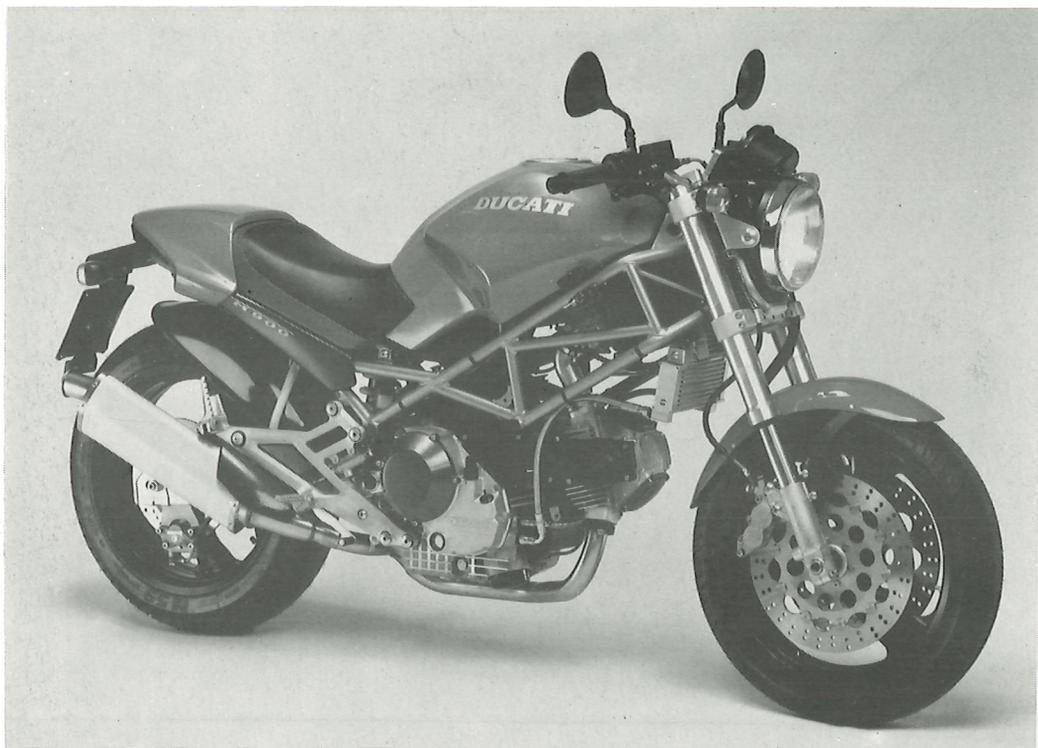


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



25.000 km mit Ducati 900 SS Nuda
Neuheiten von der IFMA
Lesererfahrungen Benelli 900 Sei

Stein-Dinse



PRÄSENTIERT - EXCLUSIV

Reichert-Racing
für **MOTO GUZZI**



Dazu passend:

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

Reichert-Racing

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

Zum Lieferumfang gehören:

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

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

Guzzi-Ersatzteile, Zubehör + Tuning
direkt aus Italien

Riesiges Ersatzteil-Lager

Kostenlose Gesamtpreisliste anfordern! (schriftl.)

Schnellversand

Im Alten Dorfe 3F · 33 Braunschweig

05 31-31 49 49 oder 31 40 82

Per Fax bestellen: 05 31/31 41 40

Impressum

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

Herausgeber:

Felix Hasselbrink

Redaktion:

Felix Hasselbrink (verantwortlich),
Susanne Schwarz, Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:

alle Inserenten und Leser

Gültige Anzeigenpreisliste:

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 15ten.

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

Dieses Heft beschäftigt sich im Schwerpunkt mit den Motorrädern, die auf der IFMA ausgestellt wurden. Es wurden wenig richtig neue Modelle vorgestellt. Die meisten Hersteller haben sich mehr auf die Überarbeitung der existierenden Fahrzeuge konzentriert. Neue Modelle wurden teilweise aus dem Baukastensystem zusammengestellt.

Wie schon vor zwei Jahren haben die Laverda-Freunde den Stand "ihrer" Marke vergebens gesucht. Es war zwar die komplette Dekoration aufgebaut, aber es fehlten die Motorräder und das Personal. Nachdem es noch vor kurzem geheißsen hatte, Laverda würde wieder Motorräder produzieren und es schon die ersten Fahrberichte der neuen Laverda 650 in den Motorradzeitungen zu lesen gab, geht wieder das Gerücht um, daß Laverda Pleite sei.

Seit Jahren steht Laverda am Abgrund. Es wurden von Zeit zu Zeit neue Modelle vorgestellt (1989 wurde in Mailand eine komplett neue Modellpalette gezeigt.), die aber nicht in die Serienproduktion kommen. Immer wieder wurde von neuen Eigentümern und Geldern gesprochen. Nach dem Verkauf des Stammwerkes an Diesel Jeans, der Neugliederung der Organisation und der Vorstellung der neuen Laverda 650, schien es, als wenn es wieder aufwärts gehen würde. Wann hatte es das letzte Mal Testberichte einer neuen Laverda gegeben?

Aber wie es scheint, handelte es sich nur um das kurzes Aufflackern eines Strohfeyers.

In Italien ist der Motorradmarkt gerade stark rückläufig, viele Zubehörfirmen und Motorradhersteller klagen über Absatzschwierigkeiten. In einem Interview sagte ein Firmensprecher von Gilera letz- tens, in Italien werde es in der Zukunft als Motorradhersteller wohl nur noch Aprilia, die Cagiva-Gruppe und Gilera geben.

Wir hoffen natürlich, daß die Zukunft für Laverda, Guzzi und andere nicht so schwarz sein wird, wie es momentan ausschaut.

Euer MOTALIA-Team

25.000 km mit einer Ducati 900 SS

Nachdem ich über 160.000 km auf meinen beiden Königswellen Duc's abgesehen hatte, wurden sie ins Altenteil geschickt. Es mußte nun was Neues her, die Wahl viel nicht schwer. Gesagt, getan, bestellt, bezahlt und abgeholt am 23.05.1991.

Über die Fahrerlebnisse mit der neuen 900 SS braucht man nicht viel zu schreiben, für mich persönlich, 1,78 m, 85 kg einfach super, fast alles perfekt. Kleine Änderungen wurden von mir vorgenommen. Den Lenker bis unter die Gabelbrücke gesetzt, Sitzbank 3 cm abgepolstert, Rasten passen.

Gabel in der Dämpferstufe etwas erhöht, Federbein in der Federvorspannung 1,5 cm zurückgenommen. Die Michelinbereifung A59/M59 ist ein guter Kompromiß für den Alltag, allerdings mit etwas wenig Grip beim Herausbeschleunigen aus engen Kurven. Will man allerdings wie Doug Polen unterwegs sein, zieht man besser den Metzeler ME1 Comp auf. Der hält zwar nicht so lange, klebt dafür aber wie ein Kaugummi, egal ob trocken oder naß.

Das Ritzel habe ich von 15 auf 14 gewechselt, ca. 500 U/min weniger, dreht jedoch immer noch gut aus. Die Kupplung machte mir oft zu schaffen, rupfen beim Anfahren, mechanisch laut, einmal komplett ausgetauscht, ein zweites

Mal mehrere verzogene Scheiben ausgewechselt. Leichte Besserung tritt ein, wenn man zwei nebeneinanderliegende der sechs Befestigungsschrauben mit 0,5 mm U-Scheiben unterlegt. Vom ersten Tag an fahre ich mit Contis, in Verbindung mit einem K&N Plattenluftfilter. Dadurch ergibt sich eine bessere Verbrennung, Verbrauchswerte und Durchzug im mittleren Drehzahlbereich (Verbrauch: minimal 4,2 l, maximal 8,1 l, Durchschnitt 5,5 l; Ölverbrauch je nach Fahrweise 0,1 bis 0,4 l auf 1000 Kilometer).

Die ersten paar tausend Kilometer standen auf der Uhr, die Duc lief prima und nichts ging kaputt. Von meinen Königswellen einiges gewohnt, war ich schon fast ein wenig enttäuscht. Doch dann, nun endlich bei:

8.000 km: Kontaktschalter vom Seitenständer k.o.

10.000 km: Bei der Inspektion wurde vorne auf Dot 5 Bremsflüssigkeit und Stahlflexleitungen umgerüstet, dadurch besserer Druckpunkt.



Die neue Ducati 900 erwies sich als zuverlässiges Motorrad.

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

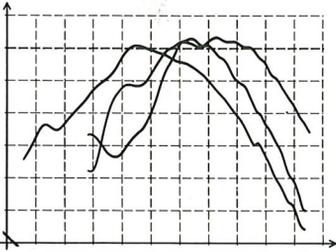
Unser Motto für die
Tuning-Saison ab
Sommer 92:

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

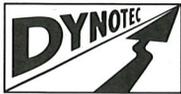
Für ein
optimales
Preis-Leistungs-Verhältnis –

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

original von DYNOTEK.



Interessiert? – Vereinbaren Sie
Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

6523 Flörsheim-Dalsheim
Alzeyer Straße 33–37
Tel. 0 62 43/58 82, Fax 0 62 43/70 29

12.000 km: Bremslichtschalter vorne defekt.
14.500 km: 7,5 Amp. Sicherung von Licht,
Armaturen usw. durchgebrannt.
16.200 km: Vorderreifen gewechselt, Metzeler
ME1 Comp aufgezogen.
17.125 km: Blinkbirne hinten gewechselt.
18.960 km: Tachowelle gebrochen.

Nun kam der Winter und mit ihm die Vergaser-
vereisung, Problem erkannt, doch noch lange
nicht gebannt. Mein Händler zuckte mit den
Achseln, machtlos. Heißer Tip vom Importeur
DNL: "Haste denn kein Auto für den Winter?"
Im Werk ist der Schwachpunkt bekannt, Ände-
rung in Sicht. Ich glaube allerdings in Fern-
sicht. Die machen da etwas mit doppelwandigen
Schwimmerkammern, Motoröl durchleiten
usw., ein Loblied auf die guten alten
Dell'Orto's.

Ein Tip zu den beiden langen M6 Schrauben in
der Schwinge, die zum Kettenspannen dienen:
Nach einiger Zeit lassen sich diese nicht mehr
gut drehen, da beide Schwingenholme voll
Wasser stehen. Einfach unten je ein 4 mm
Loch gebohrt und die Brühe kann ablaufen.

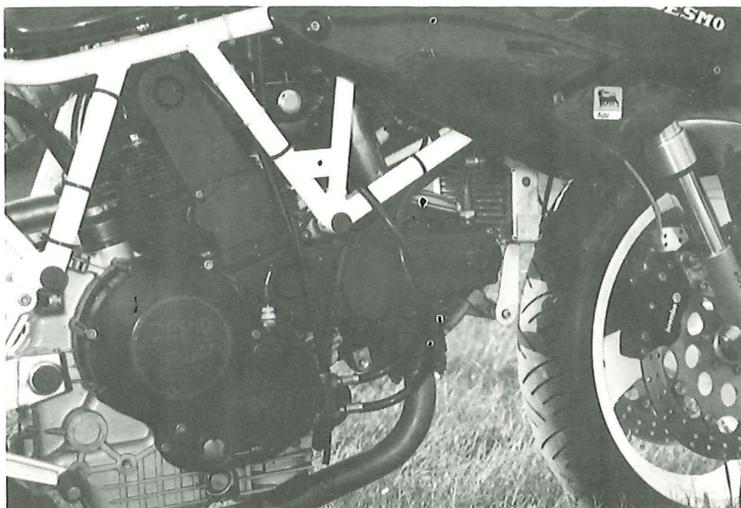
Der Winter ging, das Frühjahr kam und meine
Duc lief mal auf dem stehenden, mal auf dem
liegenden und manchmal sogar auf beiden Zy-
lindern. Die Zündkerzen hauten in unregel-
mäßigen Abständen durch, dann lief gar nichts
mehr. Neue Kerzen rein und alles lief wieder
wie ein Uhrwerk. Aber nicht lange und das
Spiel ging von vorne los. Mein Händler
tauschte alles mögliche aus, Importeur DNL
meinte Vergaservereisung (bei 15° C und Son-
nenschein, ha, ha, ha).

Mein Moped ging zum Importeur und kam
nach einer Woche wieder zurück, mit neuen
Kerzen, aber sonst leider nichts gefunden.
Was passierte, nachdem ich wieder einige Ki-
lometer gefahren war, könnt Ihr euch ja den-
ken.

Mein Moped trat wieder einmal den Weg zum
Importeur an, diesmal in Begleitung eines ent-
sprechenden Schreibens mit dem Hinweis:
letzter Reparaturversuch, dann Rechtsanwalt.
Während den ganzen Ausfallzeiten vertrieb ich
mir die Zeit auf der Vorführmaschine 907 ie
meines Händlers. Ich fuhr ca. 3.500 km auf der
907 ie; schöner Tourensportler, bequem, zu-
verlässig aber versoffen.

Vier Wochen waren ins Land gezogen, ich
hatte meine Duc schon fast abgeschlossen, als
das Telefon klingelte und eine Stimme am an-
deren Ende zu mir meinte: "Dein Moped ist fer-
tig, Du kannst es abholen."

Diagnose: Befestigung des Chokesystems
beider Vergaser hatte sich gelockert, der
Choke ging nicht mehr ganz zurück, die Ver-
gaser zogen zeitweise falsche Luft und hatten
überfettetes Gemisch, die Kerzen hauten
durch. Konstruktionsfehler bei Mikuni, Ände-
rung in Fernsicht.



Links: Der Ölkühler, der normalerweise unter dem Zylinder montiert ist, wurde nach oben verlegt. Hierfür sind neue, längere Ölleitungen erforderlich.

Aber wer erst einmal weiß, wo der Fehler liegt, kann den Schaden selbst beheben. Nach mir kamen noch viele andere.

Jetzt lief die Duc wieder wie am ersten Tag.

19.100 km: Wieder die gleiche 7,5 Amp. Sicherung durchgebrannt, ausgetauscht gegen 10 Amp., seither Ruhe.

19.200 km: Erster neuer Hinterreifen, Metzeler ME1 Comp.

20.000 km: In Verbindung mit der Inspektion die verschlissenen Ventilführungen erneuert.

20.400 km: Tachowelle wieder mal gebrochen.

21.970 km: Während der Fahrt im 2. Gang, bei 30 km/h, plötzlich kein Kraftschluß am Hinterrad mehr. Ich traute meinen Augen nicht, da

km/h, Autobahnkreuz Ludwigshafen, kein Kraftschluß am Hinterrad mehr. Da hatte sich soeben meine verstärkte O-Ringkette "Made in Japan" sauber nach hinten verabschiedet. Testurteil: Japanschrott, dem Italopower nicht gewachsen. Kettenrad, Ritzel und Kette erneuert, auf Kulanz vom Händler.

Am 28.05.1992, 25.000 km auf der Uhr.

Nachdem die kleinen Schwachstellen bei mir zum Glück auf Garantie behoben wurden und ich mit meiner Duc mittlerweile bestens vertraut bin, kann ich auf erlebnisreiche 25.000 km zurückblicken und freue mich schon auf die nächsten 25.000 km.

Bis dann Olaf

aprilvia

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.

REGELMÄßIGE ITALOTREFFS

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

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

Der 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 "Im deutschen Haus" in Nideggen statt. Info: Peter 02235/6417 wochent. ab 18 Uhr.

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

Der 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 Goppertsweiler 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 Adelzhausen ab 19.30 Uhr. Info: 08258/225.

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

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

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

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

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

Während der Sommerzeit trifft sich der Stammtisch ITALO MOTO-CICLETTE um 18.00 Uhr in der Gaststätte "Muckefuck", Braunschweigerstr. in 3170 Gifhorn. Info: Thomas Kasing, 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 Grünsfeld ab 20.00 Uhr. Info: Markus, 09346/1282.

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

Der Italo-Stammtisch-Linden trifft sich alle 4 Wochen im "Rosenkrug-Linden" bei Westerstede. Die Termine sind: 28.10., 25.11., 23.12. ab 20.00 Uhr. Info: R. Bischoff, Tel. 04409/8140.

Im Westen wenig Neues

Alle zwei Jahre findet in Köln die größte Zweiradmesse der Welt, die Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA), statt. Alle zwei Jahre richtet die Fachwelt ihre Augen auf die Rheinmetropole, um zu sehen, was die Motorradhersteller und Zubehörfirmen an Neuigkeiten für das nächste Jahr vorstellen. Wie schon 1990 war es keine Schau der großen Sensationen, der spektakulären Neuheiten. Weiterentwicklungen und Modellpflegemaßnahmen standen im Vordergrund.

Aprilia

Das neueste Modell in der 125er Reihe ist die RS 125 Extrema. Der Motor ist von den bisherigen Modellen bekannt und soll nun 33 PS leisten (Für Deutschland gibt es natürlich eine 27 PS-Version). Die auffälligste Änderung ist die Zweiarms-Bananenschwinge, die die bisher verwendete Einarmschwinge ablöst, aber auch der Rahmen ist komplett neu. Neben der normalen Version gibt es zusätzlich eine Replica im Styling der Werksmaschinen von Loris Reggiani und Alessandro Gramigni.

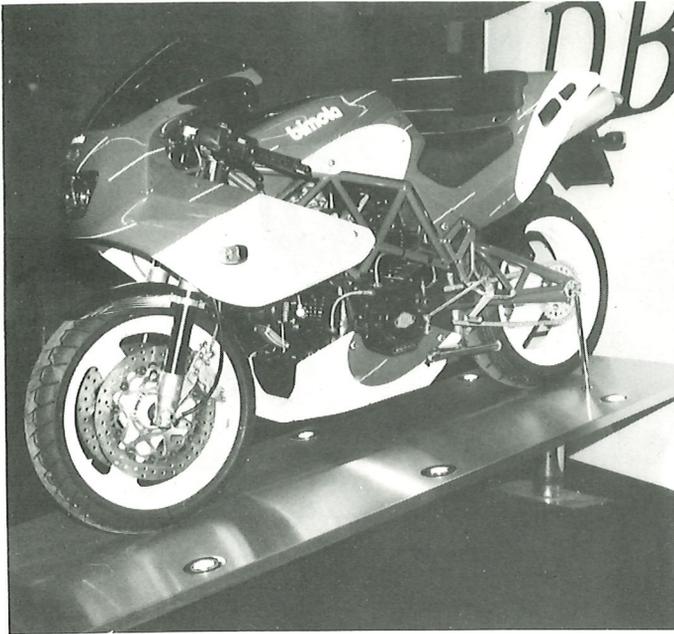
Der erfolgreiche Roller Amico 50 wurde in verschiedenen Ausführungen gezeigt. Dem bisherigen Modell wird mit dem Amico 50 Sport eine Version mit Schwingengabel, Anti-Dive-Anlenkung und Scheibenbremse zur Seite gestellt. Diverse Details wurden überarbeitet. Weiter im Programm bleiben die Climber 280 R und die Pegaso 650.

Bimota

Bimota zeigte drei Neuheiten, die alle mit Ducati-Motoren betrieben werden. Der bekannten Bimota Tesi 1D mit Achsschenkelenkung wurde die Tesi 1D E.S. zur Seite gestellt, die ein komplett überarbeitetes Styling vorweist. Das neue Plastikkleid läßt mehr Einblicke auf die interessante Technik des ersten Serienmotorrades mit Achsschenkelenkung zu. (Yamaha stellte in Köln das zweite Serienmotorrad mit Achsschenkelenkung vor. Der Rahmen sah dem Bimota-Fahrwerk verdammt ähnlich.) Ein weiterer Unterschied gegenüber der normalen Tesi, die im Programm bleibt, sind die leichten, mehrteiligen Felgen, wie sie schon in der Furano und Biposto verwendet werden. Die Auslieferung der ersten Fahrzeuge der auf 50 Exemplare limitierten Serie soll noch im Oktober 1992 erfolgen. Beide Tesi Modelle erhielten im Zuge der Modellpflege ein neues



Mit einer aufwendigen Dekoration feierte Aprilia den ersten Weltmeistertitel im Straßenrennsport, den Alessandro Gramigni in der 125er-Klasse gewann.



Die db2, hier in der Version mit Halbverkleidung, soll 34870 DM kosten. Die Schalldämpfer wurden unter den Sitzbankhocker verlegt.

wird unendliche Schräglagenfreiheit garantiert. Fahrspaß pur verspricht auch das angegebene Trockengewicht von 168 kg. Die db 2 wird es einmal mit Vollverkleidung geben und zusätzlich eine Variante mit Halbschale und Motorspoiler. Außer den Modellen mit Ducati-Triebwerk werden die Bimotas YB8 E, YB8 E.I. Furano, YB9 Bellaria, YB10 Dieci und YB10 Dieci Bipo-sto weiterhin angeboten.

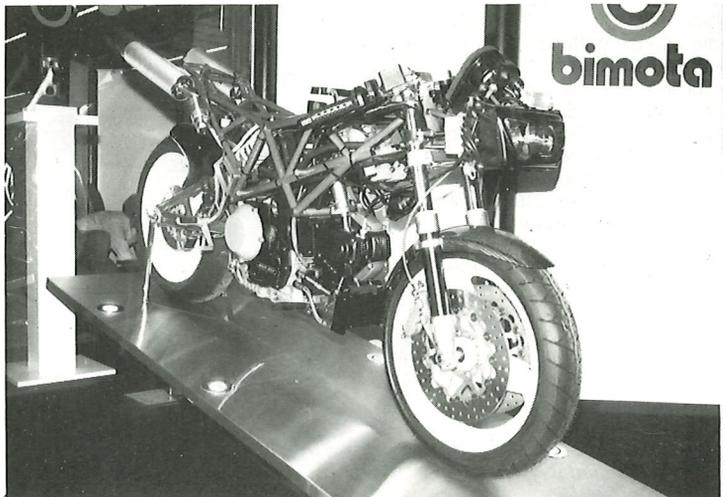
Cagiva

Deutlich überarbeitet wurde die Cagiva 900 Elefant. Längst fällig war die zweite Bremsscheibe, im Vorder-rad. Jetzt sorgen zwei Zweikolben-Schwimmbremssättel zusammen mit 280er Bremsscheiben für sicher

ausreichende Verzögerung. Die Bremssättel stammen nun nicht mehr von Nissin sondern von Brembo, wie es sich für ein italienisches Motorrad gehört. Die bisherige Marzocchi Telegabel wird durch eine Showa Upside-down-Gabel ersetzt. Der Federweg vorne beträgt wie beim GT-Modell 210 mm (Die Lucky Explorer hatte 250 mm.) Durch die neue Ga-

Federbein vorne und die kombinierte Einspritz-/Zündanlage wurde durch einen zusätzlichen Sensor im Auspuffsystem, der die Temperatur der Abgase mißt, aufgewertet.

Komplett neu ist die db 2. Nachdem in den letzten Jahren alle Bimotas über ein aufwendiges und teures Alufahrwerk verfügen, ist man hier zum Gitterrohrrahmen zurückgekehrt. Für den Vorwärtsdrang zeichnet sich das gleiche Triebwerk verantwortlich, daß auch in der Ducati 900 SS verbaut wird. Durch Veränderungen am Ansaugtrakt und dem Auspuffsystem will Bimota drei zusätzliche PS gefunden haben. Wo wir gerade bei der Auspuffanlage sind. Bimota hat die Schalldämpfer unter der Sitzbank verlegt, so



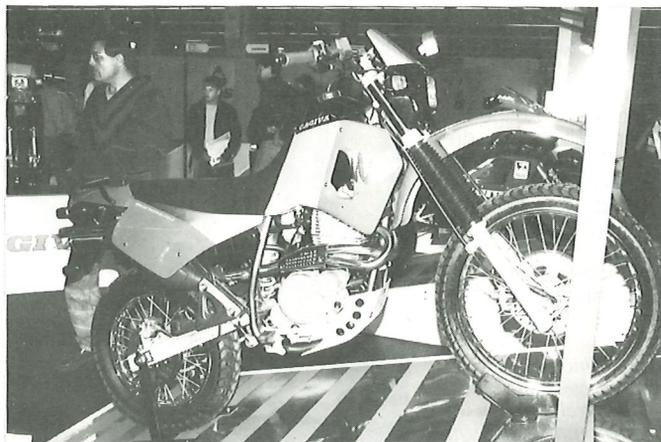
Die Bimota db 2 ist das einzige Modell mit Gitterrohrrahmen im Programm der italienischen Edelschmiede.



Die neue Elephant hat jetzt zwei Bremsscheiben und eine Upside-down-Gabel.

bel verkürzt sich der Radstand von 1570 mm auf 1555 mm, da die Radachse nicht mehr so weit vor dem Gabelholm sitzt. Das Zentralfederbein, welches bisher Öhlins lieferte, wurde durch ein Produkt aus dem Hause Boge ersetzt. Bei dem Federweg orientierte man sich wieder am GT Modell mit 190 mm (Lucky Explorer 230 mm). Während die Kunststoffteile fast unverändert übernommen wurden, wurde eine neue Version der Sitzbank verbaut. Die Sitzhöhe der neuen Elephant wird mit 83,5 cm angegeben, also deutlich niedriger als bisher (90 cm). Jetzt können auch Menschen unter 180 cm Körpergröße mit dem Elefanten liebäugeln. Der Auspuff mit Schutzgitter stammt von der GT.

Das Trockengewicht soll um drei Kilo auf 185 kg gesenkt sein. Auch der Motor mußte einige Veränderungen über sich ergehen lassen. Die teure Einspritzanlage wurde durch zwei 38er Mikuni Vergaser ersetzt. Als Motorleistung werden nun 61,4 cv bei 6500 U/min angegeben. Vorher waren es mit 67,7 cv zwar 6 mehr,



Neu ist die Cagiva mit der irritierenden Bezeichnung W 12. Die Einzylinder-Enduro hat 350 ccm.

aber dafür mußte der Motor mit 8000 U/min auch 1500 Umdrehungen mehr leisten. Mit 70,4 Nm blieb das Drehmoment fast gleich, steht aber erst bei 5500 statt 5000 U/min an. Die Trockenkupplung und das Sechsganggetriebe wurden unverändert von der GT übernommen, während man bei der Sekundärübersetzung das Kettenrad der Lucky Explorer mit 46 Zähnen (GT 48 Zähne) verwendet.

Die Größen der Felgen und Reifen blieben unverändert, aber nachdem die Lucky mit Pirellis ausgeliefert wurde und die GT auf Metzeler Reifen rollte, bekam jetzt Dunlop den Zuschlag als Erstausrüster.

Endlich wurden dem Motorrad vernünftige Scheinwerfer spendiert. Nachdem in allen Testberichten über die mickrigen 35 Watt Funzeln geklagt wurde, hat die neue Elefant 900 endlich Halogenlicht mit 55/60 Watt.

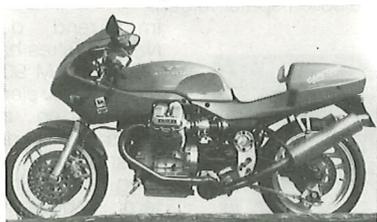
An diesem Motorrad zeigt Cagiva, was man mit Modellpflege erreichen kann. Die ewig kritisierten Schwachpunkte (Bremsen, Licht, Sitzhöhe) wurden beseitigt. Die neue Elefant ist weiter in Richtung Straßenmotorrad entwickelt worden. Um den Preis zu senken, wurde auf die Einspritzanlage und Details wie verstellbare Handhebel verzichtet. Ein genauer Preis wurde noch nicht genannt, aber er wird jetzt ungefähr auf dem gleichen Niveau wie die BMW R 100 GS liegen. Damit ist die Cagiva jetzt eine ernste Konkurrenz für den bayrischen Boxer. (Vielleicht sollte Guzzi auch eine billigere Ver-

gaserversion der Quota anbieten, denn mit fast 19.000 DM ist die Quota jetzt die teuerste Großenduro.) Für die Messe in Bologna im Dezember rechnen Fachleute mit einer zweiten Elefant, die mehr auf Off Road ausgelegt ist. Die Cagiva W 12 ersetzt die bei uns recht unbekanntere T4 350. Der Einzylinder-Viertakt-Motor verfügt über eine obenliegende Nockenwelle und vier Ventile.

In unterschiedlichen Versionen wurde die Mito 125 ausgestellt. Laut Typenbezeichnungen gibt es jetzt die Mito 2, Mito Lawson 2 und Mito Racing. Die Mito 2 und Mito Lawson 2 sind technisch identisch und unterscheiden sich nur im Styling. Die Lawson ist außer mit einer Startnummer mit einigen Klebefolien verziert, die den Eindruck erwecken, daß viele Teile aus Kevlar hergestellt sind. Zusätzlich wird durch Lufteinlässe oberhalb der Scheinwerfer und gelöcherte Flächen in der Verkleidung ein sportlicheres Aussehen erzielt. Die Mito Racing ist mit 116 kg 5 Kilo leichter als die beiden Anderen, verfügt über eine höhere Motorleistung und soll als Basis für den Motorradsport dienen.

City 50 heißt ein neuer Roller von Cagiva. Zwei Scheinwerfer, zwei Rücklichter und zwei Auspufftöpfe sorgen für ein sportliches Styling. Der 50 ccm Roller mit Kick- und E-Starter soll knappe 4000 DM kosten. Fliehkraftkupplung, und stufenlose Keilriemenautomatik machen das Fahren einfach.

„Schaut doch mal vorbei“



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

**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 III
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

Moto Guzzi LM IV, 30.000 km
Moto Guzzi California III

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

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

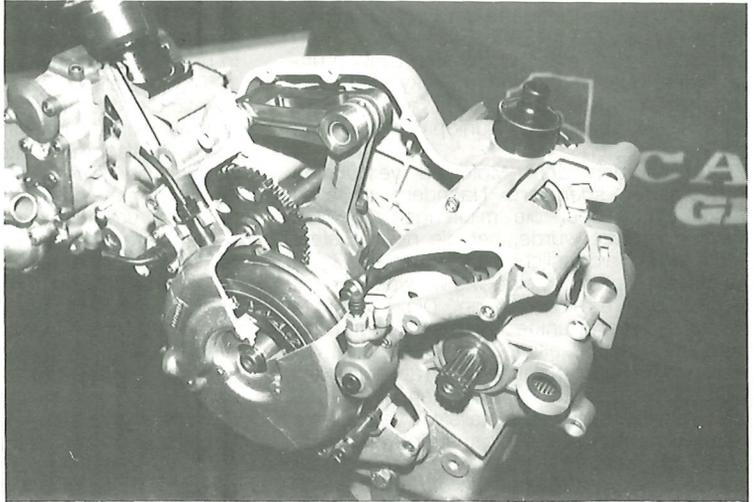
Ducati

Endlich wurde der lang erwartete Einzylinder präsentiert. Das Mono-Bike bekam ein neues, eigenständiges Design, während der erste Prototyp ja noch wie eine kleine Ausgabe der 851 aussah.

Rechts: Der Einzylindermotor wurde aus dem Triebwerk der 851 entwickelt. Es wurde der stehende Zylinder weggelassen, aber das Pleuel davon ist immer noch vorhanden und betätigt einen Ausgleichsschwingehebel und die Vibrationen zu verringern.

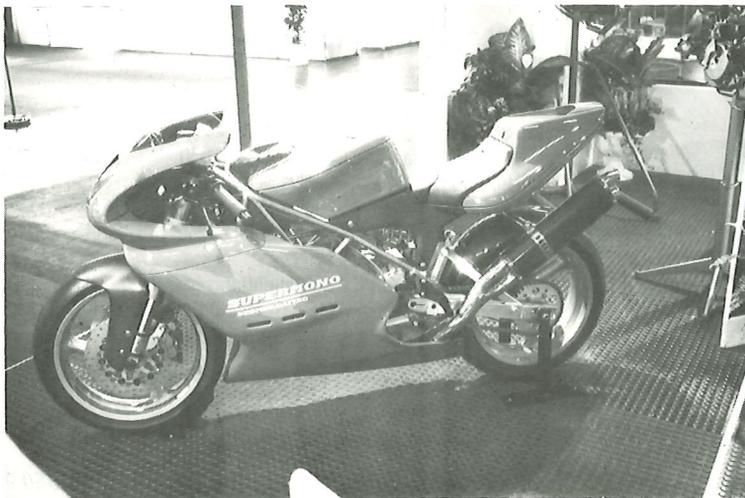
Der Motor verfügt nun über 549,7 ccm. Der Hub wurde gegenüber der 888 um 6 mm auf 70 mm verlängert und die Bohrung beträgt satte 100 mm. Die Verdichtung von 12:1 entspricht der 888 Corsas. Auch die Weber-Marelli Einspritz-/Zündanlage ist von den Vierventildesmos bekannt. Die Leistung wird mit 75 PS bei 10.000 U/min angegeben. Über eine Trok肯kupplung wird die Kraft an ein Sechsganggetriebe weitergeleitet. Beim Fahrwerk handelt

es sich natürlich um einen Ducati-typischen Gitterrohrrahmen, in dem der Motor als tragendes Teil eingebaut ist. Die Feder Elemente stammen von Öhlins. Vorne arbeitet eine 42 mm Upside-down Gabel mit 110 mm Federweg



und an der Cantileverschwinge stehen 130 mm Federweg zur Verfügung. Für die Verzögerung sorgen vorne zwei Bremsscheiben der Größe 280 mm und hinten eine Scheibe mit \varnothing 190 mm. Das Gewicht gibt Ducati mit 118 kg an. Zuerst gibt es nur eine Version für die Sound of Singles-Rennserie. Zwei weitere Varianten für die Straße sollen später folgen.

Im Trend der Naked Bikes hat Ducati die M 900 Monster kriert. Um Kosten zu sparen und die Ersatzteillagerung zu erleichtern, bediente man sich aus den Ersatzteilregalen der bestehenden Modelle.



Die Ducati Supermono ist ein Rennmotorrad, das in der Sound of Singles-Klasse neue Maßstäbe setzen soll. Viele Teile wurden aus Kohlefaser gefertigt.



Alle Modelle haben neue Schriftzüge. Die 400 SS erhielt eine Stahlschwinge, einen neuen Schalldämpfer, schwarze Räder, eine andere Vergaserabstimmung und eine geänderte Sitzbankpolsterung. Die 750 SS erfuhr keine weiteren Änderungen.

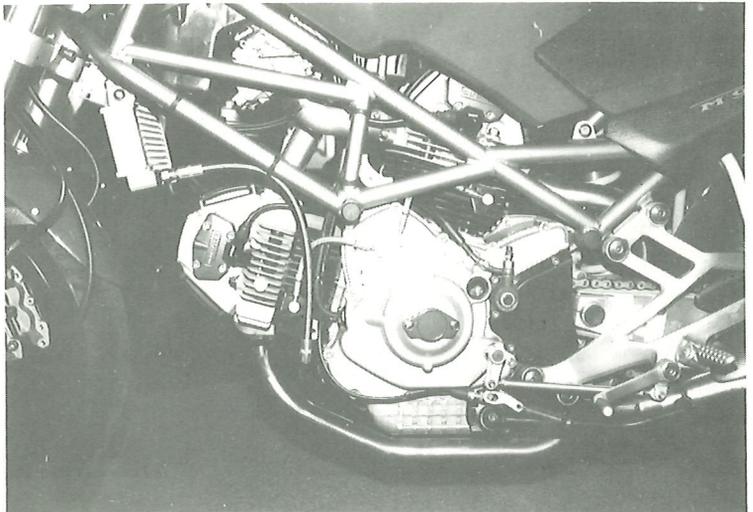
Mit der M 900, die den Beinamen "Monster" trägt, geht Ducati neue Wege. Wie dieses Modell bei den Kunden ankommt, müssen die Verkaufszahlen zeigen.

Der Rahmen, Gabel und Schwinge stammen von der 888, den Motor und die Räder samt Bremsanlage liefert die 900 SS. Neu ist das Styling im V-Max-Stil. Ein Superbike-Lenker sorgt für eine aufrechte Sitzposition und im Cockpit wird auf den Drehzahlmesser verzichtet. Komplett neu gezeichnet sind Tank und Sitzbank. Unter dem abnehmbaren Heckbüzel versteckt sich der Soziussitz. Der Ölkühler, der bei den SS-Modellen am Auslassventildeckel des liegenden Zylinders befestigt ist, wanderte an eine geschütztere Position unter dem Lenkkopf. Das Trockengewicht liegt bei 185 kg.

Bei den SS-Modellen wurde nichts neues ausgestellt. Wozu auch, wenn sich die existierende Modellpalette gut verkauft. Mit geringen Modellpflegemaßnahmen gehts ins nächste Jahr. Die Gitterrohrrahmen sind nicht mehr weiß sondern dunkelsilber und der Ölkühler ist nun schwarz statt silber.

Bei der M 900 ist der völlig sichtbare Motor silber. Der Ölkühler sitzt unter dem Lenkkopf.

Bei der 900 SS/900 Superlight wurde die Leistung der Lichtmaschine auf 350 Watt angehoben und die Kupplung überarbeitet. Die Superlight erhielt zusätzlich eine Bremsmomentabstützung für die Hinterradbremse und das Startnummernfeld auf dem Sitzbankhöcker zieht eine große 1. Bei den Viertälern wurde etwas intensivere Modellpflege betrieben. Verbesserungen mußten über sich ergehen lassen: Rahmen, Seitenständer, Airbox, Zünd-/Einspritzanlage, Drosselklappe, Sekundärübersetzung und die Hupe. Die 888 Strada ersetzt die 851 Strada.



Die 888 SP 5 löst die SP 4 und SPS ab. Neue Fußrasten mit kurzem Schalthebel, eine Showa-Gabel und eine Bremsmomentabstützung fürs Hinterrad wurden zusätzlich geändert. Die 888 Racing wurde hauptsächlich gewichtserleichtert.

Die neue Moto Guzzi Strada 1000 ist eine Mischung aus SP III und Mille GT.

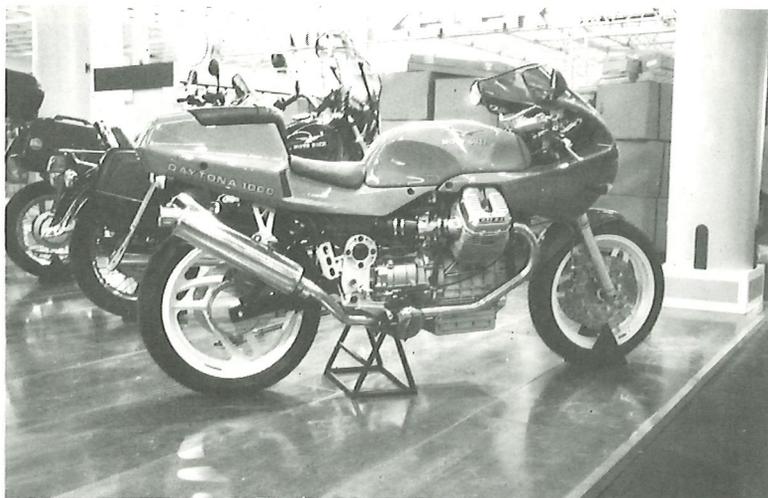


Gilera

Der neue Einzylinder-Motor mit 750 ccm geht endlich in einem Serienfahrzeug in Produktion, nachdem er bei den Wüstenrallies erfolgreich erprobt wurde. Zuerst wird er die Enduro RC 750 R antreiben. Die SOS-Freunde hoffen natürlich auf eine neue Auflage der Saturno mit diesem Motor.

Moto Guzzi

Wie bereits angekündigt, stellte Moto Guzzi eine zweisitzige Version der Daytona vor, die zusätzlich über ein neues Zentralfederbein verfügt, das nun von außen ohne Demontage der Sitzbank verstellt werden kann.



Außerdem stand eine "Rennversion" der Daytona aus, die angeblich 120 PS leisten soll.

Neu war eine Strada 1000, die nach dem Baukastensystem aus den Modellen Mille GT und SP III zusammengesetzt ist. Es ist eigentlich eine SP III ohne Verkleidung mit Speichenrädern und Cockpit samt Lampe von der Mille GT. Die Seitendeckel und Sitzbank wurden etwas überarbeitet.

Die Quota erhielt endlich einen Seitenständer serienmäßig. Als Zubehör sind jetzt Stürzbügel und ein Ölwanenschutz erhältlich (bei der ersten Vorstellung der Quota 1989 in Mailand hatte sie übrigens schon einen Seitenständer und Motorschutz.).

Eine ausgestellte Cali III mit Vergasern hatte keinen Zündverteiler. In diesem Motorrad war eine neue Zündanlage montiert, die vermutlich später in die Serienproduktion einfließen soll.

Für die zweisitzige Daytona und die Strada wurde der Februar 1993 als Produktionsanfang angegeben. Auf der Motorradausstellung in Bologna in zwei Monaten wird voraussichtlich eine California mit 1100 ccm vorgestellt.

Laverda

Wie vor zwei Jahren blieb der Stand von Laverda unbesetzt. Schon vor ein paar Wochen machten Gerüchte die Runde, daß Laverda wieder pleite sei.

Ein neues Zentralfederbein und ein Soziussitz auf dem Sitzbankhökler sind die Änderungen an der Moto Guzzi Daytona.

VERANSTALTUNGS-KALENDER

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

16.10.-18.10.92

8. Herbsttreffen der "Interessengemeinschaft Europäischer Motorräder Wöbbel".

Info: Ulrich Meier, Tel. 05233/5795.

17.10.1992

Wintersaison-Eröffnungsparty bei der Firma Italmoto in Berenbostel.

Info: Italmoto, Heinkelstr. 29, 3008 Berenbostel, Tel. 05131/92000.

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

29.11.1992

Concourse des Ducati Owners Club of Victoria, Australien.

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.

Dezember

05.12.-13.12.92

Moto Salon 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.

MOTALIA

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



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 !



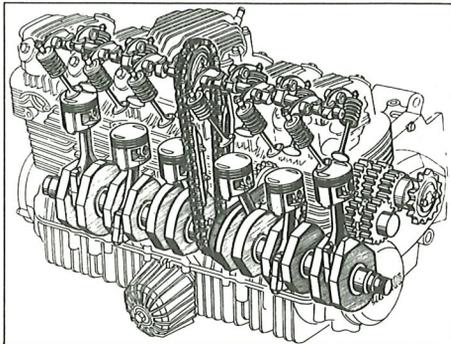
Bielefeld

Benelli 900 SEI

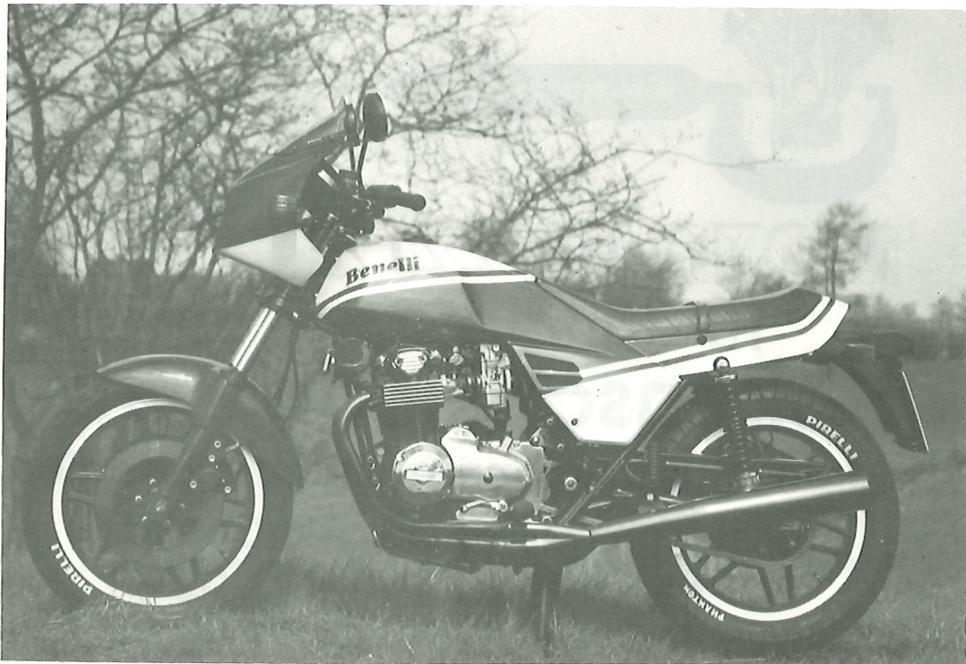
Die Benelli wurde im März 91 von einem Hamburger MZ-Händler gekauft, der die Sei im Auftrag günstig anbot. Vereinbarungsgemäß holte ich das Moped einige Tage später ab, da der Händler versprach, die Sei erst noch komplett neu einzustellen, Öl zu wechseln etc.

Umso überraschter war ich dann, auf dem Weg nach Hause ein bockendes RoJeomotorrad zu bewegen. Heil angekommen, schaute ich mir zunächst den Erfolg der Werkstattarbeit an: Von drei Ansauggummis war eines völlig eingerissen, die beiden anderen stark porös. Die drei Geber der elektronischen Zündung sollten laut Werkstattbuch 0,2-0,3 mm Spiel aufweisen, hatten jedoch 2 x 0 mm (!) und 1 x 0,4 mm Spiel.

Desweiteren habe ich gleich die Kerzen samt Steckern gewechselt und natürlich noch Öl, -Filter und Luftfilter. Nach der anschließenden Vergasereinstellung (1¼ Umdrehungen Gemischschraube raus und synchronisieren) erkannte ich endlich die Faszination vom turbinenartigen 6 Zylinderlauf. Die nächste Tat war beim Demharter einen O-Ring Kettensatz zu ordern und die furchtbare Duplexkette herunterzuschmeißen, was nach nur 8.500 km auch tatsächlich schon notwendig war.



Das Motorrad läuft wirklich toll, wider Erwarten macht es unheimlich Spaß, mit der Sei zu bummeln, da der Motor enorme Kraft schon aus niedrigen Drehzahlen entwickelt, wahrscheinlich eine Folge der 3 kleinen Vergaser mit langen Ansaugwegen.

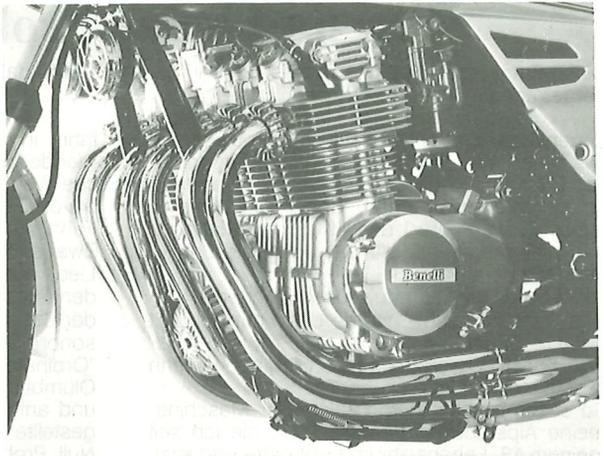


Die Benelli 900 SEI gehört zu den Motorrädern, die man nur selten sieht.

Gepaart mit der tourenmäßigen Sitzposition bietet sich die Benelli durchaus für längere Ausflüge auch zu zweit an. Wirklich ärgerlich ist die Geräuschkulisse und Dosierung der Trockenkupplung. Im Frühjahr dieses Jahres entschloß ich mich zum Komplettaustausch und nahm einen Tip von Ducati-Fahrern an, die Lamellen vorher dünn mit Silikonöl zu behandeln. In der Tat ist die Kupplung nunmehr genauer zu dosieren. Das rasselnde Geräusch läßt sich minimieren durch exakte Einstellung der Vergaser. Bei genauer Synchronisation und daraus folgendem ruhigen Leerlauf bei ca. 1200 U/min ist die Geräuschkulisse deutlich geringer.

Zu Loben ist bei der Benelli auch das von Guzzi übernommene Integralbremssystem, welches ich in diesem Sommer mit Stahlflexleitungen aufwertete. Zusammen mit dem recht steifen Fahrwerk und guter Bodenfreiheit sind sportliche Fahrleistungen mit hohen Sicherheitsreserven möglich. Noch ein Wort zum Verbrauch - ja sicher, 6 Zylinder wollen gefüttert werden; der Schnitt von ca. 6 l/100 km ist jedoch nicht höher als bei Motorrädern vergleichbarer Leistung; wohl ein Verdienst der schaltfaulen Fahrweise und des niedrigen Leergewichts von 237 kg vollgetankt. Letztlich möchte ich noch einen Tip für alle Ölleck-geplagten Telegabelbesitzer loswerden. Das Schwitzen der Simmerringe als Vorbote zum Durchlecken des Hydrauliköls kann eingedämmt werden, durch Austausch des Gabelöls. Hierbei habe ich Bel-Ray SAE 5 gewählt, was laut Hersteller gummschwellende Substanzen beinhalten soll; offenbar stimmt die Aussage, da ich nach nunmehr 1½ Jahren noch immer keine öffeuchten Standrohre habe. Zusammenfassend kann ich die Benelli Sei jedem empfehlen, der ein exklusives italienisches Motorrad sucht mit vielfältigen Einsatzmöglichkeiten. Gerade das ist es ja, was heute wieder mit der Naked-Bike-Welle offenbar gesucht wird: überschaubare und sichtbare Technik, Touren- und Sportfahrweise möglich, sicheres Fahrwerk und Spaß allein oder auch zu zweit ohne Qual für den Mitfahrer.

Derzeit fahre ich übrigens das Slick 50 Präparat in der Sei und würde mich über damit gewonnene Erfahrungen von anderen Fahrern gerne unterhalten. Ebenso wüßte ich gerne, ob es im Leserkreis von Motalia irgendeine Benelli oder Sei IG o.ä. gibt, bzw. Benelli-Trefftermine. Für jedwede Information danke ich im voraus. M. Heckt. Gertrud-Bäumer-Stieg 41, 2050 Hamburg 80.



Der Sechszylindermotor ist eine imposante Erscheinung.

Technische Daten:

6 Zylinder, zwei Ventile pro Zylinder, eine obenliegende Nockenwelle, kontaktlose Zündanlage, drei Dell'Orto Vergaser Ø 24 mm, Trockenkupplung, Fünfganggetriebe
 Bohrung x Hub: 60 x 53,4 mm
 Gesamthubraum: 906 ccm
 Leistung: 80 PS bei 8500 U/min
 Leergewicht: 237 kg
 Preis 1988: 10500 DM

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

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

"... und keine Probleme?"

Diese Frage schreckte uns (meine Ehefrau und mich) auf, da wiederholt mit gleicher Fragestellung vorgetragen.

Bedenkliche Gesichter einiger Japanbiker, die uns zusammen mit meiner Cali III auf irgendeiner Paßhöhe in den Westalpen oder abends im Quartier ansprachen. Sogar der Hotelier (selbst Guzzi-Fahrer) des Albergo in Mandello d.L. hinterfragte mit gleicher Fragestellung in gebrochenem Deutsch.

Ich, voller Unverständnis über solcherlei Fragen - warum auch -, wurde dann mit der Zeit doch recht unruhig.

Was erwartet mich denn eigentlich noch, wenn ich mit meiner Cali weiterfahre.

So setzte ich "mit dem Ohr an der Maschine" meine Alpentour fort - eine Tour, die ich seit meinem 18. Lebensjahr im Kopf hatte und jetzt, dreißig Jahre später endlich verwirklichen konnte.

Natürlich mit dem Motorrad meiner Träume!

Und das wurde es dann auch, 3230 km, Ab-

fahrt in Kemmenau bei Koblenz, westliche Wende bei Genf, Südpol Mandello d.L., östliche Wende bei Landeck, über 28 Alpenpässe, davon 21 zweitausend Meter und höher, eine Fahrt wie im Bilderbuch und das in 7 Tagen. Zwar sang meine Cali jeden Morgen ein neues Lied - auch eine Diva muß sich einstimmen, um den rechten Ton zu finden - doch bei Erreichen der Betriebstemperatur nur noch der vertraute sonore Schlag der Franconis.

"Ordinato per" Franz Speier (siehe Heft 41/ Ölumbauten) lief meine Cali III ohne Probleme und antwortete ich jetzt auf die von Skeptikern gestellte Frage, so lautet die freudige Antwort: Null Problemo, warum auch! - nach diesem Sommererlebnis erst recht.

Mit freundlichen Grüßen

Euer

W. Bodo Munk

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 ver-schenken an:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Das erste Heft soll möglichst am _____ ankommen.

Den Betrag von 35,-DM habe ich

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

als Scheck beigelegt.

Datum: _____

Unterschrift: _____

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

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

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

Segale-Honda CBR 600 F

Der italienische Honda-Händler Segale hat um den Motor einer Honda CBR 600 F ein eigenes Fahrwerk gebaut. Vorgestellt wird dieses Motorrad auf einer Seite in der Oktoberausgabe von "mo". Drei Bilder gehören zu dem Artikel.

Ducati 750 Supersport

In einem Vergleichstest muß sich die Ducati 750 SS mit der Honda VFR 750 F und Triumph Daytona 750 messen. Achteinhalb Seiten umfaßt der Artikel in Heft Nr. 10/92 von "PS". Auf zwölf Bildern sind die Kontrahenten zu sehen.

Bimota-Ducati db 2

Den ersten Fahrbericht der neuen Bimota db 2 gibt es auf fünf Seiten in "PS" Heft 10/92 zu lesen. Neun Fotos zeigen die neueste Bimota mit Gitterrohrfahrwerk und Ducati-Motor.

Moto Guzzi Daytona

Ein Test des Vierventilers aus Mandello ist auf neun Seiten in Heft 10 von "mo" zu finden. 10 Fotos bebildern den Artikel.

Ein Fahrbericht der schnellen Guzzi nimmt vier Seiten in dem regionalen Motorradmagazin "Motorrad Kontakte" ein. Sieben Abbildungen gehören zu dem Artikel in dem Oktoberheft.

Moto Morini 400 Dart

Auf etwas mehr als drei Seiten testet der "Motorradfahrer" die einzige Morini, die momentan offiziell in Deutschland angeboten wird. Sechs farbige Fotos zeigen das vollverbaute Motorrad in der Oktoberausgabe.

BOT-Guzzis

Auf zwei Seiten stellt "mo" in der aktuellen Ausgabe drei Zweizylindermotorräder mit Guzzi-Motor für die Rennstrecke vor. Sechs Bilder zeigen die Racer.

Im gleichen Heft befindet sich ein zweiseitiger Artikel über eine BOT-Guzzi aus dem Land der aufgehenden Sonne, die auf den Namen Jinguishi Guzzi 1000 RS hört. Drei Bilder zeigen das Motorrad mit Alu-Fahrwerk.

Ducati 851 Tuning

Auf fünf Seiten befaßt sich "mo" in dem Oktoberheft mit dem Tuning von Vierventil-Ducatis. Sieben Fotos gehören zu dem Artikel.

Moto Guzzi Daytona Gespann

Eine Vorstellung des Guzzi Daytona Gespanns der Firma Walter nimmt eineinhalb Seiten in Nr. 10/92 des "Motorradfahrens" ein. Drei Fotos zeigen das ca. 43.000 DM teure Dreirad.

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 480 KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

Moto Guzzi Millecento GT

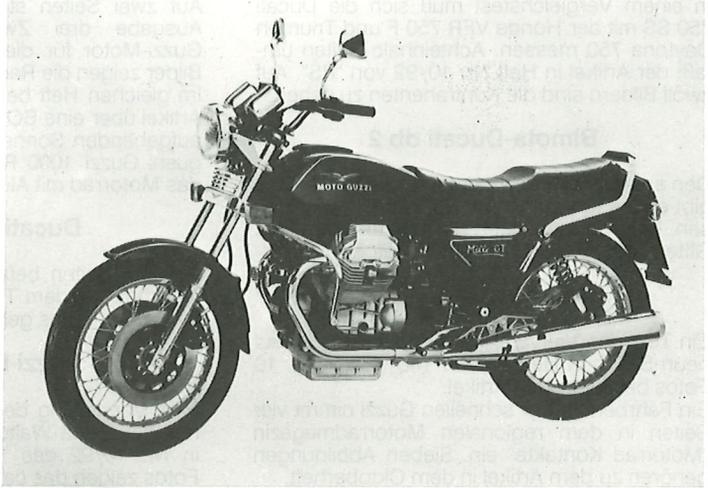
Nein, es gibt sie leider noch nicht, die Guzzi mit 1100 (millecento) ccm. Aber wir haben uns einmal Gedanken gemacht, wie sie aussehen könnte.

Als 1987 die Mille GT das erste Mal der Presse vorgestellt wurde, hieß es: "Endlich klassisch", "Mandellos Echthe" oder "Back to the Roots" in den Überschriften der Fachzeitingen. Die Mille GT entsprach fast den Vorstellungen der deutschen Guzzi Fans und verkaufte sich gut.

Die Entstehung der Mille GT

Das war kein Wunder, war das Motorrad doch vom damaligen Importeur, der Deutschen Motobecane extra für den heimischen Markt entworfen worden. Wohl wissend, daß diesseits der Alpen der Guzzi-Fan ein Motorrad mit möglichst wenig Plastik haben will, sollte ein klassisches Motorrad designed werden. Um Geld zu sparen, wollte man möglichst vorhandene Ersatzteile verwenden.

Als Basis wurde die 1000 SP II gewählt. Die Verkleidung kam ab, Gabel und Räder wurden von der California II montiert, denn eine echte Guzzi muß auf 18-Zoll Reifen rollen. Das Cockpit samt Scheinwerfer und Blinkern lieferte die Florida und der Lenker stammte von der T3.



Die Mille GT verkaufte sich in Deutschland sehr gut.

Importeur BRD

DELLORTO
VERGASER

**Komplette Vergaser
Ersatzteile**

Düsen, Schieber, Nadeln,
Dichtungen usw. usw.

Stein-Dinse

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

Händler-Liste anfordern

Eigentlich war nur eine limitierte Serie für Deutschland geplant, weil das Werk nicht an die Verkaufbarkeit dieses Modells glaubte. Aber der deutsche Importeur, der die Mille kreiert hatte, wollte sie unbedingt haben und der Verkaufserfolg gab ihm recht. Alleine im ersten Jahr entschieden sich 402 Käufer für die Mille GT und das obwohl das Motorrad erst im April vorgestellt wurde. Damit war die Mille auf Anhieb das fast am meisten verkaufte Guzzi Modell in Deutschland. Nur von der California II wurden 13 Stück mehr verkauft. 1989 entschieden sich gar 494 Käufer für die GT und machten sie damit zur erfolgreichsten Guzzi des Jahres (California III = 376 Stück, Le Mans = 308 Stück). Das überzeugte das Werk und die Mille ging in die normale Serienproduktion und wurde auch in anderen Ländern angeboten.

Aber auch wenn die neue Guzzi ein großer Schritt in die richtige Richtung gewesen ist, war sie vielen deutschen Guzzi-Fahrern immer noch nicht klassisch genug und es wurde fleißig umgebaut. Einer, der den Trend schnell

erkannte, war der Guzzi-Händler Nitzsche, der einen Umbausatz mit Chromschutzblechen, anderer Sitzbank und mit dem Rücklicht und den Blinkern von der Cali II anbot, frei nach dem Motto: "Weg vom Plastik".

Die Mille ist jetzt seit fünf Jahren im Programm und obwohl sie oft verbessert wurde (breitere Felgen, stärker dimensionierte Gabel, mehr Leistung, geänderte Armaturen...) findet das Modell nicht mehr viele Käufer. Von 494 ver-

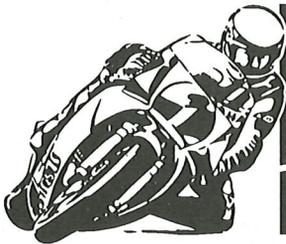


kauften Einheiten wie noch 1988 kann der Importeur nur noch träumen. Ganz klar, die Mille braucht einen Nachfolger, im Zeitalter der wiederentdeckten Naked Bikes natürlich noch schöner und klassischer.

Moto Guzzi Strada

Und was macht Guzzi? Die stellen eine neue mit dem Namen Strada vor, bei der es sich um eine Mille GT handelt, an der man nur noch mehr Plastik an-

Die Guzzi im "Klassiktrim" der Firma Nitzsche.



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

gebaut hat, anstatt es zu entfernen. Die Gabel der SP III mit Gabelstabilisator ist sicher eine Verbesserung für das Fahrwerk, aber der riesige Vorderradkotflügel, mußte das sein? Die Mitte des Fahrzeugs mit Cockpit, Tank und Motor ist altbekannt, aber dann kommen die riesigen Seitendeckel der SP III und die unnötig hohe Sitzbank vom gleichen Modell. (Andersrum kann man sagen, daß es sich um eine SP III ohne Verkleidung, mit dem Cockpit der Mille GT und Speichenrädern handelt, also das gleiche Strickmuster wie bei der GT 1987.) Das I-Tüpfelchen war die bonscherrote Metalllackierung, die bestimmt nicht die Geschmacksrichtung der Guzzi-Fans ist. In der Autobranche sind doch gerade so schöne dunkle Metallfarben in Mode. Nachdem die SP III ein Flop war, wird sich auch sicher die Strada die Reifen in den Schaufenstern und Verkaufsräumen plattstehen, zumindestens in Deutschland. Vielleicht sollten die für das Design Verantwortlichen in Mandello einfach mal auf ein paar Guzzi-Treffen fahren und sich ansehen, wie die Guzzi-Fans sich ein schönes Motorrad vorstellen.

Wie könnte eine neue Mille aussehen?

Gut, die Mille ist jetzt 5 Jahre alt und braucht ein Nachfolgemodell. Das solche Bikes gefragt sind, sieht man am Verkaufserfolg der BMW R 100 R und der anderen Naked Bikes. Aber eine neue Mille müßte ganz anders aussehen als die Strada. Das wäre auch möglich, wenn man sich, um Herstellungskosten zu sparen, aus dem Fundus bereits vorhandener Modelle bedienen würde.

Als Basis bietet sich die 1000 S mit verchromten Schutzblechen an. Aber bitte und unbedingt eine neue Halterung für das vordere Schutzblech. Den Tank und die Sitzbank könnte man beibehalten oder vielleicht den Tank der Cali II nehmen, damit sich die 1000 S und die neue Mille nicht zu sehr gleichen. Die abgerundeten Seitendeckel der Cali II würden sicher gut zu dem Motorrad passen. An den Cali Seitendeckeln sind vorne Chromkappen,



Die neue Moto Guzzi Strada mit überhoher Sitzbank und reichlich Plastik.

die würde ich vermutlich weglassen. Scheinwerfer, Cockpit und Lenker kann man von der Mille beibehalten, nur sollte man den Scheinwerfer und die Instrumente etwas tiefer montieren, dann könnte man auch auf dieses Plastikgitter über der unteren Gabelbrücke verzichten, das mit seinen scharfen Kanten nur Kabel und Bowdenzüge beschädigt und so sehr nach Plastik aussieht. Die Spiegel müssen unbedingt rund und verchromt sein. Das gleiche gilt für die Blinker und das Rücklicht. Die Heckleuchte der 1000 S ist extrem häßlich und zerstört die ganze Linie. Wie beim Umbau von Nitzsche kann man sich hier bei der Cali II bedienen. Und als Räder kommen für ein klassisches Bike sowieso nur Speichen in Frage.

Unbedingt geändert werden muß der Vorschalldämpfer unter dem Getriebe. So wie Guzzi den an der Mille verbaut, einfach verchromen, ohne vorher zu polieren, und dazu noch mit den angebratenen Haltern für die Sichtblende, auf die dann verzichtet wurde, ist das fast schon ein Grund, sich ein anderes Motorrad zu kaufen. Liebloser geht es wirklich nicht! Auch die Variante mit Sichtblenden, wie sie an der 1000 S verbaut wird, ist alles andere als schön. Es kann doch nicht so schwer sein, einen Vorschalldämpfer zu bauen, der von außen vernünftig und glattflächig aussieht ohne diverse Schweißnähte.

Jetzt müßten nur noch ein paar Details überarbeitet werden. Oft sind es ja die kleinen Feinheiten, die über den Fahrspaß entscheiden. Sehr wichtig ist ein ordentlicher Seitenständer. Wer von der Probefahrt beim Händler wiederkommt und Schwierigkeiten hat, das Motorrad



den, aber gute 2 Kilo müßten es schon weniger sein. Jeder, der mal eine Guzzi mit erleichterter Schwungmasse gefahren hat, weiß, daß der Motor viel agiler wirkt und sich das Getriebe besser schalten läßt. Guzzi muß sich endlich von der Philosophie der überschweren Schwungscheiben trennen.

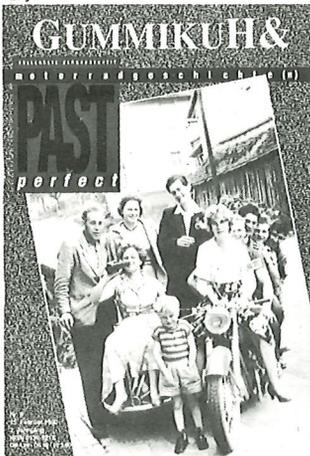
Links: So ähnlich könnte eine neue Guzzi aussehen. Chromschutzbleche, ein anderer Tank, eine andere Sitzbank und die Seitendeckel der Cali II machen zusammen mit Blinkern und Rücklicht ein neues Motorrad aus der Mille.

abzustellen, wird auch Schwierigkeiten haben, den Kaufvertrag zu unterschreiben. Ein Zünd-/Lenkschloß wie es an der Daytona verbaut ist und stahlmantelte Bremsleitungen, wie sie bei der Quota serienmäßig sind, sollten heute selbstverständlich sein.

Am Motor könnte man auch etwas ändern, ohne das der Preis drastisch steigen müßte. Als wichtigstes muß die Schwungmasse verringert werden, was durch einfaches, kostengünstiges Abdrehen realisiert werden kann. Sie soll ja nicht so leicht wie bei der Daytona wer-

Eine Vergrößerung des Hubraums müßte auch kostengünstig machbar sein. Die Magni-Kurbelwellen, die 4 mm mehr Hub haben, werden ja aus den gleichen Rohlingen wie die Serienwelle gefertigt, und größere Kolben können auch nicht die Welt kosten. (Wenn man den Gerüchten glauben darf, ist für die Motor Show in Bologna im Dezember sowieso die Vorstellung einer California mit 1100 ccm geplant.) Wenn so ein Motorrad zu einem vernünftigen Preis offeriert wird, müßten sich die Verkaufszahlen wieder steigern lassen.

Garantiert autofrei



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

Moto Guzzi Twins

von Mike Walker

Mike Walker ist unter Italiener-Fahrern kein Unbekannter, hat er doch einige Bücher über die Motorräder aus dem sonnigen Italien geschrieben. Eins seiner Bücher hat er 1986 den Zweizylinder-Motorrädern der Marke Moto Guzzi gewidmet.

Auf knappen 200 Seiten, die in zwölf Kapitel unterteilt sind, schildert Mike Walker die Geschichte der V2- und Zweizylinderreihen-Motoren von ihrer Entwicklung bis zum Jahr 1985. Im ersten Kapitel wird der Leser in die Firmengeschichte des Motorradwerkes am Comer See eingeführt. Einzelne Kapitel sind den Baureihen V7, V7 Sport/750 S, T, Le Mans, Convert und SP vorbehalten. Je ein Kapitel befaßt sich mit den kleinen V-Modellen (V 35 - V 65) und den Reihenzweizylindern (125 und 250 Zweitakter und 125 Viertakter). Zwei Abschnitte beschäftigen sich mit dem Sport und den Behördenmodellen und im letzten Kapitel wird die Karriere des heutigen Firmenbesitzers Alejandro De Tomaso geschildert.

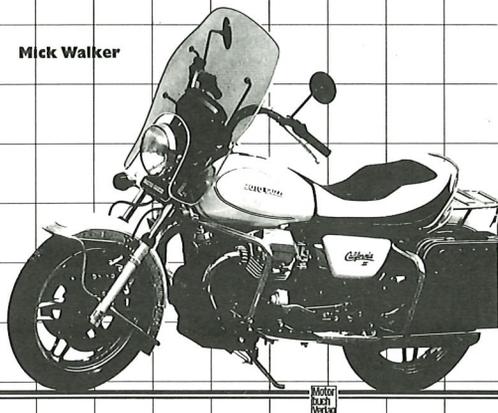
Besonders interessant ist der in mehrere Abschnitte unterteilte Anhang, in dem die technischen Daten der einzelnen Modelle übersichtlich nebeneinander aufgeführt sind. Zusätzlich wird in einer Auflistung der jeweiligen Typen detailliert angegeben, in welchen Farben die Bauteile lackiert oder verchromt waren. Eine gute Hilfe für alle Originalheime. Eine Vergaserbestückungsliste informiert über die Vergasergrößen, Düsendurchmesser und die verwendeten Gasschieber und Düsenadeln für alle Modelle. Eine chronologische Modellerkennung listet schließlich die Markteinführungen, Modelländerungen und Produktionsenden der Fahrzeuge auf.

Das reichlich bebilderte Buch ist leicht zu lesen und bietet viele Informationen über die technischen Details der unterschiedlichen Modelle angefangen bei der V7 700 bis hin zur Le Mans IV und von V 35 bis V 65 Lario.

MOTO GUZZI TWINS

Alle Zweizylinder V- und Reihenmotoren
von 250
bis 1000 cm³

Mick Walker



Moto Guzzi Twins von Mike Walker.

196 Seiten, 164 s/w-Abbildungen.

Erschienen im Motor Buch Verlag Stuttgart.

ISBN 3-613-01210-3.

Preis: 39 DM.

**DUCATI
GILERA**

SPIEGLER
BREMS-TECHNIK

brembo

hitabo

**MOTOR
RAD
HANDEL**
Raphael
Ulrich

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

Service für Neu-
und Gebraucht-
motorräder

Schweißen von
Aluminium und Niro

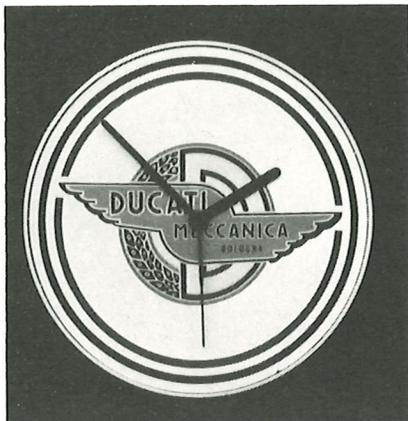
Dreh- und Bohrarbeiten

SLICK 50

Jetzt bei uns: 750 SS und RC 600

Die Zeit ist gekommen...

Ein Muß für jeden Guzzi- oder Ducati-Fahrer. Jetzt endlich zu haben.
Diese Wanduhren sagen mehr aus als die Zeit. Sie sind Ausdruck von Exklusivität und Individualität.



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

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

**EUROSPEED
VIDEOS**

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos Saison 1991

**SoS
Cup**

**BoT
DM**

**SERIE
DM**

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

Weiterhin lieferbar:

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

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

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

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

- Motiv: **Guzzi**
- Motiv: **Ducati**

Antwort

Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

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

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

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Kein Nachnahmeversand möglich!

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

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

Antwort

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

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

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

MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

- Ich möchte gerne ein Probeheft der MOTALIA haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigelegt.
- 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 beigelegt.
- können Sie von meinem Konto abbuchen. Meine Bankverbindung ist:

_____ Bank

_____ Bankleitzahl

_____ Kontonummer

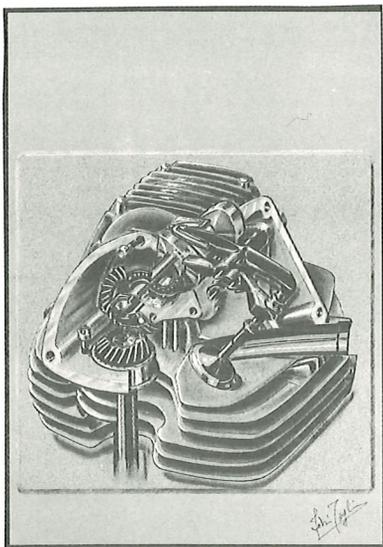
_____ Unterschrift

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

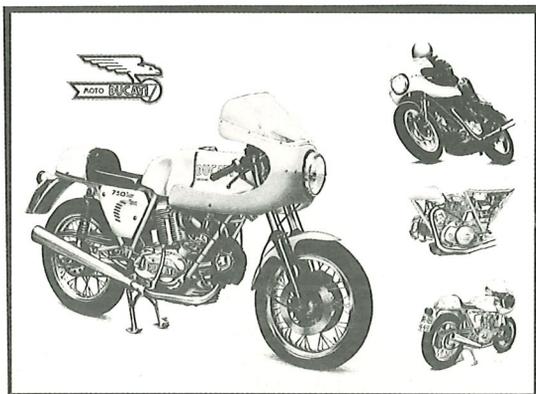
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



Links: Ducati-Zylinderkopf, mit vielfältigstem 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

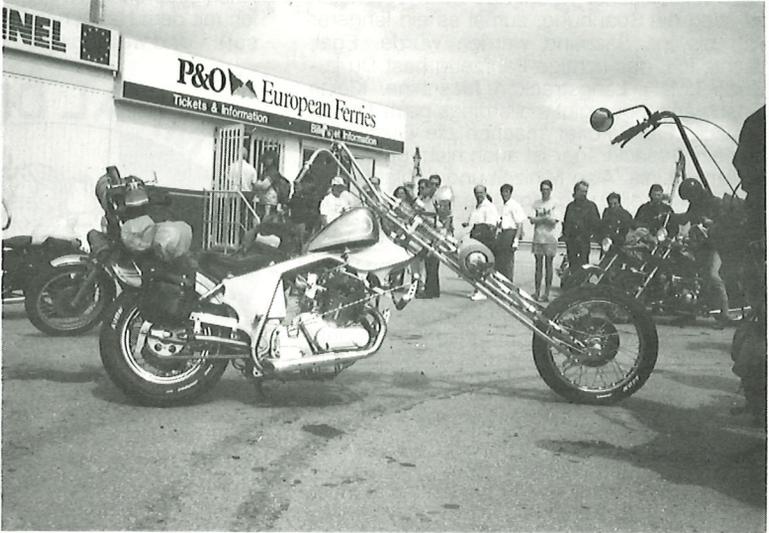
Italo-Chopper aus England

Nachdem wir im letzten Heft anscheinend einige Leser mit dem "Jesus Bike" geschockt haben, möchten wir Euch diesmal zwei Chopper vorstellen, die letztes Jahr auf der "Kent Custom Bike Show" in England zu sehen waren.

Bei dem ersten Bild handelt es sich um eine ehemalige Laverda 750, die samt Motor in türkis-grün-metallisch lackiert ist. Eine ultra lange Gabel sorgt für einen extrem langen Radstand. Sicher nicht gerade handlich, besonders bei den so hoch angebrachten Fußrasten. Das zweite Motorrad ist noch extremer. Hier hat der Erbauer einen Guzzi-Motor quer in einen Starrahmen eingebaut.

Hinter dem Motor sitzt ein englisches Getriebe mit Kickstarter. Ob der hintere Zylinder bei

schnellerer Fahrweise genügend Kühlluft erhält, erscheint mir fraglich.



Al Dente - Italo-Treffen

Überraschenderweise stand ein "familienfreies" Wochenende ins Haus und ich beschloß, ein Italo-Treffen zu besuchen. Unter anderem sah ich mir auch die Termine in der "motalia" an - und da stand es auch schon fest: Am Wochenende geht's nach Schwalbach zum AL DENTE-Treffen.

Nach telefonischer Nachfrage beim Veranstalter stieg die Spannung, zumal es ein längerer Trip bis ins Saarland werden würde. Egal, dachte ich, das richtige Fahrzeug hast Du ja - Guzzi LM = Langstrecken Maschine. Kleine Einschränkungen gibt's allerdings beim Thema Gepäck. Plastikkoffer machen die Guzzi dick und ein Gepäckträger ist auch nicht gut für die schlanke Linie. Also Minizelt und Schlafsack in die Gepäckrolle und dort plaziert, wo sonst keiner sitzen mag: auf der Sitzbank hinter mir. Den restlichen Kleinkram in den Tankrucksack. Am frühen Freitagnachmittag gings dann voller Spannung rauf auf die A1 gen Süden. Irgendwie wollte das Italo-Feeling aber nicht so recht aufkommen. Verstopfung und immer wieder Regenschauer - das war ein harter Ritt bis zum Abend. Meine Fahrnlust trieb mich schließlich von der Autobahn und ich gelangte in ein kleines Nest irgendwo hinter Köln. Die Zimmersuche endete erfolglos - entweder war wirklich nichts frei, oder man wollte mich nicht.

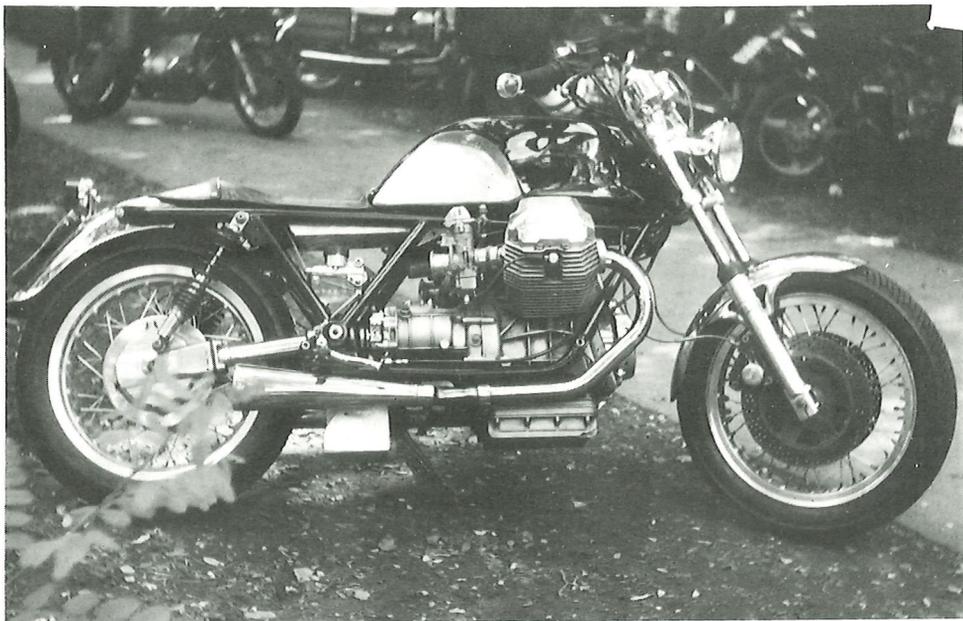
So baute ich mein Zelt im Schutze der Dunkelheit vor der Stadtmauer auf. Die Guzzi hatte einen trockenen Platz unter der Toreinfahrt - alles wunderbar!

Nach einer schlecht geschlafenen Nacht stand ich mit dem Hahnenschrei auf (es war wirklich so!). - Und weiter ging's.



Ich fuhr weiter gen Süden, Berge rauf und runter - es war die Eifel - jedenfalls war's ganz schön kalt da oben - so früh.

*Unten: Ein interessanter Guzzi-Umbau.
Endlich mal was anderes.*



Einsetzender Nieselregen kroch durch das Wachsgewebe und trieb mich "Lonesome Biker" zum Frühstück in einen Tankstellenimbiss. Danach ging alles ziemlich schnell - bald war ich im Saarland, die Sonne kam raus - dann war ich da und hatte das Italo-Treffen dank zahlreicher Hinweisschilder gefunden.



Dort wurde ich von einer handvoll verkarterter Gestalten empfangen.

Eine Tasse Kaffee wurde mir auch angeboten. Es waren wirklich nicht viele da - eine herbe Enttäuschung!

Dann erstmal Guzzi parken, Zelt aufbauen, Mopeds ansehen und mit Leuten reden.

Die Anzahl der Besucher, das Wetter, die Stimmung, die Spannung - alles stieg bzw. wurde besser - bis am Nachmittag erstmal eine Ausfahrt als erster Höhepunkt stattfand.

Brummend und stinkend setzte sich ein Haufen Guzzis, Ducis und so in Bewegung. Ab gings durch die super Saar-Landschaft. Kreuzungen wurden kurzerhand abgeriegelt - der übrige Verkehr mußte warten.

Rund um die Motorräder fanden einige Benzingspräche statt.

Nach dem Besuch eines kleinen Motorradmuseums ging's wieder zurück.

Das Italo-Fieber stieg weiter: noch mehr Leute, noch mehr Mopeds - und dann wurden dicke Würste angewärmt, Bier floß immer zügiger, das Lagerfeuer wurde gefüttert, die CD-Musik spielte und dann wurde es dunkler und es wurde so richtig saugemütlich!

Dann gab's Pokale: Für das schönste, älteste, lauteste(!) Moped und für die weiteste Anfahrt. Es wurde ein langer, fröhlicher Abend.

Am Heimreisetag war richtig gutes Wetter: Trockene Straße, freie Fahrt - so gings nach Hause - mit meinem Pokal im Gepäck.

Keiner war so weit gefahren wie ich.

.... ich dachte, ich schreib's Euch auf - schließlich war das motalia-Heft der Anfang. Viele Grüße Euer Sergio Guzzius



Links: Die Ausfahrt.

Sport-Termine im Oktober

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

Superprestigio in Jarama

Alle Jahre wieder findet nach Beendigung der Straßenweltmeisterschaft der Superprestigio in Spanien statt. Viele Grand Prix Fahrer nutzen diese Gelegenheit für ein letztes Rennen im Jahr. In der 125er-Klasse werden zwei Rennen gefahren und in der 250er-Klasse drei. Der Gesamtsieger wird nach Punkten ermittelt.

250er-Klasse

In der Viertelliterklasse waren alle drei Aprilia-Werksfahrer: Loris Reggiani, Pierfrancesco Chili und Max Biaggi angeeist, Jochen Schmid kam mit der Yamaha und Loris Capriossi war im Training schnellster Honda-Fahrer.

Im ersten Rennen führte Reggiani vor Biaggi und dem Honda-Fahrer Luis d'Antin. Dahinter folgten Alberto Puig (Aprilia), Capriossi, Chili und Schmid. D'Antin stürzte, berührte dabei Reggians Motorrad und verbog den Auspuff der Aprilia. In Linkskurven kratzte jetzt der Auspuff auf dem Asphalt und Reggiani gab auf. An der Spitze stritten sich nun die beiden Telkor-Piloten Biaggi und Chili um den Sieg, dicht dahinter kämpften Schmid und Capriossi um Platz drei. Im Ziel war Biaggi vor Chili und Capriossi vor Schmid.

Im zweiten Durchgang übernahm Schmid die Führung und konnte sich etwas absetzen. Aber im letzten Renndrittel wurde er von Reggiani eingeholt, der nach dem Ausfall im ersten Lauf siegeshungrig war. In der neunten Runde hieß der Leader dann Reggiani, der vor Schmid, Chili und Biaggi die Zielline überquerte.

Das dritte Rennen wollte endlich Jochen Schmid gewinnen. Schon nach zwei Runden hatte er 30 Meter Vorsprung vor Biaggi, Chili, Puig, Capriossi und Reggiani. Puig stürzte und Reggiani streifte eine Tafel, die zu weit über die Boxenmauer gehalten wurde. Mit schmerzhaften Prellungen gab er auf. Mit zwei unglücklichen Ausfällen war es ein schwarzer Tag für den sympathischen Italiener. An der Spitze führte Schmid vor Biaggi, der in seinem Wind-

schatten lauerte. Beim Herausbeschleunigen aus der letzten Kurve ging Biaggi vorbei, gewann den dritten Lauf und holte sich damit den Gesamtsieg.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Max Biaggi (Aprilia); **2.** Pierfrancesco Chili (Aprilia); **3.** Loris Capriossi (Honda); **4.** Jochen Schmid (Yamaha); **5.** Alberto Puig (Aprilia); **6.** Andy Preining (Aprilia); **7.** Eskil Suter (Aprilia); **8.** Luis Maurel (Aprilia); **9.** Frederic Protat (Aprilia); **10.** Oscar Sainz (Aprilia).

2. Lauf: 1. Loris Reggiani (Aprilia); **2.** Jochen Schmid (Yamaha); **3.** Pierfrancesco Chili (Aprilia); **4.** Max Biaggi (Aprilia); **5.** Loris Capriossi (Honda); **6.** Alberto Puig (Aprilia); **7.** Luis d'Antin (Honda); **8.** Andy Preining (Aprilia); **9.** Luis Maurel (Aprilia); **10.** Frederic Protat (Aprilia).

3. Lauf: 1. Max Biaggi (Aprilia); **2.** Jochen Schmid (Yamaha); **3.** Pierfrancesco Chili (Aprilia); **4.** Loris Capriossi (Honda); **5.** Andy Preining (Aprilia); **6.** Luis d'Antin (Honda); **7.** Frederic Protat (Aprilia); **8.** Kenny Roberts jr. (Yamaha); **9.** Eskil Suter (Aprilia); **10.** Chris d'Alusio (Yamaha).

Punkte: .1. Max Biaggi (Aprilia) 38 Punkte; **2.** Jochen Schmid (Yamaha) 32 P.; **3.** Pierfrancesco Chili (Aprilia) 32 P.; **4.** Loris Capriossi (Honda) 24 P.; **5.** Loris Reggiani (Aprilia) 15 P.; **6.** Andy Preining (Aprilia) 14 P.; **7.** Alberto Puig (Aprilia) 11 P.; **8.** Luis d'Antin (Honda) 9 P.; **9.** Frederic Protat (Aprilia) 7 P.; **10.** Eskil Suter (Aprilia) 6 P.

125er-Klasse

In der 125er-Klasse waren die meisten Top-Fahrer der Weltmeisterschaft nach Spanien angeeist.

Im ersten Lauf gab es einen Vierkampf zwischen Carlos Giro (Aprilia), Alessandro Gramigni (Aprilia), Jorge Martinez (Honda) und Ezio Gianola (Honda). In den letzten Runden fiel Martinez mit technischen Problemen zurück. Giro siegte knapp vor dem Weltmeister Gramigni.

Im zweiten Lauf waren es wieder Giro und Gramigni, die um den Sieg kämpften, nachdem Martinez auf dem zweiten Platz liegend gestürzt war. Dirk Raudies (Honda) war zwar dicht hinter ihnen, konnte aber kein besseres Ergebnis als den dritten Platz erzielen.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carlos Giro (Aprilia); **2.** Alessandro Gramigni (Aprilia); **3.** Ezio Gianola (Honda); **4.** Jorge Martinez (Honda); **5.** Dirk Raudies (Honda); **6.** Ralf Waldmann (Honda); **7.** Bruno Casanova (Aprilia); **8.** Noboru Ueda (Honda); **9.** Emili Alzamora (Honda); **10.** Heinz Lüthi (Honda).

2. Lauf: 1. Alessandro Gramigni (Aprilia); **2.** Carlos Giro (Aprilia); **3.** Dirk Raudies (Honda); **4.** Bruno Casanova (Aprilia); **5.** Ezio Gianola

(Honda); 6. Ralf Waldmann (Honda); 7. Noboru Ueda (Honda); 8. Emili Alzamora (Honda); 9. Peter Öttl (Bakker-Rotax); 10. Juan Borja (Honda).

Punkte: 1. Alessandro Gramigni (Aprilia) 27 Punkte; 2. Carlos Giro (Aprilia) 27 P.; 3. Dirk Raudies (Honda) 16 P.; 4. Ezio Gianola (Honda) 16 P.; 5. Bruno Casanova (Aprilia) 12 P.; 6. Ralf Waldmann (Honda) 10 P.; 7. Jorge Martinez (Honda) 8 P.; 8. Noboru Ueda (Honda) 7 P.; 9. Emili Alzamora (Honda) 5 P.; 10. Peter Öttl (Bakker-Rotax) 2 P.

Superbike-Weltmeisterschaft in Assen

Zum ersten Mal gingen die Superbikes in holländischen Assen an den Start. Es wurde aber nicht auf dem großen Grand Prix Kurs gefahren sondern auf einer verkürzten Strecke.

Nach dem Start des ersten Laufes führte Doug Polen auf Ducati vor dem Kawasaki-Piloten Piergiorgio Bontempi. Dahinter folgten die Ducati-Fahrer Stephane Mertens und Carl Fogarty. Mertens ging schnell an Bontempi vorbei und schloß zu Polen auf. Fogarty brauchte fast 10 Runden, bis er an der Kawasaki vorbei war. Mittlerweile hatte auch Raymond Roche, der mit seiner Ducati in der ersten Runde von der Strecke abgekommen war, den Italiener Bontempi eingeholt. An der Spitze wechselten sich Mertens und Polen ab, Fogarty hielt den dritten Platz. Roche fuhr weiter vor und übernahm die Führung, aber beim Überunden verlor er zwei Plätze und wurde im Ziel als dritter abgewunken. Den Sieg holte sich Polen vor Mertens.

Der zweite Lauf war für die Ducati-Piloten Polen und Mertens nicht erfolgreich. Bei Polen fiel ein Zylinder aus und Mertens gab mit överschmiertem Hinterrad auf. Auch er war ein Opfer des Getriebeüberdruckventils geworden, das in diesem Jahr schon einige Ducati-Ausfälle verursacht hat. Die Führung hatte der Italiener Giancarlo Falappa auf Ducati vor dem Kawa-Rider Rob Phillis. Als es anfang zu nieseln, drosselte Falappa das Tempo und ließ Phillis vorbei. Die Strecke wurde immer rutschiger und nachdem Daniel Amatriain (Ducati) und Andreas Hofmann (Kawasaki) in der fünfzehnten Runde gestürzt waren, wurde das Rennen abgebrochen. Nach dem Neustart führte Phillis, aber nach drei Runden kollidierte er mit Bontempi und stürzte. Damit sind seine Chancen auf den WM-Titel sehr klein geworden. Nun führte Falappa, dem der Brite Fogarty wie ein Schatten folgte, das Rennen an. Roche zeigte wieder eine seiner bekannten Aufholjagden, aber als er hinter Falappa auf dem dritten Platz lag, begann sein Motor stark zu vibrieren und er gab sich mit dieser Platzierung zufrieden.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Doug Polen (Ducati); 2. Stephane Mertens (Ducati); 3. Raymond Roche (Ducati); 4. Carl Fogarty (Ducati); 5. Rob Phillis (Kawasaki); 6. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 7. Aaron Slight (Kawasaki); 8. Giancarlo Falappa (Ducati); 9. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 10. Adrien Morillas (Yamaha); 11. Terry Rymer (Ducati); 12. Christer Lindholm (Yamaha); 13. Fred Merkel (Yamaha); 14. Daniel Amatriain (Ducati); 15. Roger Kellenberger (Yamaha).

2. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Carl Fogarty (Ducati); 3. Raymond Roche (Ducati); 4. Aaron Slight (Kawasaki); 5. Daniel Amatriain (Ducati); 6. Fabrizio Furlan (Ducati); 7. Adrien Morillas (Yamaha); 8. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 9. Roger Kellenberger (Yamaha); 10. Jean-Yves Mounier (Yamaha); 11. Mile Pajic (Kawasaki); 12. Johnny Verwijst (Yamaha); 13. Andreas Meklau (Ducati); 14. Jehan D'Orgeix (Kawasaki); 15. Florian Ferraci (Ducati).

Superbike Weltmeisterschaft in Italien

In Monza regnete es bei beiden Rennen. Im ersten Lauf kam die Kawasaki von Rob Phillis als Spitzenreiter aus der ersten Runde zurück. Doch hinter ihm lauerte schon der Regenspezialist Fabrizio Pirovano, der mit seiner Yamaha in der dritten Runde die Spitze übernahm. Zur Spitzengruppe gehörten zu diesem Zeitpunkt noch der Kawa-Fahrer Piergiorgio Bontempi und Raymond Roche auf der Ducati. Pirovano, der die Strecke wie seine Westentasche kennt, legte das Tempo vor. Roche versuchte an Pirovano vorbeizukommen, um sich mit einem Sieg die Chancen auf den Titel sichern zu können. Aber in der sechsten Runde vergrub er die Ducati in den Strohballen. Der Titelverteidiger und Punkte-Leader Doug Polen hatte den falschen Hinterradreifen gewählt und schlitterte durchs Mittelfeld. Pirovano setzte sich schnell von seinen Verfolgern ab und gewann mit fast einer halben Minute Vorsprung. Um den dritten Platz stritten Bontempi und die beiden Ducati-Fahrer Giancarlo Falappa und Stephane Mertens. Falappa rutschte fürchterlich und Bontempi kam mehrmals in den Schikanen von der Strecke ab, ohne zu stürzen. In Runde elf ging Falappa zu Boden, fuhr aber weiter und belegte noch den zwölften Platz. In der letzten Runde überholte Phillis Bontempi und sicherte sich Platz drei hinter Mertens.

Im zweiten Lauf übernahm Pirovano nach zwei Runden wieder die Führung und fuhr auf und davon. Roche machte seinen Fehler aus dem ersten Lauf gut und belegte den zweiten Platz. Mit Abstand wurden hinter ihm die Plätze drei, vier und fünf unter Bontempi, Mertens und Polen aufgeteilt.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 2. Stephane Mertens (Ducati); 3. Rob Phillis (Kawasaki); 4. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 5. Valerio Destefanis (Ducati); 6. Daniel Amatriain (Ducati); 7. Jehan D'Orgeix (Kawasaki); 8. Mauro Lucchiarini (Ducati); 9. Jari Suhonen (Yamaha); 10. Doug Polen (Ducati); 11. Virginio Ferrari (Ducati); 12. Giancarlo Falappa (Ducati); 13. Udo Mark (Yamaha); 14. Patrick Igoa (Suzuki); 15. Vittorio Scatola (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 2. Raymond Roche (Ducati); 3. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 4. Stephane Mertens (Ducati); 5. Doug Polen (Ducati); 6. Giancarlo Falappa (Ducati); 7. Jehan D'Orgeix (Kawasaki); 8. Daniel Amatriain (Ducati); 9. Roger Kellenberger (Yamaha); 10. Virginio Ferrari (Ducati); 11. Jari Suhonen (Yamaha); 12. Gastone Grassetti (Ducati); 13. Mauro Lucchiarini (Ducati); 14. Patrick Igoa (Suzuki); 15. Michel Amalric (Yamaha).

WM-Punkte: 1. Doug Polen (Ducati) 304 Punkte; 2. Raymond Roche (Ducati) 288 P.; 3. Rob Phillis (Kawasaki) 249 P.; 4. Giancarlo Falappa (Ducati) 248 P.; 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 242 P.; 6. Aaron Slight (Kawasaki) 189 P.; 7. Stephane Mertens (Ducati) 167 P.; 8. Daniel Amatriain (Ducati) 142 P.; 9. Carl Fogarty (Ducati) 125 P.; 10. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 101 P.

Battle of Twins - DM BoT auf dem Nürburgring

Mit einem Starterfeld von 17 Motorrädern wurde der sechste von acht Läufen für vermutlich letzten Deutschen Meisterschaft der Zweizylinder auf dem Nürburgring ausgetragen.

Thomas Körner führte acht Runden das Rennen an, bis ihm die Kette abließ. Er hielt an, legte die Kette wieder auf und konnte das Rennen noch als elfter beenden. Den Sieg holte sich Uwe Brunzel vor Bernd König. Der dritte Platz ging an Julius Ilmberger. Claus Caspers war in der zweiten Runde mit einem Highsider gestürzt, als er versuchte, im Castrol-S die Führung zu übernehmen.

Ergebnis: 1. Uwe Brunzel (Ducati); 2. Bernd König (Ducati); 3. Julius Ilmberger (Ducati); 4. Karl-Richard Beck (Ducati); 5. Hartmut Müller (Norton); 6. Dirk Linnebacher (Bimota); 7. Martin Kratzer (Ducati); 8. Herbert Enzinger (BMW); 9. Thomas Schuller (Yamaha); 10. J. van Kranen (Ducati); 11. Thomas Körner (Ducati); 12. Peter Häfner (Moto Guzzi); 13. Raimund Schäfer (Ducati).

Zweizylinder in Aalen

Auf dem Flugplatzkurs von Aalen wurde der vorletzte Lauf zur BOT-DM veranstaltet. Nur 14

Motorräder gingen an den Start. Thomas Körner beherrschte von Anfang an das Rennen und siegte mit über 30 Sekunden Vorsprung. Auf dem zweiten Platz fuhr Jens Hofmann, der aber zwei Runden vor Schluß mit technischen Problemen aufgeben mußte. Dadurch erzielte der Bimota-Fahrer Dirk Linnebacher sein bestes Saisonergebnis, das ihn auch in der Punktwertung auf den zweiten Platz vorschob. Erst sieben Sekunden hinter Linnebacher kam Bernd König auf dem dritten Platz über die Ziellinie. König ist jetzt mit 95 Punkten Punkteleader vor Linnebacher mit 88 Punkten. Außer diesen zwei hat auch noch Thomas Körner mit 81 Punkten rein theoretisch Chancen auf den Titel.

Ergebnis: 1. Thomas Körner (Ducati); 2. Dirk Linnebacher (Bimota); 3. Bernd König (Ducati); 4. Julius Ilmberger (Ducati); 5. Hartmut Müller (Norton); 6. Mathias Dewald (Ducati); 7. Herbert Enzinger (BMW); 8. Jens Polte (KTM); 9. Thomas Schuller (Yamaha); 10. Martin Kratzer (Ducati); 11. Harry Fath (Ducati); 12. Raimund Schäfer (Ducati).

DM-Punkte: 1. Bernd König (Ducati) 95 Punkte; 2. Dirk Linnebacher (Bimota) 88 P.; 3. Thomas Körner (Ducati) 81 P.; 4. Julius Ilmberger (Ducati) 75 P.; 5. Herbert Enzinger (BMW) 54 P.; 6. Karl-Richard Beck (Ducati) 65 P.; 7. Klaus Caspers (Ducati) 57 P.; 8. Jens Hofmann (Ducati) 47 P.; 9. Hartmut Müller (Norton) 38 P.; 10. Uwe Brunzel (Ducati) 29 P.

Wie geht es weiter mit der BOT-DM?

Die OMK will 1993 die A- und B-Lizenzfahrer in der BOT gemeinsam starten lassen, um wieder größere Starterfelder zu erzielen. Ob es eine gemeinsame oder zwei getrennte Wertungen geben wird, steht noch nicht fest.

Viele geben Ducati die Schuld daran, daß die BOT immer eintöniger und uninteressanter geworden ist. Aber was kann Ducati dafür, daß kein anderes Werk einen leistungsstarken Zweizylinder auf die Räder stellen kann oder zu lange dafür braucht? Guzzi hat drei Jahre auf die Daytona warten lassen und der neue BMW-Motor wird auch erst 1993 das Laufen lernen. Nächstes Jahr will der Australier John Britten eine Serie seiner schnellen Zweizylinder auflegen. Der taiwanische Rollerhersteller PGO hat auf der IFMA ein Motorrad mit einem V2 Motor mit 1600 ccm und 90 PS vorgestellt und bei KTM war ein wunderschöner Prototyp einer V2-Sportmaschine zu sehen. Aber bis diese Motorräder den Entwicklungsvorsprung der Ducatis eingeholt haben werden, wird es noch dauern. Und was passiert in Japan? Die Japaner haben bis heute kein leistungsaufbaufähiges Zweizylindermotorrad im Programm und anscheinend auch kein Interesse an der Battle of Twins.

Superbike-DM in Brünn

Den ersten Lauf gewann der Österreicher Karl Truchsess (Kawasaki), der aber keine deutsche Lizenz hat und damit nicht in den Genuß der DM-Punkte kommt. Volle 20 Punkte konnte sein Markenkollege Andreas Hofmann einstreichen, der das Rennen als zweiter beendete. Den dritten Platz holte sich der Ducati-Fahrer Edwin Weibel.

Im zweiten Durchgang kollidierten Ernst Gschwender (Kawasaki) und Truchsess. Beide setzten das Rennen ohne Sturz fort, aber die Verkleidungen waren recht lädiert. Weibel nutzte die Karambolage, um sich abzusetzen. In der Schlußphase versuchte Hofmann noch, seinem schweizer Landsmann den Sieg streitig zu machen, mußte sich aber mit Platz zwei zufriedengeben.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Karl Truchsess (Kawasaki); **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **3.** Edwin Weibel (Ducati); **4.** Andreas Mecklau (Ducati); **5.** Ernst Gschwender (Kawasaki); **6.** Arpad Harmati (Yamaha); **7.** Hayri Winter (Honda); **8.** Bernd Caspers (Yamaha); **9.** Bernhard Schick (Ducati); **10.** Gerhard Häberle (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **3.** Karl Truchsess (Kawasaki); **4.** Andreas Mecklau (Ducati); **5.** Michael Liedl (Kawasaki); **6.** Thomas Franz (Honda); **7.** Hayri Winter (Honda); **8.** Bernd Caspers (Yamaha); **9.** Bernhard Schick (Ducati); **10.** Ernst Gschwender (Kawasaki).

Punkte: 1. Edwin Weibel (Ducati) 134 Punkte; **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki) 121 P.; **3.** Hayri Winter (Honda) 96 P.; **4.** Ernst Gschwender (Kawasaki) 91 P.; **5.** Thomas Franz (Honda) 86 P.; **6.** Bernhard Schick (Ducati) 75 P.; **7.** Klaus Liegibel (Yamaha) 73 P.; **8.** Sven Seidel (Suzuki) 65 P.; **9.** Wolfgang Hambach (Kawasaki) 61 P.; **10.** Bernd Caspers (Yamaha) 58 P.

Fahrer-Transfermarkt

Schon während der letzten Rennen der Saison fing der Fahrertransfer wieder an. Wer wird nächstes Jahr auf welchem Motorrad für wen fahren?

Außer vielen Gerüchten gibt es schon ein paar fixe Verträge.

In der Königsklasse wird Cagiva mit zwei neuen Fahrern antreten. Fest steht der australische Superbike-Meister Mat Mladin, der bei Cagiva einen Dreijahresvertrag unterschrieben hat. Einen Kontrakt über zwei Jahre hat Doug Chandler unterzeichnet, der in diesem Jahr auf Suzuki fünfter in der WM wurde. Chandler soll außer in der 500er-WM auf Cagiva auch bei dem acht Stunden-Rennen von Suzuka und den 200 Meilen von Daytona auf Ducati starten.

Es gibt Gerüchte, daß Cagiva nächstes Jahr vielleicht ein zusätzliches B-Team unterhalten wird. Als Fahrer hierfür ist Corrado Catalano im Gespräch.

Der ehemalige Cagiva-Fahrer Eddie Lawson will den Motorradrennsport an den berühmten Nagel hängen. Auch Alex Barros wird Cagiva verlassen. Vermutlich wird er Teamgefährte von Kevin Schwantz bei Suzuki.

Bei den Viertelliter-Maschinen hat Aprilia anscheinend Schwierigkeiten, gute Fahrer für 1993 zu bekommen und das obwohl die Aprilias bei den letzten Rennen glänzend abschnitten. Loris Reggiani bleibt zwar bei Aprilia, doch Max Biaggi geht zu Honda und Pierfrancesco Chili hat ein sehr gutes Angebot von Yamaha bekommen.

Der 125er-Weltmeister Alessandro Gramigni will zu den 250ern aufsteigen und verhandelt mit Gilera und Aprilia. Bei Gilera steht Paolo Casoli als ein Fahrer fest.

Bei der kleinsten WM-Klasse, den 125ern, wird der Spanier Carlos Giro, der in diesem Jahr beim letzten Grand Prix den zweiten Platz erzielte, Werksmaterial von Aprilia erhalten. Eine zweite Werksaprilia wird Ralf Waldmann bekommen. Bruno Casanova wird wie im Vorjahr Werksmotoren leasen.

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,-
Keiten-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

Die Tücke des Objekts

Teilnehmer: Norbert und Frank; Motorräder: 2 Cagiva SST 250

Im September verschlug es Norbert und mich mit samt unseren Frauen Kerstin und Karin auf das als "Insel der Pauschalreisenden" verschriene Mallorca. Da wir durch einen bekannten die Möglichkeit bekamen, für kleines Geld ein Ferienhaus in dem kleinen Fischerdorf Colonia de San Pedro 3 Wochen lang zu bewohnen, überlegten wir nicht lange und besorgten uns Tickets, um dem nicht ganz so warmen Deutschland zu entfliehen.

Ein paar Tage nach der Ankunft besorgten wir uns einen Leihwagen und erkundeten die Umgebung. Im nächsten Ort, C'an Picafort, entdeckten wir den Easy-Rider-Laden. Dave, ein schmutziger kleiner Engländer, verleiht vornehmlich Fahrräder und kleine Zweitakter. In der winzigen Werkstatt entdeckte ich zwischen einigen anderen Motorrädern eine Ducati 750 GT, die leider nicht zu vermieten war, und eine Moto Guzzi Cardellino.

Norbert und ich entschieden uns für die luftgekühlten Cagiva SST 250, die einen recht ordentlichen Eindruck machten. Am nächsten Tag ließen wir uns von den Frauen nach C'an Picafort fahren, um die Mopeds abzuholen. Für den ganzen Tag bezahlten wir umgerechnet 55,- DM. Meine alte "Ago"-Halbschale und die Sommerhandschuhe hatte ich vorsorglich schon in Deutschland eingepackt. Norbert mußte sich mit einem visierlosen Agy-Integral zufriedengeben, den er beim Easy-Rider ausleihen konnte.

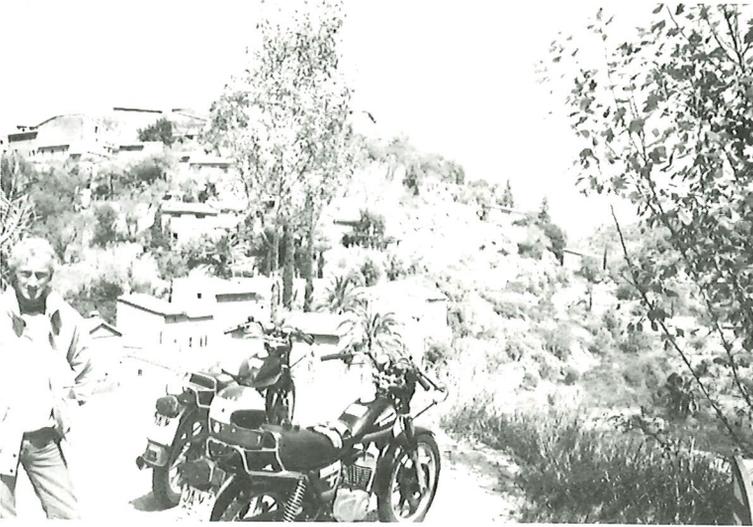
Wir beschlossen, die Bucht von Alcudia schnellstmöglich zu verlassen, um die Sierra del Norte zu erreichen. Motorradfahren macht in den Bergen immer Spaß. Also fuhren wir in nordwestlicher Richtung quer über die Insel. Kurz hinter Selva wurde es langsam bergiger und wir fuhren auf herrlich kurvigen Straßen, die mich an die Alpen erinnerten, Richtung Meer.

Auf der Karte entdeckte ich eine Straße, die geradewegs in die Schlucht von Sa Calobra führte und die anscheinend zu einer besonderen Kurvenorgie einlud. Wir wurden nicht enttäuscht. Aber vorher mußten wir noch mit einem kleinen technischen Problem kämpfen. Auf der Auffahrt zum Berg Sa Moleta verlor ich Norbert auf einmal aus meinem Rückspiegel. Ich drehte um und fand ihn am Straßenrand stehen. Der Motor war plötzlich stehengeblieben. Nach einigen Tritten lief er wieder und wir fuhren weiter. Dies passierte noch zweimal, bis wir die Paßhöhe erreichten. Die Abfahrt in die



Auch auf Mallorca gibt es herrliche Straßen zum Motorradfahren!

Schlucht verlief dann ohne Zwischenfälle. Die Cagiva spuckte zwar ziemlich, aber Norbert ließ sie einfach die traumhafte Strecke hinunterrollen.



Am Meer angekommen, schauten wir auf den Torrent de Pareis, eine herrliche Badebucht, und vermißten unsere Badehosen. Aufgrund der sich anhäufenden Touristenmassen, die in die Schlucht strömten, beschlossen wir, diesen gastlichen Ort fluchtartig zu verlassen. Aber, wie konnte es anders sein, Norberts Bike blieb schon wieder stehen. Wie also mit einem ständig spuckenden, immer wieder stehenbleibenden Motorrad bergauf aus der Schlucht wieder hinauffahren? Erstmal den rechten Seitendeckel runter und nach dem Bordwerkzeug gesucht. Potzblitz, es war noch vorhanden, sogar eine Zündkerze! Also diese erstmal gewechselt und 200 m gefahren. Fehlanzeige! Dann mußten wir erstmal überlegen. Wenn es nicht die Kerze ist, sollten wir vielleicht mal die Spritzzufuhr überprüfen. Ich drehte den Benzinbahn zu und schraubte die Schwimmerkammer ab. Danach drehte ich den Hahn wieder auf "ON" und siehe, es tröpfelte nur eine winzige Menge Benzin in den Vergaser. Da kann das Ding ja nicht ordentlich laufen! Mir fiel ein, daß bei den Dell'Ortos meiner Guzzi unter dem Flansch des Benzinschlauches ein kleiner Siebfilter sitzt. Mit dem Schraubendreher löste ich den Flansch des kleinen Zweitakt-Dell'Ortos... und fand einige Gramm vom feinsten mallorquinischen Strandsand. Ha! Ha! Es gibt keine Probleme, es gibt nur Lösungen!! Norberts schon verdorbene Laune erhellte sich und wir konnten unsere Tour fortsetzen.

Das wurde auch Zeit, denn immer mehr entgegenkommende Busse hinderten uns daran, die Strecke hinauf zu genießen. Ganz schön gefährlich, die dicken Brummer auf den engen Paßstraßen. Wir setzten die Fahrt die Küste entlang in südwestliche Richtung fort. Die kleinen Dörfchen Deya und Valdemossa schauten wir uns noch an, dann wurde es langsam Zeit, die Richtung zu ändern. Über Santa Maria und Inca, wo wir einen kleinen Snack zu uns nahmen, fuhren wir zurück zur Bucht von Alcudia. Kurz hinter Santa Margarita fing meine Cagiva an zu spucken. Da wird doch wohl nicht...??

Aber nein, ich mußte nur den Benzinbahn auf Reserve stellen. An der Tankstelle auf der Küstenstraße hielt ich an und wollte tanken. Norbert meinte, wir sollten erst nach Colonia de San Pedro fahren und auf dem Rückweg tanken. Ich dachte mir, was solls und fuhr weiter. In unserem Feriendomizil haben wir erstmal etwas getrunken und uns den Staub aus dem Gesicht gewaschen. Danach machten wir uns auf den Weg, die Mopeds wieder abzugeben. Gerade als wir aus San Pedro wieder heraus waren, blieb meine Cagiva stehen. Ende aus, Micky Maus! Kein Sprit mehr! Norbert, ca. 20 kg leichter als ich, hatte noch eine Pfütze im Tank und versuchte möglichst nahe an die Tankstelle heranzukommen. Als Zeitvertreib habe ich meine Cagiva in die gleiche Richtung geschoben. Nach ca. 15 Minuten kam Norbert zurück. Auch er mußte schieben, aber nur ein paar hundert Meter. Wir teilten seinen Tankinhalt brüderlich und fuhren gemeinsam nach C'an Picafort. Bei der Rückgabe erzählten wir Dave von dem sandigen Vergaser, was er überhaupt nicht verstehen konnte! Den Staub, der sich in unseren Kehlen vom Fahren, Schrauben und Schieben angesammelt hatte, spülten wir dann in der kleinen Kneipe auf der anderen Straßenseite gründlich herunter. Dort holten uns dann unsere Frauen später wieder ab. Ciao, bis bald! Frank

Rumi - eine Wiederauferstehung

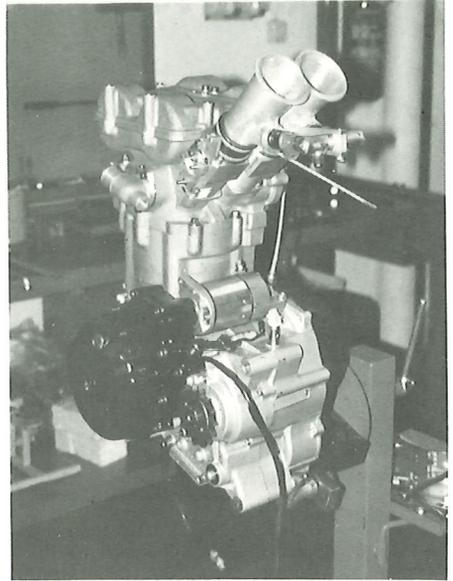
Auf der IFMA fiel dem aufmerksamen Betrachter am Stand der Firma Motorquality ein gelbes Rennmotorrad mit der Aufschrift Rumi auf. Rumi? Sollte diese Firma etwa wieder auferstanden sein?

Bei dem Bike handelte es sich um eine neue SOS-Rennmaschine. Das Motorgehäuse wurde von der Honda Dominator übernommen, während die Aufbauten wie Zylinder samt Kopf und Kolben Eigenkonstruktionen sind. Der Kolben hat einen Durchmesser von 102 mm und in Verbindung mit den 82 mm Hub ergibt das einen Hubraum von 670 ccm.

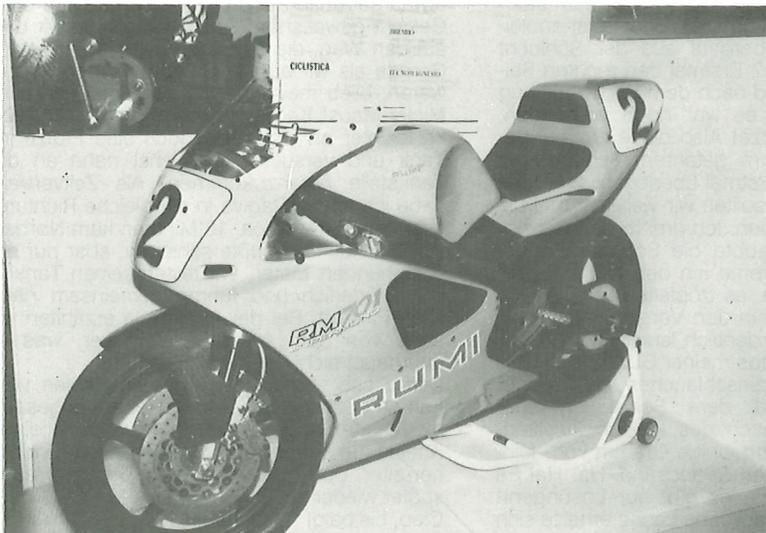
Dem aktuellen Stand der Technik entsprechend sorgt eine Einspritzanlage für das ideale Gemisch. Hier kommt aber kein Bauteil der Firma Weber-Minarelli zum Einsatz wie bei Ducati oder Moto Guzzi, sondern es wurden Komponenten von Bosch verwendet. Dicht am Zylinderkopf sind die Drosselklappengehäuse montiert. Die Einspritzdüsen sitzen in den Ansaugtrichtern. Die Einspritzdüsen sitzen also vor den Drosselklappen. Bei Ducati sitzen sie hinter den Drosselklappen, d.h. zwischen Drosselklappe und Zylinderkopf.

Der Motor soll 70 PS bei 9.000 U/min leisten, ein Wert, der auf gute Plazierungen hoffen läßt. Eine im Ölbad laufende Kupplung überträgt die Kraft auf das Fünfganggetriebe.

Eingefügt ist das Triebwerk in einen Aluminiumrahmen. Vorne soll eine Forcella Italia Upside-down Gabel mit 40 mm Ø das Rad führen und hinten ist ein Ohlins Federbein verbaut. Zwei Brembo-Scheiben Ø 260 mm mit Vierkolbenbremsmätteln aus gleichem Hause werden für die entsprechende Verzögerung sorgen.

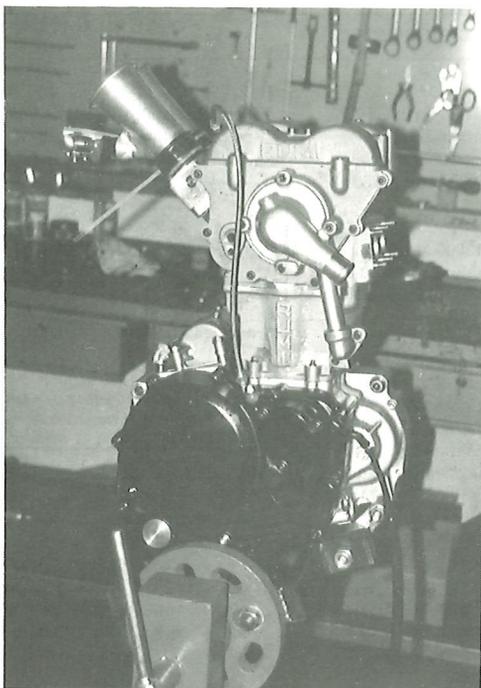


*Oben und auf der rechten Seite: Der Motor besticht durch ein sauberes Finish.
Unten: Rumi, ein neuer Name in der SOS-Klasse.*



Das Trockengewicht wird mit 120 kg angegeben.

Zuerst soll ein Motorrad bei italienischen SOS-Rennen eingesetzt werden. Wenn die Erwartungen erfüllt werden, ist eine Kleinserie, zuerst für die Rennstrecke und später auch für die Straße, geplant.



RPR

**DUCATI
CAGIVA**





**Motortuning
Fertigung von Spezialteilen
Neumaschinen, Zubehör**

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

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

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. Hökensnieder	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 Konstanz
Fa. Stork	Schönauer Straße 2	7800 Freiburg
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	8908 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.

Motalia Anzeigenmarkt

Aprilia

AF 125, Bj. 90, Vers.Schaden, ca. 4000 km, mit Brief, VB 2000,-, W. Huhn, Do/0231/310296

Tuareg 600 Wind, EZ 4/89, 5000 km, Kofferträger, VHB 6500 DM, 089/1402044

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 Ausschlichten und als Teileträger. Tel. 04381/7701

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

Cagiva

Suche für 350-Cagiva/Pantah einen Rumpf-Defekt-Motor oder nur Motorgehäuse für Kettenseite, 0211/285112

Ducati

Verkaufe Ducati 860 GTS, EZ 7.79, Motor gen. überholt, Zustand 2+, metallic-blau, mit Zubehör, Preis VS, Tel. 08678/8831 bzw. 1880 ab 17.00

Duc HR, Kick, 13000 km, Motor noch verbl., 100 % original, 1a Zustand, 17500,-, Tel. 07046/12243 o. 07132/41422

Garagenräumung! Ducati 125cc-Einzykl.-Motor, ca. 1000 km gel., DM 1500,-; Ducati Lingme-Doppelsitzbank, rot, für 750/900 SS, DM 350,-; Ducati Smith-Instrumente für Zweizylinder (Meilent./Drehzm.), zus. DM 250,-; Ducati für 350 cc-Mot., 1 Dell'Orto-Verg. VHB29A, kpl. m. Trichter, DM 225,-; zu verkaufen, Tel. 08807/8756

Suche Ducati Prospekte, Ersatzteil- u. Werkstatthandbücher, T. 09383/6223, G. Will, Altenschönbach 65, 8718 Prichsenstadt

Biete ET-Katalog und Werkstatt-handbuch für Duc 750 + 900 SS, Bj. 91 für zusammen 70,-DM oder einzeln für 50,- bzw. 20,- DM, Tel. 06359/84696

900 SS, Bj. 91, orig. Federbein + Diopa Hinterradabdeckung, rot lackiert, Tel. 0231310296, Huhn, Dortmund

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

Suche Kupplungsdeckel für 900 Königswellenmotor, Tel. 02371/53110, öfter versuchen

DANIELE MOTO
Italienische Motorräder

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

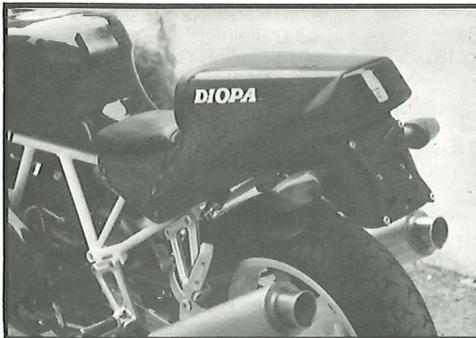
Ersatzteilkatalog 860/900 GTS Bj. 75-77 als Kopie in stabilem Ordner in Klarsichthüllen für DM 50,-, Tel. 07623/2689

Ducati 350 SCR, Jg. 72, orig. Zust. Borrani Doppel Simplex, VB 4000,-, Tel. 004165/452983 ab 19.00 (Schweiz)

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

NCR-Pantah, 2-1, Monococke/V.verkleidung, offene Vergaser, Verkleidung 2-teilig, VB 5800,-; + Le Mans IV Teile, Tel. 05544/8255 (nur komplett)

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



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 - Birnola -
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 SS/91, 2.Hand, Nuda, Doppelscheibe	9700 km	13450,-
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,-
907 I.E./91 1.Hand, rot, kleine Extras	8000 km	14250,-

! 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 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

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 Ettligenweiler * Fa. März-
Acherstr. 10 * 07243/90782
- 7590 Achern * Fa. Otteni + Strauß
Von-Drais-Str. 30 * 07841/1666
- 7637 Ettenheim-Altendorf * Hänslle-Motor-
radsport GmbH * Industriestr. 12
07822/9345-3445
- 7760 Radolfzell * Fa. Andreas Raichie
Konstanzer Str. 34 * 07732/13319
- 7852 Binzen * Motorrad-Center Dreispitz
Am Dreispitz * 07621/63793
- 7961 Vogt * Fa. Moto-Mahle
Küchel 2 * 07527/5377
- 8024 Oberhaching * Fa. Beyreuther
Hahilingastr. 5 * 089/6136263
- 8110 Murnau-Westried * Fa. Hammer
Am Bahnrain 10 * 08841/5374
- 8260 Mühldorf/Inn * Fa. Ebersberger
Donastr. 8 * 08631/5910
- 8385 Pilsting * Fa. Lehermeier Motorräder
Deggendorfer Str. 10 * 09953/1253
- 8400 Regensburg * Zweiradservice B & E
A.-Schmetzler-Str. 37 * 0941/793770
- 8430 Neumarkt * Jura-Motors
Regensburger Str. 84 * 09181/8570
- 8510 Fürth * Fa. Braun & Eschenbacher
Otto-Seeling-Promenade 6
0911/773651
- 8710 Kitzingen * hmf-Motorräder
Muldenweg 8 * 09321/24444
- 8831 Markt-Berolzheim * Fa. Heinrichmeyer
Bahnhofstr. 5 * 09146/238
- 8960 Kempten/Allgäu * Roadrunner Shop
Haslacher Str. 5 * 0831/18493

DUCATI LAMORDA  **MOTO GUZZI**

Über 80 Polyestererteile 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 **280 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 **110 DM**

Vollschale **240 DM**

Mittelteil f. Voll- u. Halbschale **150 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 fast aller originalen DUC-
 Verkleidungsteile u. vieles mehr.

Spezialisiert auf
Ducati-Moto Guzzi-Laverda-MV.

Suche für Duc Pantah 600 Kuppl.
 Korb innen u. außen und Primär-
 antrieb, Tel. 05371/56494

MOTALIA: Der größte
Kleinanzeigenmarkt nur für
italienische Motorräder

Suche: Rahmen für 250-350 M3 1-
 Zyl. event. Tausch geg. 450 M3
 Rahmen, Tel. 09383/6223

Verkaufe Kurbelwelle für Ducati
 250, Staschel RS Pleuel, erleichtert,
 feingewuchtet, Lagersitze aufge-
 chromt, Zylinder mit Omega Kol-
 ben, gebohrt, gekant???, einbau-
 fertig, beides 0 km, Preis VB, Tel.
 0241/62370

Verkaufe von 500 SL Verkleidung,
 Hinterrad, original Ersatzteilliste,
 0441/382237

WHB und ETL für Pantah 500, je 20
 DM; Suche Original-Sitzbank,
 MHR, NCR Alutank und Motor für
 Pantah, Tel. 0241/507469

500 Pantah, EZ 82, TÜV 3.93,
 30000 km, zu verk., top Zust., v.
 Extras, VB 5500,-, Tel. 05952/1687

900 SS, Bj. 91, orig. Federbein,
 Kotflügel hinten und Auspuff rechts
 zu verkaufen, W. Huhn, Do/0231/
 310296

SP 4, 4/92, KD10' neu, Kettensatz
 neu, VB 30000 DM, 09924/822 ab
 20.00

Verkaufe 250 ccm-Motor mit
 SCHMALER Aufhängung in sehr
 gutem Zustand, gegen Gebot ab
 1000,-, Tel. 09545/4746 (BA.)

HR 1 komplett mit NCR-Alu Tank,
 M1R Gabel Ø40, breite Schwinge,
 Bed.-Elemente von 851, Veglia
 weiß, Halbschale, Höcker, Doppel-
 sitzbank neu aufgebaut, rot - ohne
 Motor, VB 6500,- DM, 09924/822
 ab 20.00

Unfall 900 SS, Bj. 90, in Teilen z.
 verk., Motor 20t km, Ventf. neu,
 Schwinge, Federbein, Fußrasten,
 Auspuff, Benzinpumpe, Hinterrad
 usw., Tel. 05592/205 (Göttingen)

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

DUCATI



Norton

CAGIVA

HS

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

Verk. 900 SS-Motor, 7000 km, Räder, Bremsscheiben, Hi-Rad-Bremse, alles Bauj. 90, eventuell Tausch, Tel. 02404/82193

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

Verk. 450 1-Zyl.Rennmasch., Lautenhammer Tuning, Alu-Tank, Borani etc., VB 6500,- DM, Tel. 089/3155730

Verk. 900 SS, Bj. 90 in Teilen, alles neuwertig. Tel. 02867/1764 (Peter)

Verkaufe Ersatzteilkatalog 750/900 SS, Bj. 75 bis 77 als Kopie in stabilem Ordner mit Klarsichthüllen für DM 50,-, Tel. 07623/2689

Hier inseriert - schon verkauft!

Verk. Ducati Campagnolo Felgen MT 2.15-18 u. MT 2.50-18 oder Tausch gegen PVM Dreispeichen-Räder 2.50-18 u. 2.75 o. 3.00-18 oder 1 Zyl. Teile, Tel. 09383/6223

Verk. 750 SS, Bj. 91, Trockenkuppl., 6000 km neuw., 2-Satz Auspuff, VB 13.900,-, 089/ 3155730

Verk. Saturno Jubiläumsmodell (schwarz/gold), EZ 91, 1600 km, 11000 DM, Tel. 07131/32602

Gilera



GILERA

Zweirad
Technik



Heim

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi

Verk. Wechselhöcker P+W Typ Imola neuwertig 300 DM u. Nockenwelle P3, 1000 km gelaufen 200 DM, Tel. 09931/4454

Verkaufe Cali II, Bj. 84, TÜV neu, 25000 km, VB 8500,-, Tel. 07163/51866 (17-20)

Noch ist TÜV möglich!

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

Außerdem alle Typen mit den Rahmen-Nummern: VD, VG, VE, VF, VR + VV.

Andre Vaut: 04284/8300

Von LM IV: Vollverkleidung komplett mit Rechtecksw. 350,-, Lafranconi Serie 250,-, Comp. chrom 350,- (Paar), Tank 200,-, Sitzbank, Heckb. komplett 200,-, Tel. 0621/825436

Verk. V 35 in Teilen, Motor, Getriebe, Räder, Elektrik, usw., Tel. 0441/382237 ab 19.00 Uhr

Suche LM 1 oder 750 S, wenn möglich Lafranconi, Zustand 2-3, Tel. 08071/3431

LM 1 Classic, 78, rot, VB 14000,- lt. Gutachten, 1A, TÜV, Extras: Stucchi, Lafranconi, WBO Alu, Borrani Speichen, Imola Höcker, Halbschale, Batterie unten, 2x Veglia weiß, Motor überholt, Getriebe neu, Metzeler neu, Zahnriementrieb, Tomaselli Kurzhubgasgriff, Vergaser Synchronzug u.v.a.m., Tel. 02041/29554 (7-9 Uhr)

Verkaufe EINZELSTÜCK Guzzi (Eigenbau) mit TÜV, wiegt nicht mehr als 175 kg, hat aber 320 Brembos dafür 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 WP-Mono vo. FI-Upside down, der Daytonaschreck ist ein Eigenbau von 1991 und hat noch einiges mehr zu bieten, DM 23.500,-, Tel. Nr. 05171/81060

Verk. wg. Gespannambau: von 1000 SP Räder, Gabel, Tank, Sitzbank, Verkleidung, Tel. 0441/382237

Verkaufe für runde Guzzimotoren 2 neue, original verpackte Ventildekel z.B. Le Mans I/II für DM 50 Stück, Tel. 07623/2689

Moto Guzzi 850 T4 solo, Bj. 81 mit Zusatzscheinwerfer, Lafranconi, Krauser Gepäckträger und Koffer 44t km, wie neu - sehr schön, FP DM 8100,- telefonisch werktags von 18.00-22.30 Uhr 07451/6510

Für Le Mans I/II 1 Satz 850 ccm Kolben und Zylinder, neu, original verpackt DM 550,-, Tel. 07623/2689

Verk. Moto Guzzi Teile: Alu-Kastenschwinge für Mono oder Doppelfederbein DM 690,-; Monofederbein Fornales DM 390,-; LM 3 + 4 Räder je DM 95,-; Lenkungsämpfer 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

Suche Cali II bis 8000 DM. Verkaufe Guzzi Convert, Bj. 76, Tel. 04829/7058

Wer hat noch Werkstattbuch, Ersatzteilkat., Schaltskizze für LM I in der Ecke liegen? 05261/6202



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!
- Bleifreiumbauten - kleine Modelle im Tausch
- große Modelle nur Umbau
- Motoren-, Getriebe- und Kardaninstandsetzung für alle Modelle
- Glasperlenstrahlen
- spezielles Tuning und Zubehör für kleine Guzzis
- täglicher Schnellversand

Wir haben noch:

DUCATI

aprilia

MOTO GUZZI

851 Strada
750 SS

AF 1 Futura

California III
Quota (Vorfühmotor.)

Nutzen Sie jetzt unsere attraktiven Herbstkonditionen!

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland

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

Motalia Anzeigenmarkt

Tausche UNO LC4 Fahrwerk geg.
Unf. Guzzi ab 850, Duc 900 SS
Halbsch: m. Sch. u. Höcker DM
400,-, 067526106

Suche Tank V 35III/Imola oder V
50III/Monza (rot) sowie Sitzbank
Monza/Imola, bitte Jörg verlangen
02241/311885

V 65, Bj. 83, mit Unfallschaden VB,
Drosselsatz für V 65 FP 150,- mit
Gutachten u. LM 3 Tank 200,-, Tel.
0531/311499

Wir sind umgezogen

MAX, der MOTO GUZZI-Teile-Direkt-1



MAX

Ersatzteil-Zentrum: „Schnellst-Versand“ + „Direkt-Verkauf“

KARLSRUHE

Pforz



Verk. für LM II: 1-M. Höcker, Tank,
neu, ind. rot, Ago-Verkl., Orig.
Bremsen, Orig.-Räder, VS, Tel.
02332/4206 od. 83690

Verk. Moto-Italia Vollverkl. und
Wechselhöcker TÜV je DM 250,-
VB, 1 HR-Felge LM 3 60,-, 05341/
331203

Suche günstig LM 1 o. 750 Sport
(oder Fahrwerk), Zustand egal,
zum Aufbauen. Späteres Wieder-
verkaufsrecht wird zugesichert!,
04471/86360

Suche f. Call II Teile: Schutzbleche
v. u. h., Rahmenunterzug i.u.r.,
Fußrastenanlage, Einzel-oder Dop-
pelsitzbank, Chromteile. Suche für
LM 1/2: Motor, Getriebe, Hinter-
radantrieb, erste Höckersitzbank
(LM 1) und Instrumentenkonsolle,
04471/86360 oder Jochen Büchel,
Sevelterstr. 25, 4590 Cloppenburg

Suche Gepannschwinggabel für
T3 gebraucht, aber auch ruhig
neue anbieten oder Lieferadressen.
Tel. 02741/21474 oder abends
02747/2371

Suche für LM II Alutank lang, Lima-
deckel Alu, Ansaugtrichter Alu 36
lang und Batterieplatte Alu, Tel.
040234847

ITALO MOTORRAD HANDEL

Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP-ANGEBOTE IM NEUEN KATALOG "ESCHER '92"

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

GLEICH ANFORDERN - ES LOHNT SICH!

B. ESCHER
Unterstraße 70

4717 NORDKIRCHEN 2



Wer kann Auskunft geben über den
Gepäckträger der Calli III bei dem
der Haltebügel entfernt wurde (ge-
rade lange Version). Wo gekauft
oder gebaut? Habe sie beim Tref-
fen in Lohfelden am Samstag ge-
sehen. Tel. 05507/7835, S.
Schulze, Göttingerstr. 4, 3401
Ebergotzen

Vollverkleidung Motobecane, Typ
DMB 6, rot, komplett mit Halterung,
450,00 DM; Sitzpolster-Einsatz für
LM 4 (Moto-Spezial, Einmann-Ein-
satz) 230,00 DM; Vorder- und Hin-
terrad LM 4 mit Bereifung, je 200,00
DM, Tel. 02303/12233

MOTO GUZZI

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

LAVERDA

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

DUCATI

900 SS,HR, SD | Einzylinder 125-450

MORINI - AERMACCHI - MV AGUSTA

ERSATZTEILE neu + gbr.
Lafrancconi, Conti/Veglia, Brembo
Schnellversand In- und Ausland

FRODO's Zweirad-Garage

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

Suche günstig Seitenständer für
LM II, Tel. 0211/348017

VV Stucchi 180,-, Tel. 05592/205

850 GT Eldorado, Bj. 83, orig.
Zust., schwarz, DM 5900,-, 02065/
65876

Suche Nuovo Falcone, bitte jeden
Zustand anbieten, Tel. 09545/4746

Motalia Anzeigenmarkt

Hinterrad Gußfelge für LM 5 paßt auch für Cali 3 zu verkaufen, Tel. 04431/5195 evtl. Anrufbeantworter, bitte Nachricht hinterlassen

Gabelbrücken v. LM 3, Getriebe v. 750 Sport, neue P3-Nocke, 380-Marzocchi-Gabel LM 1-3, 1 Hinter-rad V7 Sport, 0211/452649

LM 2 Teile: P+W Halbschale kpl. 300,- und viele Original-Teile wegen Platzmangel fast geschenkt, T. 0722374248 Alex

en!
port



M. Hartmann

MAX

- Teile Direktimport für MOTO GUZZI
- Zubehör Sport + Tourer
- Edel-Teile „MAX“



7530 Pforzheim · Villingerstr. 7 · Fax: 0 72 31/35 41 50

072 31/35 39 21 o. 35 40 63

→ **Kostenlose Preisliste anfordern!!**

Suche: LM 4 Schwinge, 40er Dell'Orto für LM 3; Stephan Wehling, Georg-Löwel-Str. 37, 6520 Worms 11

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

LM III, EZ 4/85, 40000 km, viel Zubehör + alle Originalteile, Zustand 1a, 9500,-, Rainer 02951/3401

Suche Seitenwagen für Mille GT mögl. klein ohne Rahmenumb. u.U. Velorex, Tel. 05461/1766 ab 17 Uhr

Verk. Classic Halbschale Reichert-Racing, komp. m. Scheibe, Scheinw., Halterungssatz, Blinker, Spiegel, Untert. und TÜV-Gutachten 400,-, siehe Anzeige v. Stein-Dinse in diesem Heft, Thomas Klabunde, 05247/4582 oder 6429

LM III, 1000er Satz neu, Doppelzündung, Konis, Lafranconis, Mot.-Spez. 1/2Höcker, Alu-Stirnräder, 40er Dell'Ortos offen, Alu-Cockpit, LM I Tank, Halbschale, runder Scheinwerfer, Moto-Italia Rastenanlage und extras, 11000 DM, 04763/7016, nach 17.00 Uhr

Verkaufe für Le Mans I/II Gepäcktaschenhalter 2-teilig links und rechts für DM 50,-, Tel. 07623/2689

Moto Spezial Zahnriemenantrieb VB 200,-, Synchronsteuerung VB 120,-, Tel. 06134/25387 oder 4585

Suche gepflegte California II, weiß, Speiche oder gut erhalten. V7 850 GT Calif. mit wenig km, Tel. 05321/8704

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



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)

Rarität: Moto Guzzi 850 T4-Gespann, Rundmotor, EML-Rohrspeichen, 15", 2CV6-Radnabe, Öltemp., Gep.-träger am Motorrad u. SW, moderne Sitzbank, Bj. 81, 43t km, wie neu, FP DM 11.800,-, telefonisch werktags von 18.00-22.30 Uhr 07451/6510

Moto Guzzi, Bj. '80, TÜV 9/94, Basis V 1000 G5, Umbau auf LM II, 998 ccm, 40er-Vergaser, 63 kw, Classic-Halbschale, Alu-Armaturen-cockpit, polierte Brems- u. Kupplungshebel, 1-Mann-Valpolinihöcker, offenes Rahmendreieck, Batterie unter Getriebe, Krenzer-Anlasserrumbau, polierter Limadeckel, Chrom Sturzbügel, gerade Ansaugstutzen, offene Trichter, Stahlflex-Bremsleitungen, zurückverlegte Stucchi-Rasten, Lafranconis, Konis, 120er Hi-Reifen, km 39000, Zubehör: Orig.-Auspuff, Stucchi-VVK, Sitzbänke, Kleinteile, VHB 10.500,-. Tel. 06831/43123

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

Verk. T3-Motor, Gehäuse glasperlengestrahlt, VA-Schrauben, Steuerkettenspanner, neu abgedichtet, Ventile eingeschliffen, mit LiMa und Verteiler, Motor noch offen zum Anschauen, VHB: 2000,-; Getriebe v. LM I (30t km) 1100,-, Agostini Rastenanlage 150,-, Anlasser 220,-, Tel. tagsüber 06151/343164, ab 18.00: 25361

Kolben, Zylind. 1036 ccm, Drehmomentnocke u. Getriebe-Teile zu verkaufen, 07544/71106

Moto Guzzi V 1000 SP2-Gespann EML-Midi, 15" EML Verbundräder, EML-Schwinge, neue Bremsscheiben, Seitenwagenbremse, 25 Liter Zusatztank, sehr gepflegt, kein Winterfahrzeug, 3100 km, EZ 6.87, Festpreis 15500 DM, Tel. 0531/314949 oder 314082

ITALO MOTORRAD HANDEL

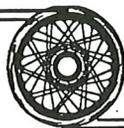
Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

- | | |
|-------------------|---|
| Le Mans I | rot, 37.000 km, Bj. '78, Originalzustand |
| 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 Verkl'dg. 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, Lafranconis |
| California II | Auspufftüten, v + h neu bereift |
| T3 | weiß, 21.000 km, Bj. '84, orig.Zustand - top-stahlblau, 49.500 km, Bj. '81, m. Lenkerverk., Sturzb. |
| T3 | rot, 41.100 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl. u. Koffer |
| T4 | dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer L/R, Top-case |
| T4 | dunkelrot, 31.000 km, Bj. '81, top gepflegt, orig. |
| SP 1000 | silber, 53.000 km, Bj. '79, orig.Zustand - top- |
| V7/850 GT | 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 |
| V 35 Imola, | rot/schwarz, 26.000 km, Bj. '83, guter Zustand |
| 2x Nuovo Falcone, | Bj. '71, Behörde, dunkelgrün, geringe Laufeistung |

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



Suche V 65 GT Sessantacingue,
Tel. Büro 03641/419276, Fax:
03641/419283

Moto Guzzi Le Mans, Bj. 77, 1000 ccm, Lafras, Moto Italia Verkl'dg., Moto Italia Fußrasten, EMP-Felgen, Höcker Sitzbank, Rahmen kunststoffbeschichtet, alles TÜV. Tel. 07665/41390, abends 40177

Verkaufe LM V, EZ 7/89, 1.Hd., Lafranconis, Reichert-Halbschale, VB 9800,- DM, Tel. 05832/6254

Suche Fußrastenanlage für V7 Sport, Bj. 72, 08453/8197

WHB und ETL für V 35, je 15 DM; Rep.Anl. für 850er 30 DM, Tel. 0241/507469

Verkaufe Cali III, Bj. 91, 10t km, Speiche, Koffer, 11.800,- DM, Tel. 04124/5735

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

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. E-Teil-Katalog für LM2, 040/
7458722

Achtung! Lagerrestverkauf

Batteriekasten 28 AH VA 80,-
Schutzblech Alu hinter der Batterie
wie Original LM I/II/II/S 80,-
Batteriegrundplatte wie Original
VA/ALU 40,-
Cockpitgrundplatte für drei
Armaturen aus ALU mit Halter für gr.
Instrumente aus VA 60,-
Original Cockpithalter aus VA für
35er Gabel z.B. LM I/II/T3 paar 30,-
Alle Teile neu
und hochglanzpoliert
Tel. 02432/20179 ab 22.00 Uhr

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

Laverda

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

Garagenräumung! Laverda für 750
1 kplt. Vorderrad, Grimeca-Dop-
peln-Replica m. Tachoantrieb u.
ME 77 (3.50x18) alles neu, DM
750,-; dazu passende kplt. neue
Magura Lenkerarmatur, DM 80,-;
Laverda 750 Doppelsitzbank, DM
350,- zu verkaufen, Tel. 08807/
8756

Zu verkaufen: Laverda 500 Fur-
mula, 1982, Preis auf Anfr. Tel.
0317010210, Fax 0317010150,
Schweiz

Suche 1000er in Einzelteilen oder
komplett, Zustand egal, auch ohne
Motor zum Restaurieren, bis Bj. 80,
auch Unfall. Tel. 0228/639280

Verk. Laverda 1000, Bj. 73, Nr.
1011, wenig km, sehr guter Zu-
stand, auf Wunsch Foto, Preis VB,
Tel. 02661/1403

**Laverda 750 SFC Elektronik, An-
gebote ab 26000,-, Tel. 08586/
4830, Fa. Landtag, Hauzenberg**

Verk. Laverda 1000 SFC Classic,
Bj. 87, 30000 km, 3in1 Anlage VA,
40 mm Krümmer, Reifen, Kette, Rit-
zel neu, VB 13000 DM, 04133/6579

Verk. Edelstahl 3 in 1 Anlage mit 40
mm Krümmer für 1000 SFC und
RGS, Preis 950 DM, 04133/6579

1000 3 CL, Bj. 76, 32000 km, 2
Jahre TÜV, ab 19 Uhr 04172/7667

Su. 1000er Laverda Yota o.ä., kann
def. o. nicht kompl. sein, 07046/
12243 o. 07132/41422

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

Verk. Laverda 750 GT, Bauj. 69,
Optik wie SF, VB 3800, Tel. 07240/
5334 ab 18.00

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

Verk. Rep.-Anltg. + E-Teil-Kataloge
f. 3C/3CL, RGS, SFC, RGA u.
1000/1200 sowie Fahrerhandbuch
3C, 040/7458722

Morini

Suche Ersatzteilkatalog für 250 V
und 3½ sowie 250 V bis 1500 DM,
Tel. 0241/507469

Morini 500, Bj. 81, 32t km, Speiche,
Doppelsimples, Stummel, Ver-
schleißteile neu, Zubehör, VB 5800,
Tel. 07031/277088

Sonstiges

Hallo Georg aus Berlin! Vielen
Dank für die Information über den
Zündverteilerdeckel. Fred aus Wil-
deshausen

Suche Seitenwagen (nur das Boot)
Squire, HMO, Borchmeier, EML
Mini, Tel. 0441/382237

Moto Stefano



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

10 x MV Agusta 98 ccm - 350 ccm	
Moto Guzzi Le Mans III top	6.000,-
Moto Guzzi V 50 Monza orig.	2.800,-
Moto Morini 3½ Sport Topzust.	1.800,-
Laverda 750 SF techn. top	3.500,-
Aermacchi 350 fahrbereit	2.000,-
Ducati Hailw. Rep. 4000 km	12.000,-
Motobi 250 SS fahrbereit	1.400,-

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

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

Suche Unfall-RGV von 79-92 auch
Totalschaden oder CBR 600 (Hon-
da), Tel. 05171/81060

Su. 38er Krümmer (paar) o. orig. f.
LM 2 u. 1 bzw. 1/2 Mann Höcker-
bank, Tel. 02103/88272

MOTORRADSI T ZBEZÜGE REPARATUR POLSTERUNGEN

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

**BERTRAM SÄ TTLER HEINESTR.9
7539 KÄ MPFELBACH 1 · 07231/82184**

H-72 mit Seitenwagen als Winter-
puzzel, Bj. 56, DM 2000,-, 0761/
278852

Tausche Alpine A 310 V 6, im Brief
150 PS, rot, TÜV 9/94, Höhe 110
cm, Mod. 78, Original, 14900,- DM;
Nehme LM 1, 750 Sport (\$) oder
Ducati (auch Königswelle) zum an-
gemessenen Preis in Zahlung.
04471/86360

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Morini 3 1/2 Sport DM 4.500,-
 Moto Guzzi S3 z. Aufbauen DM 5.500,-
 Moto Guzzi Le Mans I, Bj. 75,
 27.000 km, orig., TÜV DM 8.500,-
 Laverda 500 TÜV DM 6.000,-
 Laverda 750 SF2, TÜV DM 6.800,-
 Laverda 1000 3C, TÜV, Bj. 73,
 orig., 14.000 km DM 9.000,-
 Laverda 1000 3, TÜV, Bj. 71,
 Trommelbr., DM 8.500,-
 Benelli 750 Sei, TÜV, Bj. 76,
 12.000 km, orig. + Teile DM 8.800,-
 ENFIELD Bullet 500 de Luxe, Vor-
 führn., nur 400 km, Extras DM 7.500,-

Laverda Teile, Service, Restauration,
 VA-Auspuffanlagen
Tel. 08074/1215, Fax 1648

Verk. Unfall Rahmen Yamaha SR
 500 mit Brief, 09383/6223

Moto Morini 175 Settebello, 125
 Corsaro. Gilera 150 Turismo, 55,
 mit Parieren, DM 4800,-. Tel.
 Schweiz 077518546

Suche: Kleine bis mittelgroße
 Werkstatt im Raum Oldenburg/
 Niederg. Ansgar Tel. 0441/382237

Zwei Zylinder sind genug und immer
 schön rechts fahren, weil links
 fahren die Duc's. Das rasende
 Huhn grüßt alle Guzzi-Treiber.

CB 250 G, EZ 1976, 1990 neu auf-
 gebaut, viele Ersatzteile, § 2/94, VB
 2500,-, ab 19.00: 02841/22691,
 Matthias

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -

VA Auspuffanlagen

für (fast) alle Europäer

z.B.: LAVERDA 1000 = 1150,-
 MOTO MORINI 3 1/2 = 950,-
 DUCATI DARMARH = 980,-

VA AUMANN

Tel. + Fax
04432-1610

Matchless - Ducati - Vincent - Norton - AJS - BMW - Moto Morini - Enfield

Verkaufe Lederjacke Gr. XL, DM
 220,-, Tel. 09253/1414

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

Reifen: 1x ME77 Front 3.50H18 3,5
 mm, 1x ME77 Perfekt 4.00H18
 6mm. 1x Batterie FB 60-N24L-A
 neuwertig, Preis VB. Tel.
 05703/889

KS 125 Sport, Bj. 73 mit TÜV und
 neuen Reifen 800,-, Teile f. RD
 250/DS7, Tel. 05592/205

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Aermacchi 250, 4-Takt.	1300,-
Aermacchi 350, 4-Takt.	2200,-
Ducati 500 GTV	1200,-
Ducati 450 Scrambler	3100,-
Laverda 125	1000,-
Moto Guzzi Le Mans I	5700,-
MV Agusta 350 Sport	3000,-
Morini 350/500	1650-/3200,-
Parilla 175 cc, Viertakt	3000,-
Mondial 175 OHC	900,-

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratzenried 112
Tel: 07522/4411

Zubehör

**Hier inseriert - schon
 verkauft!**

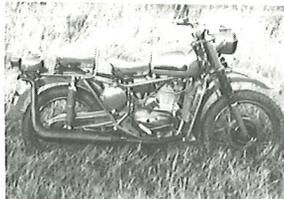
King + Queen Sitzb., schwarz,
 neuwertig für 200 DM (NP 398 DM)
 zvk. Tel. 06202/24059, Markus

**Die nächste MOTALIA
 erscheint am
 15. November.
 Redaktionsschluß ist der
 2. November.**

BIKER'S GALERIE



**Laverda 200, Paralell-Twin, hat
 Sound wie eine "Große", Bj. 64,
 23.000 km, guter Originalzu-
 stand, 2900,-**



**Bianchi MT 61, Amphy-Krad,
 Bj. 61, 320 ccm, 10 PS, 1.100
 km, rot, einwandfreier Zustand
 6.900,-**

**Moto Guzzi V-700, Bj. 71, verstärktes Motorengehäuse,
 TÜV 2 Jahre,**

6.500,-

Moto Guzzi Falcone, Bj. 71, unrestauriert, fahrbereit

2.900,-

Moto Guzzi Falcone, Bj. 70, guter Originalzustand,

4.300,-

**Seitenwagen, Replica Steib 501 S (Zigarre), NEU
 mit Kofferraum,**

4.700,-

Telefon 04193/91559, Fax 04193/91552



M. Hartmann

MAX

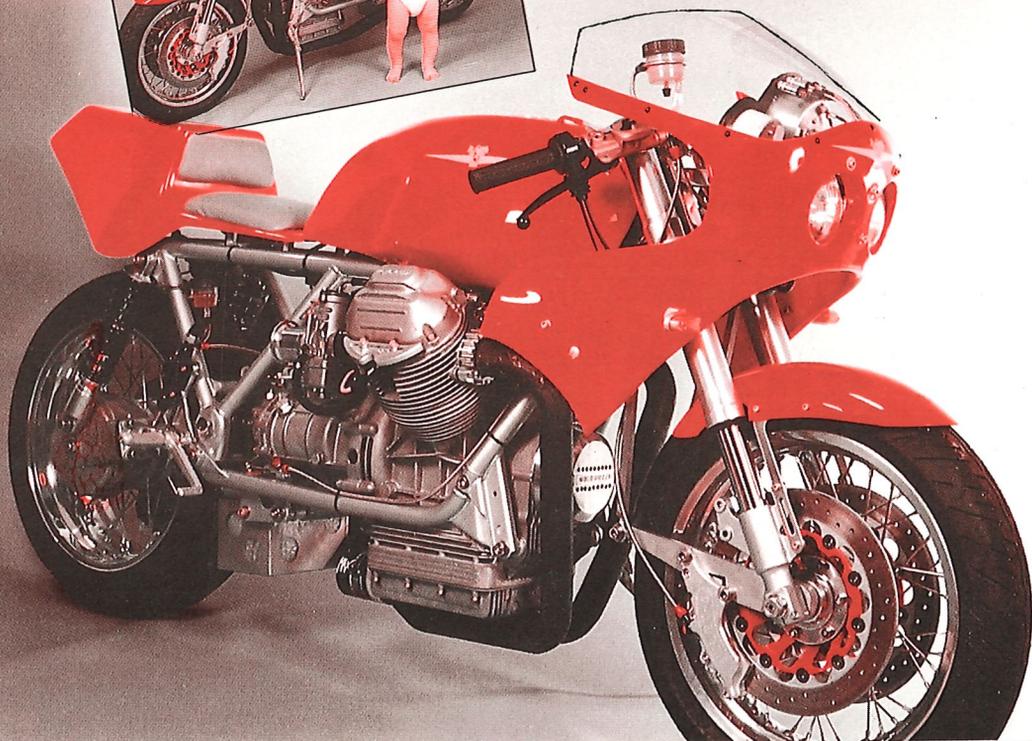
- Teile-Direktimport für: Moto Guzzi
- Zubehör (alle Modelle)
- Edel-Teile „MAX“

MAX-BOT-GUZZI

in Kürze mit TÜV:



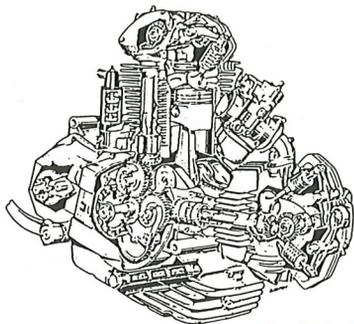
- z.B. ● 17 Zoll Speichenräder ● vorne 120/70, hinten 180/55 Bereifung ● 6 Kolben-Bremszange ● Upside-Down-Gabel/mech. Antidive ● breite Schwinge ● 1040 ccm/96 PS a. Hinterrad ● Auspuff 2 in 1 – VA-Kohlefaser ● Einscheibenkupplung ● elektr. Hallgeber-Zündung ● MAX-Verkleidung + Sitzbank, usw., usw.



M. Hartmann
MAX

Villinger Straße 7 • 7530 Pforzheim • Fax 072 31/35 41 50

072 31/35 39 21 o. 35 40 63



DUCATI

Andreas Nienhagen
Eberhardstraße 28
7050 Waiblingen 4
Hegenach

0 71 51 / 5 28 77

desmo

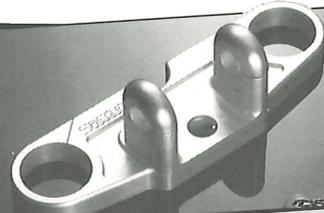
DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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-BREMSPANLAGEN**

Umrüstbremsanlage Ducati 750 SS
auf Doppelscheibe!



SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

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