717 NORDKIRCHEN 2



Motalia Anzeigenmarkt

V 35 gesucht, Zustand nicht unter
3, Tel. 02273/54892

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

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

BIRER'S GARANTIE

Moto Guzzi V-700, TÜV 2 Jahre
5900,-

Moto Guzzi Nuovo Falcone,
TÜV 2 Jahre, div. Neuteile
5400,-

Moto Guzzi Nuovo Falcone,
gut orig. Zustand, Blanco-Brief,
4300,-

3x **Nuovo Falcone**,
unrestauriert ab 2900,-

Tel. 04193/91559

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

Laverda

Verk. 1000 SFC, 1000 3 CL, 750 SF,
500 SFC v. Privat, Tel. 0221/
794381 n. 17 Uhr

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

1000 Jota 120°, Bj. 82, TÜV 5/93,
neu bereift, div. Teile, Wkst-Hand-
buch (Kopien mögl.), VB 3700,-,
09293/1016

Zu verkaufen: 1000er Laverda, Bj.
73, sh. guter Zustand, Borranis,
Kennfeldzündung, DM 7500,-. Tel:
04921/44618

Teile für 1000/3CL: orig. Auspuff-
anlage kpl. mit Krümmer, Luftfilter-
kasten, orig. Nockenwellen, Tank
(neu), SFC-Höcker, div. Bremsteile,
Tel. 07266/8960

Tausche: Laverda 1000 RGS, EZ
85, 7800 km gegen Ducati - evtl.
mit Wertausgleich ca. 9500 DM,
Tel. 06074/99661 (Anrufbeant.)

**Laverda 500 SFC, Bj. 82, im Auf-
trag zu verkaufen. Tel. 08586/
4830, Fa. Landtag, Hauzenberg**

Freunde ital. Motorräder in und um
Memmingen meldet Euch wg. Er-
öffnung e. Stammtisch. Tel. 08331/
81631

Laverda 750 SFC Electronica, TÜV
7.94, Zustand 1a, Speichenräder, 2
in 1, 2 in 2 neu, 2 Tanks, 2 Höcker,
Kennfeldzünd., Motor überholt,
Preis 29000,-, Tel. 089/9043994

750er SF 2, Bj. 74, original + Er-
satzmotor, FP 6000,-, 07943/8442

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

Verk. Reparaturanleitg. für 1000/
1200 sowie E-Teil-Katalog 3C/3CL/
RGS/SFC u. Fahrerhandbuch 3C,
040/7458722

Suche für Laverda 3CL Tacho Nip-
pon Denso m. Kontrollleuchten ein-
gebaut, Tel. ab 18.00 Uhr 06788/
7185 Raimund

Laverda Jota zu verkaufen, Motor
komplett überholt, Verkleidung etc.
VHB 8000,-, Karsten 043291302

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

SF 1, 60 PS, mit Brief, Vollarabnahme
notwendig, läuft sehr schön, tech-
nisch gut, Optik überholungsbed.,
original und komplett, Konis, VHB
3900,-DM, Tel. 06136-5739 ab
19.00 Uhr

Suche Laverda 750 zum Aufbauen,
auch Händlerangebote erbeten.
Tel. 0431/790440

Suche Laverda Enduro 2 Takt oder
600 OR, aber günstig; Tankemblem
für "750"; Laverda Prospekte sowie
Motorradvideos für'n Winter. Bre-
men 0421/483921

Laverda 1200, EZ. 80, ca. 55000
km, 1 Vorb., schön, schnell, zuver-
lässig, VB 9200,-, Tel.
05361/61081, Kay Burmeister

Laverda 750 SF Gabel, Schutz-
blech vorn plus Halter, Vorderrad,
Tel.: 0211/452649

Morini

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

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

Morini 500, Bj. 80, 6/93, 45 PS, 36t
km, Akront-Speichen, Alu-Stummel
+ Rasten, 7400,-DM, 04347/4112

Suche rechten Seitendeckel (Fahr-
werk nicht Motor) für Moto Morini
250 T oder 125 T. Farbe egal. Tel.
04381/7701

Verk. 350 Kanguro, 25000 km, TÜV
neu, 3200,-, Tel. 04845/1359

Moto Morini 250 T, 1 Zyl./4 Takt,
Rahmendreieck frei, M-Lenker, Ein-
zelsitz, Ochsenaugenblinker, 030/
6847875

Suche für Morini 3½ Zündbox mit
grünem Aufkleber. Tel. 0431/
790440

MV Agusta

Original Vollverkleidung f. MV 125/
350, komplett, neue Scheibe, Preis
VB, Tel. 02331/60972 abends

Ersatzteile für 350 Ipotes: 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

Motalia Anzeigenmarkt

Sonstiges

"MOTORRAD"-Katalog Nr. 2 aus den Jahren 1971/72 gesucht. Tel. 0761/64611

VW LT, 6-Zyl.-Diesel, Mod. 83, Camping-Hochdach, Niro-Spüle, Truma-Heizung, Niro-2-Flammen-Herd, Außendusche, Marquise, AHK, neu bereift. Barpreis 14.800,-, Motorradanzahlungnahme möglich. Tel. 04193/91559

1 Ceriani Rennbremse komplett Ø 230 mm, Preis 1800,- DM; 1 Yamaha TZ Rennbremse Ø 250 mm komplett mit Borrani-Felge, VB 2500,-, Tel. 089/9043994

Freunde ital. Motorräder in und um Memmingen meldet Euch wg. Eröffnung e. Stammtisch. Tel. 08331/81631

Moto Stefano



Ständig über 100 gebrauchte Italiener am Lager. Z.B.:

Moto Guzzi Le Mans II	4.900,-
Moto Guzzi V 35 Imola, 27 PS	2.700,-
Moto Morini 3½ Sport	1.800,-
Moto Morini Kanguro, Bj. 89, 27 PS	4.200,-
MV Agusta 175 OHC, komplett	2.200,-
MV Agusta 350, rund	2.500,-
Laverda 1000 Jota	5.800,-

Stefan Leibfritz, Oberer Brühl 40
7460 Balingen - Roßwangen
Tel. 07433/381486, Fax: 37035

Suche Motalia 1-14, Tel. 0241/507469

Für Brembo: Hohlschrauben VA Innensechskant m. poliertem Kopf, Stck. 12,-, 10 Stck. 100,-, Tel. 0451/792441 o. 02365/13177

Tausche Laverda 1000 RGS, 7800 km, gegen Ital. Auto oder Ducati mit Wertausgleich ca. 9500,- DM, Tel. 06074/99661 (Anrufbeantworter)

MOTORRADSIITZBEZÜGE

REPARATUR POLSTERUNGEN

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

BERTRAM SÄTTLER HEINESTR.9

7539 KÄMPFELBACH 1 · 07231/82184

Suche Unfall-RGV von '79-'92, auch Totalschaden, Tel. 05171/81060

Hier könnte Deine kostenlose Kleinanzeige stehen!

SR 500, Bj. 91, km 3500, Trommelbr., Speiche, Ochsenaugen, u. v. nützliches u. schönes mehr VHS: 5300,-, Tel. 04354/1309

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

Moto Wurster, Philipp Wüst, Ettlinger Str. 22, 7538 Kelttern-Ell. Le Mans III, Bj. 82, TÜV neu, Vollverkleidung, Tardozzi Rasten, 1-2 Mann Wechselhöcker + Originalteile, Zustand 1, 8.500,-DM
T5, Bj. 85, TÜV neu, Konis, neu lackiert, 5.000,-DM

Moto Morini Camel 500, komplett, aber nicht ganz so gut, 2.000,-DM
Tel. 07248/8227, am besten zwischen 19.00 + 21.00 versuchen

Wer hat Erfahrung mit dem Umbau auf Speichenräder einer V 65 od. eines anderen kleinen Guzzi-Modells? Würde mich interessieren. Bitte kurzer Anruf. Tel. 0761/64611, rufe auch zurück.

MZ-ETZ-Gespann, West-Version, EZ 11/86, wahlweise Eintrag, 3.50er vorne, Gepäckkr./Koffer, Radio/CR, usw., echte 9000 km, 13 kw eingetragen, 3300,- DM, Tel. (ab 17.00) 05151/23119, oft versuchen

Saris-Anhänger 0,5 t für 2-3 Motorräder, DM 850,-, Tel. 04102/54779

Verk. 40er Dell. mit Stützen, Umlenkung u. Tupfer, Tel. 08252/5357

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

2 x 2 Synchronuhren je 35,-, Tel. 05151/23119, oft versuchen

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Benelli 250 Viertakt, 1 Zyl.	1950,-
Ducati 500 GTL	1200,-
Moto Guzzi Le Mans 1/2/3	ab 5500,-
Moto Guzzi V7 Sport, Trommelbremse, Originalzustand	5700,-
Moto Guzzi V 1000 C	5500,-
Laverda 750 S-SF, Orig.Zust.	3400,-
Laverda 750 SF 3	3500,-
Laverda 125	750,-
Morini 500 Sport, Orig.Zust	2600,-

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

Suche Vergasernadel P1 für Dell'Orto SSI 35. Tel. 030/30315347

Zubehör

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

2 Zündspulen, zusammen für 20,- DM abzugeben. Tel. 0761/64611

Die nächste MOTALIA erscheint am 15. Oktober. Redaktionsschluß ist der 3. Oktober.



M. Hartmann
MAX

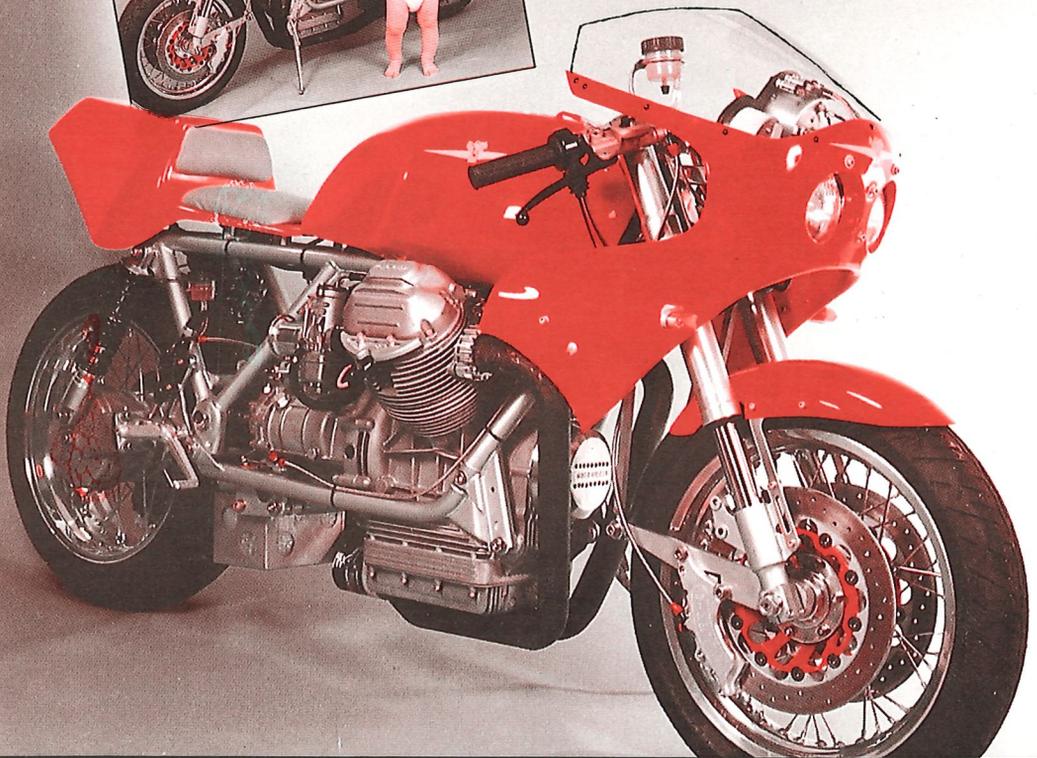
- Teile-Direktimport für: Falcone, V7, T3, LM usw.
- Zubehör (alle Modelle)
- Edel-Teile „MAX“

MAX-BOT-GUZZI

in Kürze mit TÜV:



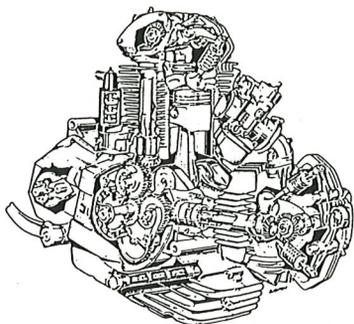
- z.B. ● 17 Zoll Speichenräder ● vorne 120/70, hinten 180/55 Bereifung ● 6 Kolben-Bremszange ● Upside-Down-Gabel/mech. Antidive ● breite Schwinge ● 1040 ccm/96 PS a. Hinterrad ● Auspuff 2 in 1 – VA-Kohlefaser ● Einscheibenkupplung ● elektr. Hallgeber-Zündung ● MAX-Verkleidung + Sitzbank, usw., usw.



M. Hartmann
MAX

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

070 82/14 27



DUCATI

Andreas Nienhagen
Eberhardstraße 28
7050 Waiblingen 4
Hegenach

0 71 51 / 5 28 77

desmo

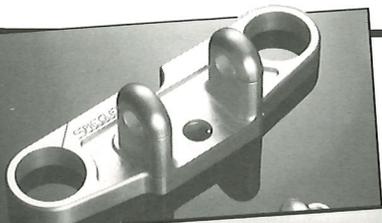
DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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-BREMSSANLAGEN**

Spiegler, Live auf der IFMA Tolle Neuheiten!
Halle 13.1, Gang B, Nr. 61



SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

KUNZENWEG 16 d · 7800 FREIBURG
TEL. 0761/611010 · FAX 0761/64814