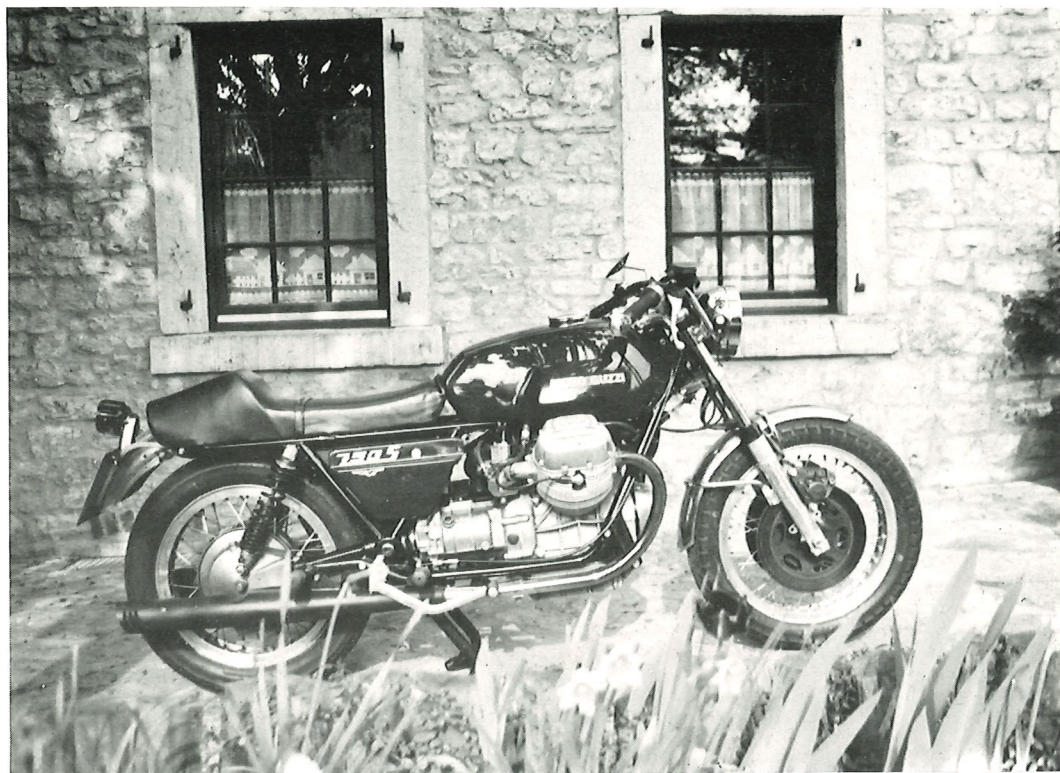


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALIA

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



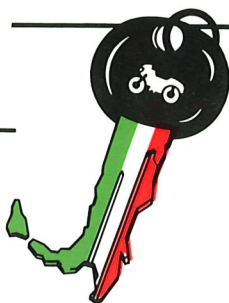
12 Jahre auf Moto Guzzi

"Laut ist out" - muß das sein?

120.000 km mit einer T3 Cali

Enduros auf Gran Canaria

**STEIN
DINSE**



TRAG DEN ADLER



AUF DEM TANK!



MOTO GUZZI

was sonst?

Ausführlicher 80-Seiten-Katalog ♦ 14.000 verschiedene
Motorradartikel sofort lieferbar ♦ 24 Std.-Service ♦ Dauer-
hafte Niedrigpreise durch direkten Import ohne Zwischen-
handel ♦ Jetzt unseren kostenlosen Katalog anfordern
(bitte schriftlich, Karte genügt)

STEIN-DINSE GMBH ♦ IM ALTEN DORFE 3F ♦ 3300 BRAUNSCHWEIG
TEL 05 31 - 31 49 49 + 31 40 82 ♦ FAX 05 31 - 31 41 40

Impressum

MOTALIA
Verlag Felix Hasselbrink
Schönberger Str. 2
2322 (24321) Lütjenburg
Tel.: 04381/7701, Fax: 9623

Herausgeber:

Felix Hasselbrink

Redaktion:

Felix Hasselbrink (verantwortlich),
Susanne Schwarz, Frank Rütbesamen

Weitere Mitarbeiter:

alle Inserenten und Leser

Gültige Anzeigenpreisliste:

Nr. 1/93, 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 Vorla-
gen übernehmen wir keine Haftung, sie sind aber
herzlich willkommen.

Veranstaltungshinweise, technische Tips etc. ohne
Gewähr.

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

Nachdruck einzelner Artikel oder Auszüge sind nur
mit schriftlicher Genehmigung gestattet.

Hallo Italienerfreunde!

Im letzten Heft hatten wir Euch nach Eurer Meinung zu dem Thema "Laut ist out" ge-
fragt und es sind auch einige Briefe bei uns
eingegangen (siehe im Heft). Als Grundtenor
scheint die Meinung vorzuherrschen, daß
man auch mit einem lauten Motorrad leise
fahren kann. Das ist sicher richtig, aber wer
mit seinem Motorrad in eine Polizeikontrolle
kommt, bei der die Phonzahl gemessen wird
(und das fordert der IVM ja ausdrücklich),
kann sich nicht damit rausreden, daß er ver-
sucht, in Wohngebieten leise zu fahren. Hier
zählen dann nur die Meßwerte.

Jetzt werden sich sicher einige zurücklehnen
und beruhigt denken, daß ihnen nichts pas-
sieren kann, da bei ihnen ja die Lafranconis
oder Contis eingetragen sind. Das kann aber
für viele in der Kontrolle zu einem bösen
Erwachen führen. Es gibt einige Händler, bei
denen man zwar die Auspuffe für gutes Geld
eingetragen bekommt, aber bei manchem
von diesen Händlern wird zwar der Schall-
dämpfer eingetragen, aber es werden die
Phonwerte im Brief nicht geändert oder es
wird nur das Standgeräusch angepaßt, aber
nicht das Fahrgeräusch.

Im Endeffekt sind aber gerade diese Phon-
zahlen entscheidend, denn die müssen mit
den Messungen der Polizei übereinstimmen.
Ist das nicht der Fall, gibt es Schwierigkeiten
bis hin zur Beschlagnahme des Fahrzeuges.
Wir möchten die unter Euch, die Lafras oder
Contis eingetragen haben, bitten, uns eine
Kopie des Briefes mit der Angabe, wo die
Auspuffanlage eingetragen wurde und was es
gekostet hat, zuzuschicken, damit wir dieses
Thema etwas genauer beleuchten können.

Pfingsten findet in Norwegen ein Guzzi-
Treffen statt und ein Wochenende später
findet das schwedische Italo-Treffen statt.
Wir wollen diese Gelegenheit für einen
Kurzurlaub in Skandinavien nutzen. (Irgend-
wann müssen wir ja auch mal Urlaub ma-
chen.) **Daher erscheint die nächste Motalia
erst am 19. Juni.**

Euer Motalia-Team

12 Jahre als Guzzi-Fahrer

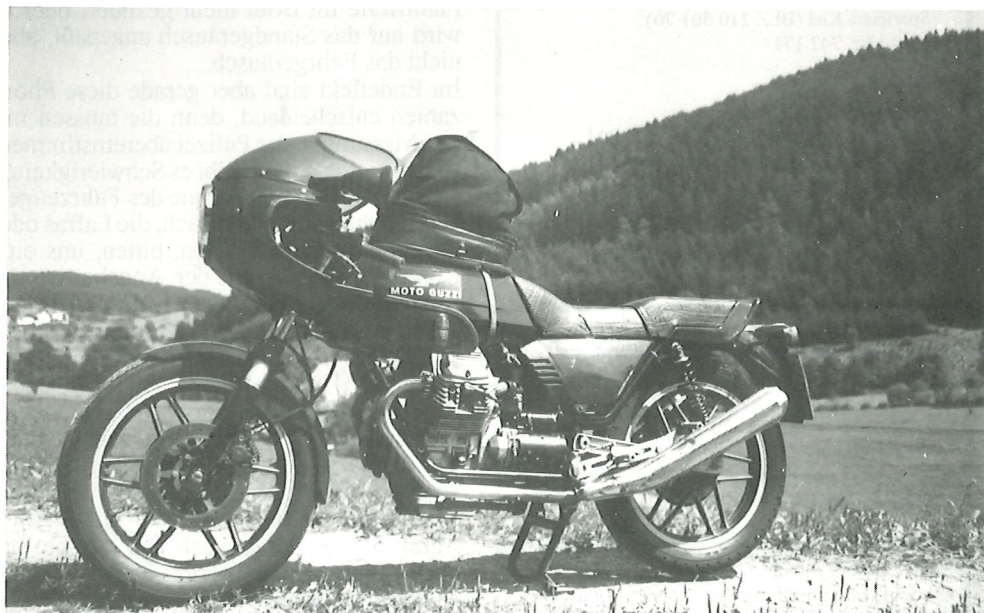
Es ist vollbracht! Nach 12 Jahren Schrauben und Fahren werde ich meine Moto Guzzi verkaufen. An einem der üblichen Schrauberwochenenden im Winter habe ich mich geistig von dieser Maschine getrennt. Angefangen hat es 1981 und hier ist meine Geschichte bzw. Leidensweg.

Von meinen ersten Ersparnissen nach der Lehre kaufte ich mir eine V 50 Monza. "Jetzt ist alles klar" werden einige sagen, "Wer eine V 50 kauft, ist selber Schuld." Das stimmt auch, aber das konnte ich damals nicht wissen. Ich war 21, und da waren kaum Guzzi Fahrer, die ich hätte fragen können. Zunächst mal legte ich gute 6.500,- auf den Tisch des Händlers und sah grundsätzlich, daß ich ja eine neue Maschine mit Garantie gekauft hatte.

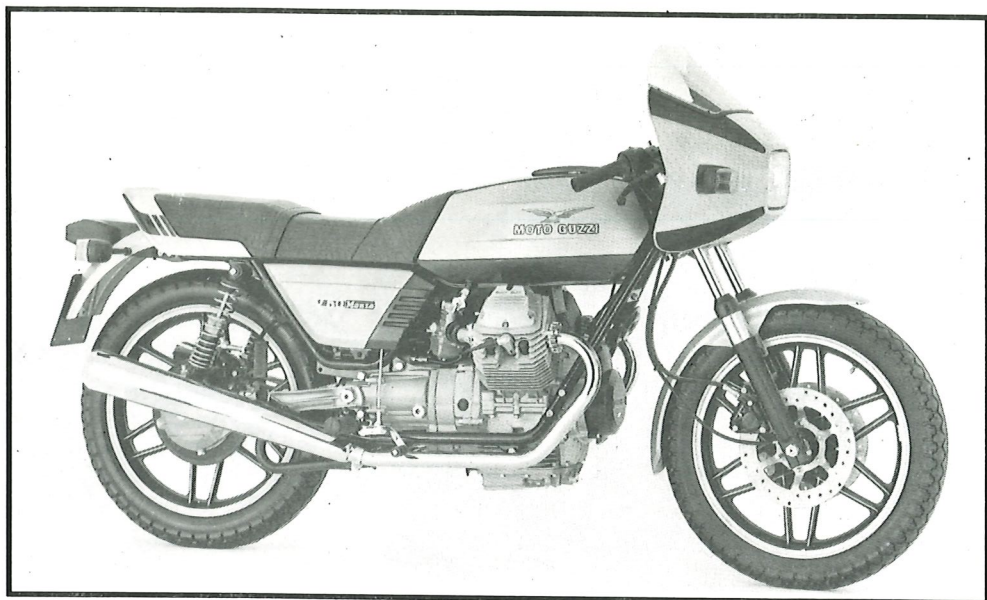
Als nach kurzen 2.500 km der Kupplungszug riß, wertete ich das damals als reinen Zufall, wie sollte ich noch belehrt werden...

Ich fuhr in dieser Saison ca. 12.500 km. Eigentlich war bis auf einen Motorschaden

(Garantiefall) und undichten Stoßdämpfern nicht viel passiert. Gegen Saisonende wurde ich dann heftig von einem Auto abgebremst, in der Art, daß meine rechte Bremsscheibe im linken Krümmer abgemalt war. Wie man sich nun vorstellen kann, brauchte ich ein neues Moped. Da ich die Sache überlebt hatte, konnte ich zu meinem Händler gehen, um eine neue Monza zu bestellen. Bald sollte die LM III neu anlaufen, und ich hätte eine LM II als Auslaufmodell für 9000,- haben können. Die stand im Laden. Die Entscheidung war schwer. Durch den Unfall hatte ich jetzt ein gut sortiertes V 50 Ersatzteillager, und außerdem gefiel mir die Monza. Mit nur ca. 185 kg Leergewicht vollgetankt lag ich



So war das damals: MBV-Halbschale mit "180 D" Blinkern, Stucchi Fußrastenanlage (was anderes gab es auch kaum), Lafranconis (böse, böse), Lenkungsdämpfer, Konis und hinten der gute Dunlop "Red Arrow".



Serienmäßig hatte die V 50 Monza eine kleine Cockpitverkleidung. Ein baugleiches Modell mit 350 ccm gab es unter der Bezeichnung V 35 Imola.

gut 30 kg unter dem Gewicht einer 500er aus Nippon, außerdem gutes Fahrwerk, gute Bremsen, optisch für meinen Geschmack hübsch. Zudem eine richtige kleine Kurvenräuberin.

Aber wie im Jahr zuvor mußte ich zunächst mal Geduld üben, denn die Italiener lieferten wieder nicht. "Nächste Woche kommt eine Ladung mit neuen Maschinen", hieß es immer wieder. So wurde es fast Ende April, für mich war der Sommer fast rum. Ja, und dieses Motorrad schraubte bzw. fuhr ich ca. 110.000 km.

Hier einige Daten: 3 x neue Kardanwelle mit Kreuzgelenk komplett, 2 x Mitnehmerscheibe, unzählige Simmerringe überall. Wo wir doch gerade beim Thema sind. Regelmäßig war ausgerechnet der Kurbelwellensimmerring Schwungradseite undicht. Da ich aber auch tonusmäßig das Motorrad komplett zerlegen mußte (z. B. Schalfeder im Getriebe gebrochen), konnte ich ihn immer bequem mitwechseln. Schon während der Garantiezeit hatte auch mein Händler erfolglos versucht, meinen Hinterachsantrieb zu dichten. Irgendwann später, so nach Simmerring Nr.

4 war die Sache plötzlich dicht. Die Wege von Guzzi sind unergründlich...

Apropos Garantie. Mir machte es nichts, daß es 4 Monate gedauert hatte, bis ich die un-

Benelli



DUCATI

MAGGI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMARTER GmbH

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



**Tag: 7. August '92, Zeit ca. 11.00. Wohin: Auf dem Weg nach Mecca del Lario.
Was: Man achte auf die 750 S, Motor ist eingebaut.**

dichten Stoßdämpfer wieder zurückbekam, oder meine Bremsscheibe, die serienmäßig einen Schlag hatte, denn ich konnte ja auf Teile meiner Unfallmaschine zurückgreifen. Und so ging es weiter. Wieviele Ein- und Auslaßventile ich gewechselt habe, inklusive der sowieso meist schwitzenden Kopfdichtung, ich weiß es nicht mehr. Mein Trost war, daß viele meiner Leidensgenossen mit V 50 die gleichen Probleme hatten.

“Was will der eigentlich” werden jetzt einige Lariofahrer sagen. Recht habt ihr, den kapitalen Motorschaden durch Ventilabriß hatte ich nicht. Dafür kann ich eine Bahnverladung wegen Defekt vermeiden (Erinnerung Mitnehmerscheibe), und einmal stand mein Moped auf Ralf's Anhänger (Stößelstange war gebrochen). Ralf fährt übrigens Kawa 550, selbes Baujahr, auch 110.000 km und läuft und läuft und läuft.

Ducati
Gilera
SPIEGLER
BREMSTECHNIK
brembo
bitubo

MOTOR
RAD
HANDEL
Raphael
Ulrich

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

Service für Neu- und Gebraucht-
motorräder
Schweißen von
Aluminium und Nirow
Dreh- und Bohrarbeiten

SUCK 50

DAViDA

Helme und Motorradbekleidung
Traditionals made in England

Nun hab ich wirklich nur die großen Sachen beschrieben, und die Mängel liegen oftmals im Detail. Auf jeden Fall war ich froh, über eine Ersatzmaschine zu verfügen, sonst wäre mancher Sommer sehr kurz geworden.

1990 kaufte ich dann eine neu aufgebaute 750 S, Bj. 75 für knapp 8000,-. Viele Teile waren neu, der Motor überholt (Kurbelwelle, Zylinder, Kupplung usw.). Leider habe ich bis jetzt den Umständen nach die Maschine 4 x komplett zerlegen müssen. Jetzt bin ich schlauer und durfte so nachträglich die verstärkte Kupplungsscheibe verbauen, das Getriebe ist jetzt auch neu gelagert. Nur habe ich jetzt keine Lust mehr zu schrauben. OK, es ist ein alter Bock, aber ich möchte auch keine Kupplungszüge oder Gaszüge mehr wechseln. Und dann die tollen Situationen, die dadurch meist als Nebeneffekt entstehen, ich kann sie misen. Keine Tachowelle oder Drehzahlmesserwelle, geschweige der Ärger über ein wiederholtes teures, ausgeschlagenes Schwungrad.

Nein, nein, nein. Mittlerweile denke ich, lieber gezielt alle 30.000 km Kette und Ritzel wechseln, als plötzlich bei 50.000 km mit einem ausgeschlagenen Kreuzgelenk konfrontiert zu werden. Bei solch einer Aktion ist meinem Kumpel Wolfgang fast das Moped abgebrannt (Gummimuffe war zu heiß geworden). Was sage ich, alter Bock, Kumpel Klaus hat eine recht neue SP III, der könnte mittlerweile auch solch einen Bericht verfassen. Oder Kumpel Uwe auf Mille GT, dem recht früh die Zündelektronik Rauchzeichen gab.

Hand aufs Herz, liebe Guzzigemeinde, so ganz unrecht habe ich nicht. Ich werde das Lager nun wechseln.

In Zukunft werde ich die Guzzitreffen mit einer schönen, neuen Ducati 750 SS abfahren. So bleibt das Herz auf dem rechten Fleck. Grün-weiß-rote Grüße von Viktor, bei den Moto Guzzi Freunden Grönland.



Tag: Noch immer 7. August '92, Zeit: ca. 20.00. Wohin: Im Moment nicht mehr nach Mecca del Lario. Was: Man achte wieder auf die 750 S, die liegt in Teilen rum, Motor dient als Sitzbank. Die Guzzitreiber sind v.l.n.r.: Andreas, Uwe, Köbes, ich und Georg.

Veranstaltungskalender

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!

Mai

16.05.1993

Italienertag im Luchtvaart Museum in Soesterberg/Holland.
Info: Jaap de Jong, Tel. 03408/83104, Holland.

16.05.1993

3. Italo-Frühstück in 2849 Visbek (Kr. Vechta), Schulstr. 4.
Info: Georg Janßen jun., Tel. 04445/2466.

20.05.1993

Italo Bike Treff + Ausstellung im Boxenstop "El Dorado" in Niederweidbach.
Info: El Dorado, Hauptstr. 3, 6339 Niederweidbach, Tel. 06444/1661.

20.05.-23.05.93

Treffen der Laverda Freunde Berlin.
Info: W. Pörner, Joachim Friedrich Str. 52, 1000 Berlin 31.

20.05.-23.05.93

Vårträff des Moto Guzzi Club Schweden im Sifferbo Camping 15 km nördl. von Borlänge in Schweden.
Info: Kerstin & Bosse, Tel. 0243/80623, Schweden.

20.05.-23.05.93

Treffen des französischen Laverda 750 Club bei Spa-Francorchamps in Belgien.
Info: Paul Marx, 4 Rue de Nord, F-59100 Roubaix, Frankreich.

21.05.-23.05.93

Moto Guzzi-Treffen in Taipalsaari/Finnland.
Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Tel. 00358/31/465659, Finnland.

21.05.-23.05.93

Treffen der Scuderia Laverda Finlandia in Saijamaanranta, Finnland.

21.05.-23.05.93

Moto Guzzi Rally in River State Forest-Illinois/USA.
Info: Frank Wedge, P.O. Box 98, Olmitz, 67564 Kansas, Tel. 001/316/5863275, USA.

21.05.-23.05.93

Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi National Owners Club in Skowhegan-Maine/USA.
Info: Mike Marston, P.O. Box 35, Turner, ME 04282 Maine, Tel. 001/207/225/3065, USA.

21.05.-23.05.93

Ducati-Treffen im Valle San Liberale/Italien.
Info: Maurizio Bavaresco, Valle San Liberale 5, I-31010 Paderno del Grappa, Tel. 0423/53250, Italien.

21.05.-23.05.93

2. Int. Moto Guzzi Lario- und V 75/4-Ventiler-Treffen bei Baden-Baden.
Info: Martin Hagemann, Speyerer Str. 7, W-7520 Bruchsal, Tel. 07251/82217.

22.05.-23.05.93

Internationales Ducati Treffen des Ducati Motorradclub Österreich in Wienerbrück/Josefsberg.
Info: H. Stadlbauer, Werkstättenstr. 7, A-3200 Obergrafendorf, Tel. 02747/8972, Österreich.

23.05.-24.05.93

Internationales Moto Guzzi-Treffen in Shizuoka in Japan.
Info: Fukuda Motors Corp., Akaseka, Winato-Ku, Tokio, Japan.

28.05.1993

Ducati Track Day des Ducati Club England mit Benutzung der Rennstrecke in Cadwell Park/GB.
Info: Mick White, Manor Farm House, Wells Road, Hallatrow, Bristol BS18 5EJ, Tel. 0761/453340, Großbritannien.

28.05.-30.05.93

15. West Virginia Big Country Rally des Moto Guzzi National Owners Club in New Cumberland-West Virginia/USA.
Info: Buck Bush, 347 Glenn Lane, Follansbee, W.V. 26037, W. Virginia, Tel. 001/304/5271389, USA.

28.05.-30.05.93

Treffen des Moto Guzzi Club Norwegen in Olden, Nordfjord.
Info: Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesoya, Tel. 0047/2/980145, Norwegen.

Veranstungskalender

28.05.-31.05.93

Internationale Moto Guzzi-Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien in Lichfield/England.
Info: Peter Knight, 52 Attingham Drive, Hawkes Green, Cannock, Staffs WS11 2YB, Tel. 0044/543/271132, Großbritannien.

29.05.-30.05.93

Mosport Rally des Ducati Owner's Club Canada.
Info: Ducati Owners Club Canada, 6849 Clemens Rd., RR#5 Bowmanville, Ont., Canada, L1C 3K6.

29.05.-30.05.93

2. Internationales Zweizylinderfest in Piani Resinelli/Valsassina in Norditalien in der Nähe von Mandello del Lario.
Info: Greppi Sergio, Via Acqua Bianca 1/6, I-22054 Mandello del Lario (CO), Tel. 0341/700424, Italien.

29.05.-31.05.93

13. Pfingsttreffen des Laverda Club Holland in Mantgum. Nur für Laverdas!
Info: Marnix van der Schalk, Le F. de Montigny laan 219, NL-3055 ND Rotterdam, Tel. 010/4186027, Fax. 010/4047924, Niederlande.

Juni

04.06.-06.06.93

6. Schwedisches Italo-Motorradtreffen (neuer Platz) in Eskilstuna (ca. 100 km südwestlich von Stockholm, ausgeschildert ab Europastraße 20).
Info: Bom MC, Majvägen 2, S-63222 Eskilstuna, Tel. 0046/16140232, Benneth, Schweden.

Mai 1993

04.06.-06.06.93

2. Classic-Bike-Party bei Nonnweiler im Saarland.
Info mit Rückumschlag bei Thomas Landry, Saarbrückerstr. 79, 6648 Wadern-Nunkirchen.

04.06.-06.06.93

22. Kansas State Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Council Grove-Kansas/USA.
Info: D. Kasitz, 8931 N. Spencer Road, Newton, KS 67114, USA.

04.06.-07.06.93

4. Morini-Treffen in Italien.
Info: Moto Morini Club Italia, Via G. Rossa 2, Morano Sul Po, Italien.

05.06.1993

Italienertag, Treffpunkt für ital. Motorräder ab 10 Uhr in Konstanz.
Info: Pit's Moto Italia Import, Tel. 07531/54271.

06.06.1993

1. klassischer Guzzi Tag beim cafe Flora, Oude Rijksstraatweg 14 in Doorn/Holland von 12.00 - 14.00 Uhr.
Info: Ivar de Gier, Tel. NL/03436/2812 oder Aad Windig, Tel. NL/02285/17320.

06.06.1993

2. Internationales Guzzi-Treffen in Ravenna/Italien.
Info: Guzzi Club Ravenna, Via Maggiore 45, I-48100 Ravenna, Tel. 0544/34120, Italien.

11.06.-13.06.93

Hoosier Moto Guzzi-Rally in Waveland-Indiana/USA.
Info: A. Thompson, 224 N. Vine, Thorntown, Indiana 46071, USA.

11.06.-13.06.93

4. Italienisches Motorradtreffen in Langemark (Ieper) in Belgien.
Info: Geert Vercaigne, Roeselaerstraat 254, B-8840 Oostnieuwkerke, Tel. 0032/51201194, Belgien.

11.06.-13.06.93

Italienerntreffen des dänischen Laverda Club auf Fyn/Dänemark.
Info: Dansk Laverda Club, Preben Ingemansen, Ravnekaervej 8, 5631 Ebberup, Dänemark.

12.06.-13.06.93

Treffen des Ducati Stammtisch Rüdeshaim/Nahe.
Info: Harald Pleines, Schäferstr. 11, 6651 Rüdeshaim/Nahe, Tel. 0671/42771.

12.06.-13.06.93

2. Italo Motociclette Treffen in der Lüneburger Heide.
Info: Thomas Klasing, Emmer Dorfstr. 62 B, 3122 Hankensbüttel, Tel. 05832/2976.

18.06.-20.06.93

3. Iowa Moto Guzzi Rally in Spook Cave-Iowa/USA.
Info: Rod u. Jackie Revis, 703 8th Avenue West, Spencer, Iowa 51301, USA.

18.06.-20.06.93

13. Int. Treffen des Moto Guzzi Club Niederlande in Vortum-Mullem bei Boxmeer/Holland.
Info: Peter Knol, van Houtenstraat 32, NL-7331 SX Apeldoorn, Holland.

18.06.-20.06.93

Twin & Single Treffen des Twin Club Skudeneshavn/Norwegen in Karmoy, Norwegen.

Veranstaltungskalender

20.06.1993

Veteranen, Classic- und Italienerausstellung.

Info: 09853/1566.

25.06.-27.06.93

Italienertreffen der Motorradfreunde Eyfalia-Nord auf dem Grillplatz Hürtgen bei Düren.

Info: Peter Kaulen, Wissersheimerweg 8, 5042 Erftstadt, Tel. 02235/6417.

25.06.-27.06.93

4. Treffen des Hädefelder Guzzi-Clubs "Squadra Guzzi di Bavaria" in Zimmern bei Marktheidenfeld.

Info: Thomas Müller, Lohgraben 20, 8772 Marktheidenfeld, Tel. 09391/5922.

25.06.-27.06.93

3. Italiener-Treffen der Freunde italienischer Motorräder in Hauenstein (vormals Schwanheim). Info mit Rückumschlag bei Norbert Gerst, Bahnhofstr. 4, 6746 Hauenstein, Tel. 06392/1671.

26.06.1993

2. Ducati Treffen unter dem Motto "Die Königswelle" beim Pauli Wirt nahe Mühlendorf.

Info gegen Freiumsschlag bei: Josef Stark, Oberhofenerstr. 36, 8260 Mühlendorf/Inn, Tel. 08631/2763.

26.06.-27.06.93

Flat-Single-Meeting für Motorräder mit liegendem Einzylindermotor auf der Solitude bei Stuttgart.

Info: Frank Plonus, Fuchswaldstr. 74, 7000 Stuttgart 80, Tel. 0711/6872035.

26.06.-27.06.93

4. Internationales Moto Guzzi-Treffen in Vicenza/Italien.

Info: Motor Shop S.N.C. di Posia G., V. le S. Lazzaro 209, I-36100 Vicenza, Italien.

Juli

01.07.-04.07.93

Ducati-Speedweek auf dem Österreicherling bei Zeltweg/Österreich.

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

02.07.-04.07.93

6. Italmeeeting Zeeland in Wemeldinge/Holland.

Info: Rini Kloosterman, Stekeldyk 2, NL-4493 PE Kamperland, Tel. 0031/1107/2689, Holland.

02.07.-04.07.93

Italo-Treffen-Einbeck in Immenzen bei Einbeck.

Info: Tel. 05561/72738.

02.07.-04.07.93

Azzuri-Treffen bei Karlsruhe.

Info: G. Knapp, Frühlingstraße 39, 6729 Jockgrimm, Tel. 0721/1322707.

03.07.-04.07.93

17. Internationales Moto Guzzi-Treffen in Massa/Italien.

Info: Casa del Motociclo di Aldvardi Gugliemo, Via Palestro 9, I-54100 Massa, Italien.

04.07.1993

10. Italian Motorcycle Concours Competition in Olivers Mountain, Scarborough, England.

Info: A. Dudding, 48 Whitby Avenue, Stockton Lane, York, YO3 0ET, Großbritannien.

09.07.-11.07.93

Sommer-Treffen des Laverda Club Schweden bei Lönsboda in Südschweden.

Info: Circolo Laverda di Svezia, c/o Ulla Dagsberg, Kilian Zollsgatan 14 IV, S-217 56 Malmö, Tel. 4640267618, Schweden.

09.07.-11.07.93

Moto Guzzi-Treffen in Camp Norberg in Schweden.

Info: Kenneth Eldeklint, Tel. 0223/22198, Schweden.

09.07.-11.07.93

Treffen des Morini Riders Club Großbritannien in Cadwell/England.

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

09.07.-11.07.93

Lake District Social Weekend des Italian Motorcycle Owners Club GB und des Ducati Owners Club GB.

17.07.-18.07.93

3. Einzylinder-Guzzi-Treffen in Bad Heilbrunn.

Info: Tel. 08841/79379.

17.07.-18.07.93

Slaters Weekend in Collington, England.

Info: A. Cudlipp, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, England.

23.07.-25.07.93

Moto Guzzi Treffen Abilene-Kansas/USA.

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

Veranstaltungskalender

August

23.07.-25.07.93

2. Internationale Italiener treffen des Bremer-Italo-Club in Fischerhude.

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

30.07.-31.07.93

Scottish Camping Weekend des Morini Riders Club England.

Info: John Mungall, The Cat's Whiskers, Peat Inn, Cupar, Fife, KY15 5LH, Großbritannien.

30.07.-01.08.93

Treffen des Moto Guzzi National Owners Club in Barrie-Ontario/Kanada.

Info: Larry Hogg, RR/2, Stroud, Ontario, LO12HO, Tel. 001/705/4362735, Kanada.

30.07.-01.08.93

6. Europäisches Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Bavarese in Thal.

Info: Volker Teichmann, Waldstr. 36, 8192 Geretsried, Tel. 08171/8871.

31.07.1993

Bella Italia, 3. Treffen für ital. Autos und Motorräder in Nuutajärvi in Finnland.

Info: T. Heikkinen, Sarkiniementie 25 A 27, SF-00210 Helsinki, Fax 00358/754/4115, Finnland.

31.07.-01.08.93

Grattan Rally des Ducati Owners Club Canada.

Info: Ducati Owners Club Canada, 6849 Clemens Rd., RR#5 Bowmanville, Ont., Canada, L1C 3K6.

06.08.-08.08.93

9. Wisconsin Eagle Cave Moto Guzzi Rally des MGNOG im Eagle Cave Campgrounds-Wisconsin/USA.

Info: Moto Guzzi National Owners Club, Rt 2, Blue River, WI 53518 Wisconsin, USA.

06.08.-08.08.93

Motorradtreffen für Ducati-Freunde in Markgröningen.

Info: Ducati Club Cavallo e.V. Stuttgart, Tel. 07141/241274 oder 07195/75247.

07.08.-08.08.93

6. Italo-Motorrad-Treffen in Grünenmatt (Schweiz) des Italo-Moto-Club-Schweiz.

Info: Tel. 031/7010210, Fax 031/7010150, Schweiz.

13.08.-15.08.93

Hösttreffen des Moto Guzzi Club Schweden in Ljungsarp, Schweden.

Info: Moto Guzzi Club Schweden, Lönnvägen 7, S-141 41 Hudinge, Tel. 08/7747521, Schweden.

13.08.-15.08.93

3. Int. Guzzi-Treffen des Guzzi Club Zurigo in Bulach/Schweiz. Info: Roberto Rossi, Bucheggstr. 27, CH-8037 Zürich, Schweiz.

14.08.-15.08.93

5. Britisch - Italienisches Klassikerfestival in Bad König für Autos und Motorräder bis Bj. '75.

Info: A. Hahn, Klosterwaldstr. 7, 6123 Bad König, Tel. 06063/3233 o. 57387.

14.08.-15.08.93

8. Treffen des Laverda Stammtisch Heftrich.

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

15.08.1993

2. Internationales Guzzi-Treffen in Moskau/Rußland.

Info: IMEFCO S.A., Via Bernasconi 20, CH-6850 Mendrisio, Tel. 091/466635, Schweiz und bei allen Guzzi-Vertragshändlern.

20.08.-22.08.93

Treffen des Laverda Club Schweiz in Ufhusen (b. Luzern). Info: Rene Lustenberger, Dorf, CH-6153 Ufhusen, Tel. 045/881538, Fax: 045/882027, Schweiz.

20.08.1993

Track Day des Laverda Owners Club England in Cadwell Park. Info: Alan Cudlipp, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland NE46 4QB, England.

20.08.-22.08.93

Treffen des Moto Guzzi Club Finnland in Poylinniemi Lomakeskus-Pertummaa/Finnland. Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Tel. 00358/31/465659, Finnland.

21.08.-22.08.93

Ducati-Clubrennen in Assen/Holland.

Info: Leo u. Miranda Mennen, Tel. 04998/99367, Holland.

23.08.-24.08.93

MVAgusta Treffen auf der Rennstrecke von Monza.

Veranstaltungskalender

27.08.-28.08.93

3. Ducati Festival (Treffen + Clubrennen ohne Phonbegrenzung) Lignieres in der Schweiz.
Info: Susi's Töff-Eggä, Bollstr. 6, CH-8405 Winterthur-Seen, Tel. 052/ 282967, Schweiz.

27.08.-30.08.93

Int. V-Twin Rally des Guzzi Club GB in Shaftesbury/England.
Info: Peter Knight, 52 Attingham Drive, Hawkes, Green, Cannock, Staffs, WS11 2YB, England.

29.08.-30.08.93

Italia '93 auf der Rennstrecke Knockhill in Großbritannien.

September

03.09.-05.09.93

Treffen des Moto Guzzi Klub Norwegen in Moss.
Info: Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesoya, Norwegen.

03.09.-05.09.93

3. Ohio Moto Guzzi Plain & Casual Get-Together in Whispering Hills-Ohio/USA.
Info: Jack Arnold, R.D./2, Box 220 A, Toronto, Ohio 43964, USA.

03.09.-05.09.93

6. Int. Ostsee-Italo-Treffen bei Kiel direkt an der Ostsee.
Info: Felix Hasselbrink, Schönbergerstr. 2, 2322 Lütjenburg.

03.09.-05.09.93

4. Treffen der MF Al Dente für ital. Motorräder in 6635 Schwalbach-ELM.
Info: Dieter Weiler, Niedstr. 19, 6637 Nalbach, Tel. 06838/81138.

03.09.-05.09.93

Treffen der Laverda-Freunde Eifel.
Info: Alex Joest, Zur alten Fähre 37, 5200 Siegburg.

10.09.-12.09.93

Rally des Int. Laverda Owners Club GB in Torquay, Devon, England.
Info: A. Cudlipp, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, England.

11.09.-12.09.93

Internationales Guzzi-Treffen in Mandello del Lario/Italien.
Info: Moto Club Carlo Guzzi, Via del Fosso 20, I-22054 Mandello del Lario, Italien.

11.09.-13.09.93

Laverda Days in Italien.
Info: Maurizio Bavaresco, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno del Grappa, Italien.

17.09.-19.09.93

5. Italienerntreffen des Moto Guzzi Club Olpe/Biggensee in Elben.
Info: Ralf Böhm, Graf von Staufenberg Str. 1, 5963 Wenden-Schönau, Tel. 02762/2743.

18.09.-19.09.93

Treffen der Laverda 750 IG Schweiz.
Info: Andreas Lauber, Allmendstr. 39a, CH-5400 Baden, Schweiz.

19.09.1993

Ducati Revival mit Fabio Tagliani und Franco Farne in Valle San Liberale/Italien.
Info: Maurizio Bavaresco, Valle San Liberale 5, I-31010 Paderno del Grappa, Italien.

26.09.1993

Grillhöck des Ducati Club Schweiz.
Info: Paul Schmid, Himmelrichstr. 14, CH-6340 Baar, Tel. 042/ 318579, Schweiz.

Oktober

01.10.-03.10.93

16. Einzylindertreffen des Moto Guzzi Falcone-Clubs in Schotten.
Info: Tel. 040/7223606 od. Tel. 06150/82878.

02.10.1993

6. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern in Tüßling.
Info: Konrad Neubauer, Kleebergerstr. 40, 8399 Ruhstorf.

03.10.1993

Guzzi Riders in Texas Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Italy-Texas/USA.

18.10.-24.10.93

Internationale Motorradausstellung in Mailand/Italien.

23.10.-25.10.93

Besuch des Cagiva-Ducati-Werks in Bologna mit dem Ducati Club Schweiz.
Info: Paul Schmid, Himmelrichstr. 14, CH-6340 Baar, Tel. 042/ 318579, Schweiz.

MOTALIA

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

... und noch eine Liebesgeschichte von einer T3 California

Gestern kam die Motalia. Ich sparte sie mir für später auf. Ziemlich müde im Gesicht, machte ich es mir dann mit der Motalia als Schlummertrunk im Bett gemütlich. Ich wollte nur einen kleinen Blick reinwerfen und schlug als erstes die Seite 17 "106.000 Kilometer!" auf und war sofort wieder hellwach. Denn ich hatte selber eine California T3 mit schon 170.000 Kilometern auf dem Tacho!!! Den Artikel habe ich verschlungen und ab und zu bestätigend den Kopf genickt und ein "ja, ja" gebrummelt und gedacht: "Da mußt du deinen Senf dazu abgeben." Ich kann mich noch genau an den ersten Tag erinnern, als ich das erste Mal mit dem riesigen Motorrad fahren wollte. Meine Güte, hatte ich Muffe. Das war vor 7 Jahren und 120.000 Kilometern (ich hatte sie gebraucht gekauft mit 54.000 Kilometer), und ich habe noch keinen Tag/Kilometer bereut.



Gründlich überarbeitet strahlt die Guzzi wie neu.

Die technischen Daten brauche ich ja nicht wiederholen und die üblichen Guzzi-Krankheiten stehen ja auch in Franks Bericht.

Bei zirka 80.000 Kilometern brauchte ich neue Kupplungsscheiben, bei zirka 140.000 ließ mich der Anlasser im Stich. Lustig war es auch, die ganze Zeit mit einem kleinen Hämmerchen in der Tasche zu fahren. Als er mich dann endgültig im Stich ließ, borgte ich

Mai 1993

mir die 1000 S von meinem Freund und fuhr nach Zeven, um mir einen neuen zu holen. Was war sonst noch? Oh ja, ein neues Kreuzgelenk bei zirka 120.000 Kilometern. Ansonsten ist meine California das wartungsfreundlichste Moped, was ich kenne. Gefahren habe ich sie die ganze Zeit mit 15W40 "Trekkeröl". Zündung und Ventile wurden 1 x im Jahr nachgesehen, ca. alle 20.000 Kilometer.

Dann kam das Problem mit dem Öl. Auf der Rücktour vom Bol'd Or in Südfrankreich schmiß die Cali es aus allen Ritzen raus. Das war eine Rückfahrt! Der Hinterreifen war superblank. Ich wußte wohl, daß der Reifen hin war und wollte ihm auf der Autobahnfahrt den Rest geben. Leider bekam ich beim Bol'd Or keinen neuen Reifen. Wieder auf deutscher Seite versuchten wir es in Neuenburg. Bestellen konnte uns jeder einen!! Somit fuhr ich mit einem blanken, viereckigen, öligen Reifen nach Hause. So viel Angst um mein kleines Leben habe ich noch nie gehabt! Zu Hause wurde die Cali gleich abgemeldet. Größere Reparaturen waren in Sicht.

Im Frühjahr 92 kaufte mein Fidi sich eine Ducati 900 SS und ich bekam seine Moto Guzzi 1000 S. Er konnte sich nicht von ihr trennen und ließ sie mir für die Saison. Was natürlich günstig für mich war, denn die Cali sollte in aller Ruhe wieder flott gemacht werden. Den Motor bauten wir erst im Frühjahr '92 aus und brachten ihn zu unserem Freund Bernd, einem begeisterten Guzzi-Schrauber. (Vielen Dank nochmal Bernd!). Leider vergaßen wir, das Öl abzulassen. Und diesen Winter bei der "Motoreröffnung" vergaß Bernd, daß wir vergessen hatten.... (Entschuldigung!)

So, diesen Frühjahr gings dann endlich in Sachen. Der Rahmen und die Räder wurden

gestrahlt und lackiert. Der Motor wurde überholt, neue Kolben, Zylinder (1000 ccm), Ventile und Führungen. Bei der Gelegenheit rüsteten wir gleich auf bleifrei um. Die Kupplung wurde gegen eine Einscheibenkupplung von Schöngard ausgetauscht. Das hat nicht nur den Vorteil der Gewichtsersparnis von zirka drei Kilo (Was bei dem Powergewicht von 254 kg sowieso egal ist), sie läßt sich sehr gut kuppeln. Sehr langsames Anfahren ist kinderleicht. Ich muß dann immer an die Heizhocker denken, die zum Anfahren nichts brauchen außer Drehzahlen, Drehzahlen und Drehzahlen. Dann besorgte ich mir noch 36er Vergaser. Was sich aber später beim Einbau als etwas problematisch erwies. Guzzi hat keine passenden Gaszüge. Denn es gibt keine größeren Guzzis mit hohem Lenker mit größeren Vergasern.

Wir haben die alten Gaszüge dann aber etwas abgeändert. Hat nur den Nachteil, daß ich unterwegs immer meine eigenen dabei haben muß. Die Vergaser verzierten wir dann noch mit kleinen, ziemlich witzig aussehenden Trichtern. Größere paßten nicht wegen dem Rahmen. Dann hätte ich die Vergaser schon nach außen stehen lassen müssen, aber dann wären die Trichter beim Fahren meinen Schienbeinen im Weg. Somit entschieden wir uns für die niedlichen, kleinen Dinger. Außerdem bekam die Cali einen komplett



Vertragshändler



Tel. 07 61 / 462 63

7800 Freiburg, Schönauer Str. 2

STÖRK

ZWEIRAD + AUTO

Sportler • Tourer • Enduros • Roller

DAYTONA bei uns: **24.600,-**

Vorbeikommen lohnt sich !

Wir haben immer viele Angebote

▶ **GUZZI mit Seitenwagen?**
 z.B. Watsonian GP Classic „Speiche“
 Anschauen + Probesitzen bei uns!

sofort lieferbar.

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

neuen Kabelbaum. Ich dachte mir, wenn schon denn schon. Wegen so'm blöden Elektrikfehler willst nicht auf der Strecke bleiben. Einen neuen Scheinwerfer bekam ich von meinem Freund zu Weihnachten geschenkt. Der alte Scheinwerfer war total verrostet. Außerdem noch stahlummantelte Bremsleitungen. Nach fast zwei Monaten rumbasteln, mit viel Lauferei, Teile besorgen, strahlen, lackieren und und und war sie dann endlich fertig und ab gings zum TÜV. Was für ein Gefühl, wieder auf der Cali zu sitzen!!!!!! Auf der Fahrt zum TÜV wurde ich von einem älteren Herrn "verfolgt" bis auf das TÜV-Gelände. Der war total begeistert von dem Moped und dem Klang, der aus den Lafranconis blubberte. Beim TÜV habe ich dann auch Nägel mit Köpfen gemacht und alles eintragen lassen. Die Lafranconis habe ich nun nach sieben Jahren endlich auch eingetragenen.

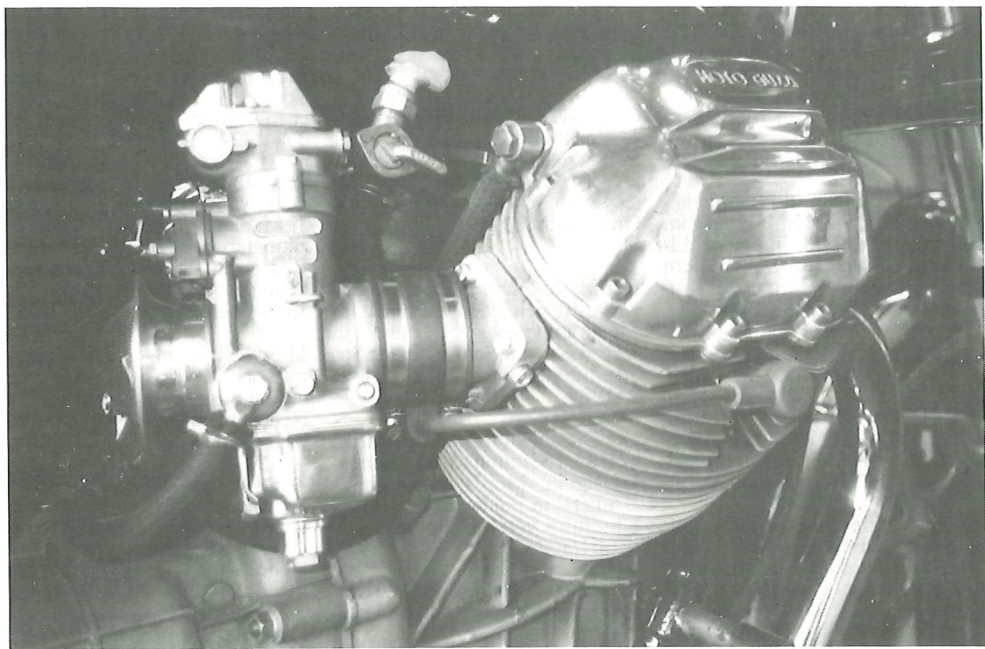
Ich freue mich schon riesig auf die kommende Saison mit der T3, aber die 1000 S vermissen ich jetzt auch schon.

Tja, und jetzt stehe ich vor der ganz großen Gewissensfrage. Fidi kann sich jetzt von der 1000 S trennen, aber ich nicht....

Sonja

P.S.

Gestern war ich zur ersten Inspektion. Als ich wieder starten wollte und den Anlasser drückte, machte es nur klick klick. Batterie leer. Oh ja, vergessen, ich wollte noch fragen, was kaputt ist, wenn die Batteriekontrollleuchte unentwegt glimmt. Bernd wußte es natürlich gleich. Der Lichtmaschinenanker. Da Bernd die selber wickelt und verkauft (Die halten ewig und drei Tage!!), konnte ich gleich mit einem neuen nach Hause fahren. Fand ich echt gut von meiner Guzzi, daß die genau bis Bernd vor die Werkstatttür durchgehalten hat.



Neu sind die 36er Vergaser mit der obenauf montierten Gaszugumlenkung, wie sie auch an den alten Le Mans Modellen verwendet wurden. Da es nie eine Guzzi mit diesen Vergasern und hohem Lenker gegeben hat, mußten die Gaszüge verändert werden. Die aktuellen Modelle mit 36er Vergasern haben andere Vergaserdeckel.

Regelmäßige Italo-Treffs

Der Eintrag regelmäßiger Italo-Treffs in diese Auflistung ist kostenlos, Postkarte oder Anruf genügt. Änderungen oder Neueintragungen werden fett hervorgehoben.

„Le Mans“ Treffen in Osna-brück, „Bulls-Eye“, Mindener-str. 194 jeden 2. + 4. Dienstag im Monat um 20.00. Info: 0541/388336.

Der Laverda Stammtisch Linker Niederrhein trifft sich jeden 1. Montag im Monat in der Gast-stätte „Berg u. Tal“ in 4150 Krefeld-Hüls an der B9 (für alle Italo-Marken).

Klönshnacktreffen für Fahrer italienischer und englischer Motorräder jeden letzten Sonn-tag im Monat um 10.00 Uhr auf dem Gelände der Firma H.S. Motorrad-Technik, in 2350 Neu-münster, Gutenbergrstr. 48.

Schwarzwald: Italiener- und Klassikerfreunde treffen sich je-den Freitag ab 18 Uhr am Fuße der ehemaligen Schauinsland-rennstrecke bei Freiburg. Ab 20.30 Uhr oder bei schlechtem Wetter Pizzeria „Kronenbräu-Eck“, gegenüber Johanneskir-che. Info: 0761/64611.

Der Italo-Stammtisch-Unterall-gäu trifft sich jeden 1. Freitag im Monat, ab 20.00 Uhr in der „El-derner Kaminstube“ in Eldern bei Ottobern. Info: Peter Kin-dermann, Tel. 08331/81631.

Der Moto Guzzi Stammtisch Hannover trifft sich jeden Diens-tag 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. Diens-tag im Monat statt. Ab 20.00 Uhr in der Gaststätte „Zum deut-schen Haus“ in 5168 Nideggen bei Düren. Info: P. Kaulen, 02235/6417 ab 18 h.

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

Der 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 frei-tags ab 20.00 Uhr. Info: Peter Weh-ling, Tel. 0208/474972.

Treffen für Italo-Freunde im Raum Mainz/Nieder-Olm jeden 2. Diens-tag (gerade Kalenderwoche) ab 20 Uhr in der „Ober-Olmer Wald-gaststätte“ Kreuzung Lerchen-berg, Ober-Olm, Essenheim. Info: Werner, 06136/5739 oder Stefan, 06131/471032.

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

GS-SZ-WF-BS aufgepaßt: Jeden 1. Samstag im Monat ab 15.00 Uhr treffen sich Fahrerital. Motorräder in der Waldgaststätte „Zur Oh-lei“ zwischen 3380 Hahndorf und Groß Dühren. Info: Tel. 05321/80627.

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

Der Ducati-Club Schorndorf trifft sich zum Stammtisch an jedem 1. Freitag im Monat im Gasthaus „Adler“ in Plüderhausen, Tel. 07361/37258.

Der Laverda-Stammtisch-Idstein/Heftrich trifft sich jeden 4. Sams-tag eines Monats im „Zum Tau-nus“ in Heftrich.

Der Hädefelder Guzzi-Club Squadra Guzzi di Bavaria trifft sich jeden Mittwoch ab 20 Uhr im Cafe Mainland, 97828 Zim-mern bei Marktheidenfeld. Info: Thomas Müller, 09391/5922

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

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

Jeden 4. Mittwoch im Monat tref-fen sich Freunde italienischer und englischer Motorräder in der Gast-stätte „Zur Hölle“ in Troisdorf-Sieglar (bei Bonn). Die Gaststätte befindet sich genau gegenüber der Kirche (kein Scherz). Infos bei Hajo 0228/455623 u. Andre 02241/81037.

Italienerstammtisch alle 14 Tage Dienstags ab 19 Uhr im Clubhaus des TUS Ricklingen in Hannover-Ricklingen, Hahnenstr. 61. Erster Termin 6. April, danach alle 2 Wo-chen. Info: Peter Dühlmeyer, Tel. 0511/424972

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

Mittwochs in ungeraden Wochen trifft sich der Italo-Stammtisch Nie-derrhein im „Zur Bauerbahn“ in Neuss. Info: Dirk Toschka, Tel.: 02131/546845.

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

Freunde italienischer Motorräder treffen sich jeden dritten Sonntag im Monat in der Waldgaststätte in Nürnberg-Weierhaus. Nächster Termin ist der 21. März. Beginn ca. 19.00 Uhr. Informationen bei: Christine und Heinz Ruppert, Tel. 0911/651276.

Regelmäßige Italotreffs

Die Berliner Morinisti treffen sich jeden 3. Donnerstag im Monat um 20 Uhr im Preussischen Landwirtschafts- Reichssportfeldstr. 23, 1000 Berlin 19. Der Ducati-Stammtisch SW/KG trifft sich jeden 1. Mittwoch im Monat. Info: 09721/85682 oder 09723/71166.

Moto Guzzi Freunde Ulm treffen sich jeden Donnerstag ab 19.30 Uhr im Eiscafe Rialto ab März. Info: Tom 0731/82498.

Der Italo-Stammtisch-Linden trifft sich ab Januar '93 am letzten Mittwoch im Monat im "Rosenkrug-Linden" bei Westerstede ab 20.00 Uhr. Info: Ralf Bischoff, Tel. 0491/62472.

Der Ducati-Stammtisch Ingolstadt trifft sich jeden 1. Donnerstag. Info: 08458/4498.

Jeden ersten Freitag im Monat treffen sich die Fahrer italienischer Maschinen ab 20 Uhr im Cafe "Rieß", 95643 Tirschenreuth. Info: Tel. 09631/1389

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

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

Der Stammtisch ITALO MOTO-CICLETTE trifft sich jeden letzten Sonntag im Monat um 18 Uhr in der Gaststätte "Mühlenstübchen", Emmer Dorfstr. in 3122 Hankensbüttel/Emmen. Info: 05832/2976.

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).

Italotreff Berlin jeden 2. Sonntag im Monat ab 15.00 am "Imbiss am Badestrand" in Teupitz am Teupitzer See (ca. 50 km von Berlin). Info: Heiner 030/ 6621209

Geschenk-ABO

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

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

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

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschenken an:

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Name: _____

Straße: _____

Straße: _____

Ort: _____

Ort: _____

Land: _____

Land: _____

Das erste Heft soll möglichst am _____ ankommen.

Den Betrag von 35,-DM habe ich

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

Datum: _____

Unterschrift: _____

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

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

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

Auf der Veterama entdeckt

Auf der Veterama, einem der interessantesten Teilmärkte für Motorräder in Deutschland, entdeckten wir am Stand von Rainer Bollgrün einen interessanten Motor.

Bei dem Triebwerk handelte es sich um den Prototypen des Motors des ersten Sechszylinder-Serienmotorrades, der Benelli 750 SEI. Genauer gesagt, war es der Motor, den Benelli als Ausstellungsstück für Messepräsentationen verwendet hatte.

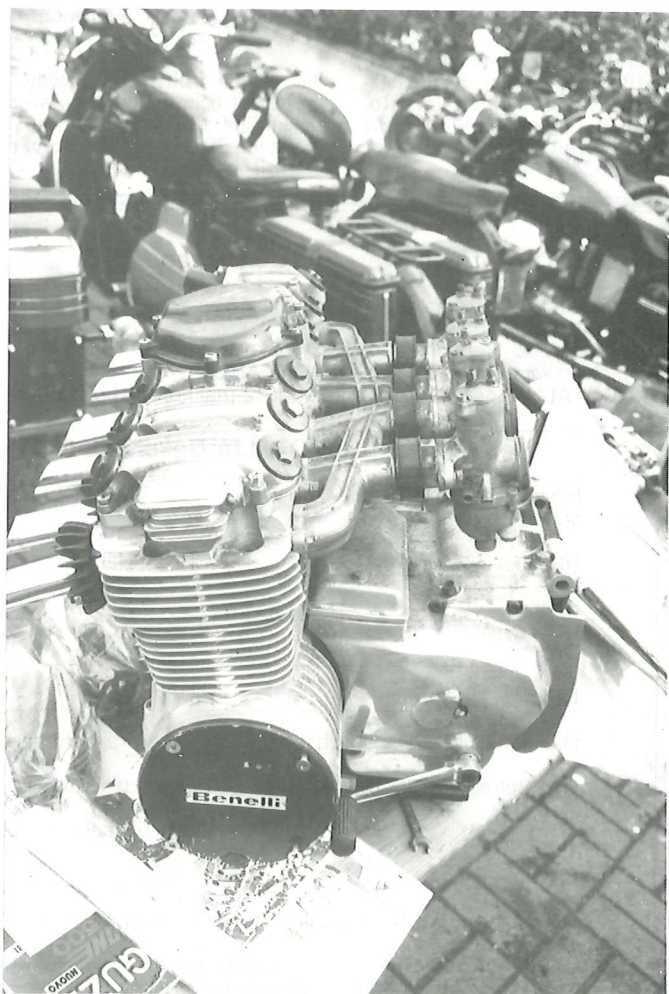
Von dem späteren Serienmotor unterscheidet er sich in einigen Punkten.

Am auffälligsten sind die vier Amal-Vergaser mit den mehrfach gegabelten Ansaugkrümmern. Drei Zylinder müssen sich hier zwei Vergaser mit unterschiedlich langen Ansaugwegen teilen. In der Serie hatten die Sechszylinder-Benellis drei Vergaser.

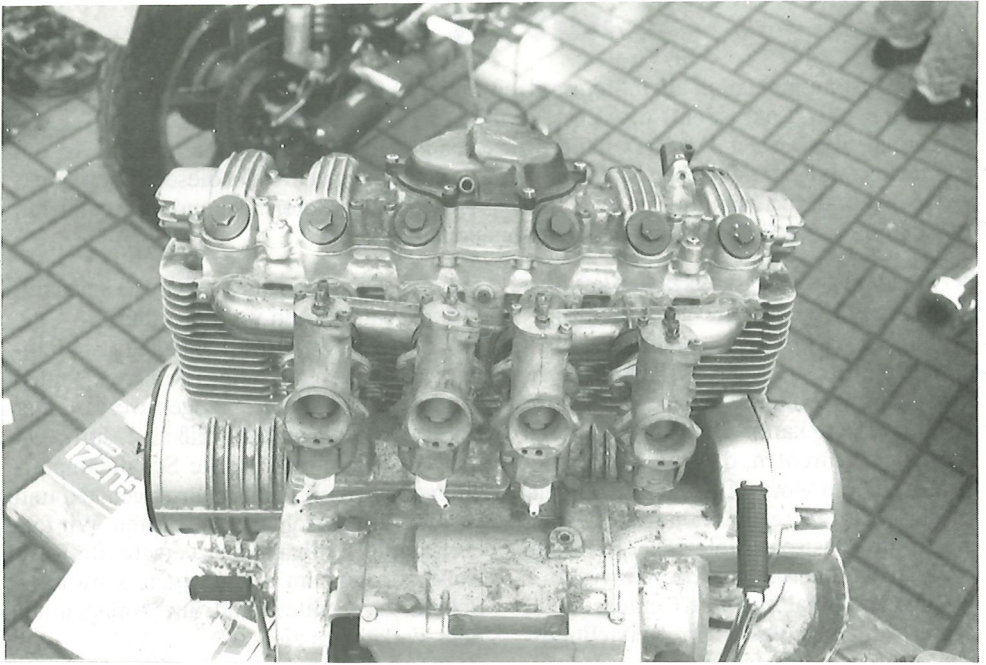
Die Benelli 750 SEI wurde im Oktober 1972 vorgestellt. Der Sechszylindermotor verfügte über Kolben mit einem Durchmesser von 56 mm. Zusammen mit dem Hub von 50,6 mm ergab das ein Zylindergesamt volumen von 747,7 ccm. Zuerst hatte der Motor eine Verdichtung von 9:1, die später auf 9,8:1 angehoben wurde. Als Leistung gab das Werk 63 PS bei 8500 U/min an. Die einteilige Pleuelwelle war genauso wie die Pleuelgleitgelagert. Eine über Rollenkette angetriebene, obenliegende Nockenwelle betätigte über Kipphebel die zwölf Ventile. Um den Motor nicht zu breit werden zu lassen, wurde die Lichtmaschine auf eine Extrawelle hinter den Zylindern mon-

tiert. Durch diesen Trick betrug die Baubreite "nur" 62 cm. Mit 86 kg war der Motor alles andere als ein Leichtgewicht.

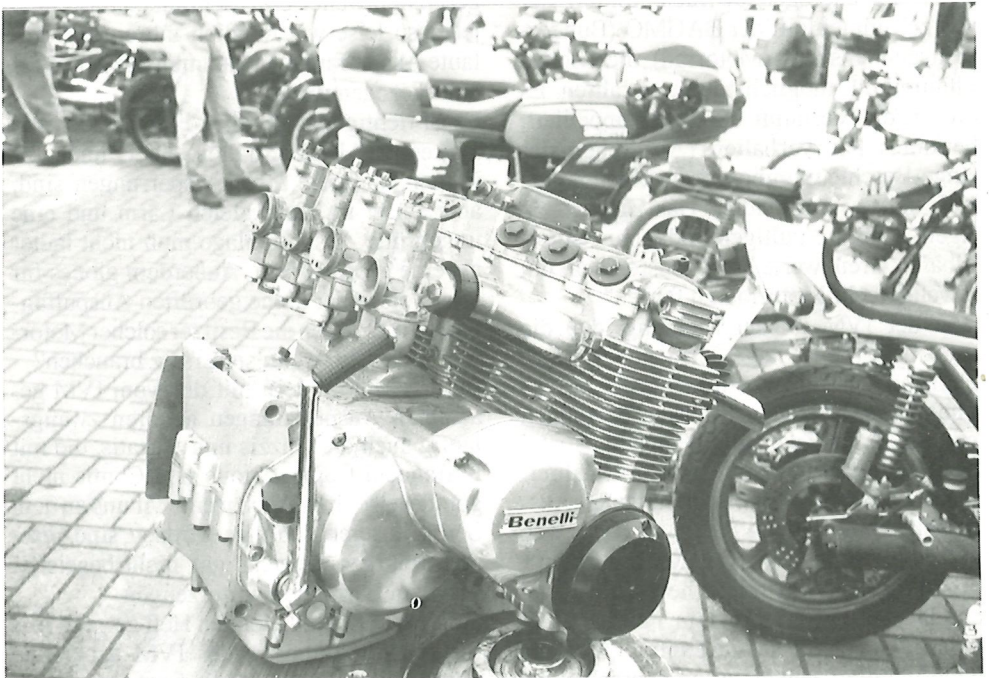
Die 750 SEI wurde von 1975 bis 1979 gebaut, dann wurde sie von der 900 SEI abgelöst, die Dank größerer Bohrung 902 ccm vorweisen konnte.



Gut zu sehen die Vergaseranlage mit den Ansaugkrümmern.



An dem Prototypenmotor mit Sandgußgehäuse waren vier Amal-Vergaser montiert.



Laut ist out

Ein Thema ist momentan in allen Motorradzeitingen zu finden: Der IVM hat eine Initiative unter dem Motto "Laut ist out" ins Leben gerufen, die viele von uns betrifft.

Erst einmal, wer ist der IVM? Der Industrieverband Motorrad Deutschland e. V. ist ein Zusammenschluß der deutschen Motorradhersteller und Importeure. Da diese Firmen direkt von den Zweirädern abhängig sind, liegt ihm das Ansehen der Motorräder und im besonderen die Zulassungszahlen der Neufahrzeuge besonders am Herzen.

Aber gerade diese Zulassungszahlen könnten in Gefahr geraten, wenn die gesetzlich zugelassenen Lärmgrenzwerte wie geplant 1996 auf 77 dB gesenkt werden. 77 dB ist ein Wert, der mit heutigen Motorrädern nur sehr schwer erreicht werden kann. Die Hersteller und Importeure befürchten, daß nur Motorräder mit gekapseltem Motor, Getriebe und Endantrieb diese Werte erreichen können. Das wäre das Aus für klassische Motorräder wie Moto Guzzi, Ducati oder auch Harley-Davidson. Die Umbaumaßnahmen zur Geräuschreduzierung würden natürlich die Herstellungskosten erhöhen, die Motorräder würden teurer, schwerer und häßlicher werden.

Um der drohenden Verschärfung der Lärmgrenzwerte entgegenzuwirken, fordert der IVM zusammen mit der BAGMO (Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad) die Motorradfahrer auf, möglichst leise zu fahren. Es wird an die Vernunft der Biker appelliert, überlautes Fahrverhalten (Ausdrehen der Gänge, Beschleunigungsorgien, Hochdrehen im Stand) zu vermeiden. Das Ziel ist, zu zeigen, "daß die gültigen und technisch erfüllbaren Grenzwerte längst ausreichen, um umweltgerecht Motorrad zu fahren".

Denn der IVM ist der Meinung, daß die Motorräder heutzutage leise genug sind. Schuld an dem schlechten Image der Motorradfahrer, zahlreichen Streckensperrungen und verschärften Zulassungsbedingungen sind angeblich drei Prozent der Motorradfahrer, die mit nachträglich montierten lauten Auspuffanlagen unnötigen Radau machen. "Sie sind es, die das Bild aller Motorradfahrer trüben und Sanktionen herausfordern" schreibt der IVM in seinem Faltblatt und fordert: "Gehen Sie auf die Fahrer, die offene Tüten montiert haben, zu und sprechen sie

mit ihnen! Diskutieren Sie dieses Thema mit ihren Freunden und in ihren Clubs."

Das Feindbild des IVM sind laute Auspuffanlagen: "überlaute 'Racing'-Anlagen... müssen aus dem Verkehr gezogen werden. Der IVM begrüßt es deshalb, daß ab 1. Juli 1994 in Deutschland ungeprüfte Schalldämpferanlagen generell nicht mehr angeboten und in Verkehr gebracht werden dürfen. Wir fordern darüber hinaus eine verschärfte Kontrolle vor Ort, um die wenigen 'schwarzen Schafe' zu ermitteln und ihre Anlagen aus dem Verkehr zu ziehen."

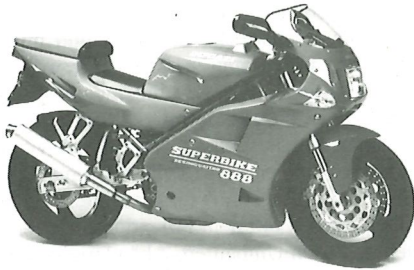
Zusammengefaßt könnte der Grundgedanke des IVM etwa so lauten: Wenn wir von uns aus leise sind, gibt es keinen Grund, uns gesetzlich weiter einzuschränken, also muß jeder so leise wie möglich fahren und wer laute Auspuffanlagen hat, muß aus dem Verkehr gezogen werden.

Es ist richtig, daß überlaute Motorräder und aggressives Fahrverhalten die Gründe für immer häufigere Streckensperrungen sind, aber Lärm ist nicht gleich Lärm und eine ungeprüfte Auspuffanlage muß nicht lauter als eine geprüfte sein. Außerdem gibt es für alte Motorräder keine geprüften Auspuffanlagen. Was sollen die Besitzer solcher Motorräder machen, wenn sie Ersatz brauchen?

Zu den Motorrädern mit den vom IVM geächteten Auspuffanlagen gehören zwangsläufig auch die Guzzis und Ducatis, die mit Lafranconi Competizione und Contis nicht gerade leise sind. Auch wenn wir uns an dem Sound unserer Lieblinge erfreuen, sind unsere Mitbürger meistens gar nicht begeistert von dem Lärm, den wir erzeugen.

Wir haben Euch im letzten Heft gefragt, was ihr von der Initiative des IVM denkt und haben einige Leserbriefe bekommen:

Neues Motorrad ? Doch zuerst eine Probefahrt bei uns ?



DUCATI
VERTRAGSHÄNDLER

ARMEC

b
bimota



aprilia

Carstens

Alle Ducati mit 2 Jahren Werksgarantie und Rundumservice bei uns !

*Aprilia-Bimota-Cagiva-Ducati-Vertragshändler
Moto Guzzi Motorräder*

Armec-Gespännimport Norddeutschland

Fedderinger Str. 10 • 2246 Hennstedt • Tel. 04836 / 1550 • Fax 15 07

15. Mai - Tag der offenen Tür
10.00 - 16.00 Uhr - Spaghetti satt

Hallo Motalia!

Ihr möchtet gern Lesermeinungen zum Thema "Laut ist out" hören. Hier die meinige:

1. Es ist nicht praxisgerecht, nur den Schalldruckpegel (dB) zur Ermittlung der Lärmbelastung heranzuziehen. Das subjektive Empfinden als Belästigung ist bei hohen Frequenzen wesentlich größer! Es gibt dazu sogar Faktoren von Leuten, die soetwas untersuchen (Arbeitsschutz).

2. Auch mit montierten Lafranconi kann leise gefahren werden. Gerade Guzzifahrer lieben zumeist die ruhige Tour. (Man kann ja, wenn man will!) Die Radaubröder sind in der Regel bei anderen Marken zuhause. (Burnouts macht schon aus Liebe zur Technik kein Guzzist!) Insofern sehe ich als Zielgruppe der Aktion nicht unbedingt Italofahrer. Kriminell laut sind in der Regel andere, deren Schalldämpfer so groß ist wie ihr Gehirnhalt.

3. Eine Absenkung auf 77 dB muß mit allen Mitteln bekämpft werden (Demos, Protestschreiben)! Die Folge wäre, daß viele Leute nur noch in Gebrauchsmaschinen die Erfüllung finden könnten, mit katastrophalen Folgen für Industrie und Händler! Viele (z.B. ich) beschreiten heute schon diesen Weg, aufgrund der schon mehr als straffen Regeln.

4. Zugestopfte Motoren = hoher Spritverbrauch hat daran auch schon mal jemand gedacht??

5. Wenn die EG so weitermacht, wird im Jahr 2000 das Motorrad als "unnötig und störend" verboten. Wer die weiteren Entwicklungen verfolgen will, der lese Huxleys "Schöne neue Welt"... (In der wir ja nur noch als Selbstmordkandidaten vorkommen.)

Soweit meine Meinung zur Sache. Ich wünsche allen eine schöne Saison und der Motalia weiteres Fortbestehen.

Mit guzzialen Grüßen Heiko Neuwirth

Liebe Motorradfreunde,

ich unterstütze die Aktion des IVM ohne Wenn und Aber. Ich habe noch nie irgendeine Freude an Krach und Radau gehabt. Ich kann nicht verstehen, wie Leute die neuen Ducatis zu Krawallmühlen vergewaltigen. Ich weiß nicht, was diese Leute davon haben. Auch offene Lafranconis an den Guzzis haben für mich keinen Effekt! Ich mag den Sound der Ducatis und der Guzzis, so wie er ist. Ich mag auch den Sound meiner Gilera Strada 150, obwohl gerade dieses von mir heißgeliebte Gerät an der Grenze des tolerierbaren liegt. Auch die dümmlichen Stammtischprahlereien über mehr Leistung bei offenem Auspuff kann ich nur belächeln. Man muß die Honda CBR 600 nicht lieben, aber sie ist der schlagende Beweis, wie stark, schnell und dynamisch leise Motorräder heute sein können. Auch der neue BMW-Boxer hat Dampf im Überfluß, der Sound stimmt und trotzdem ist das Motorrad angenehm leise. Ich bin es satt, wegen der Radaubröder in Deutschland immer öfter umkehren zu müssen, weil die Straße gesperrt ist, ich habe es auch satt, in der Kneipe oder auf der Straße oder im Büro dauernd dumm angequatscht zu werden, weil irgendjemand wieder einmal von solchen Radaubrüdern genervt wurde. Tatsache ist, daß Motorradfahren hauptsächlich an Wochenenden stattfindet, genau in der Zeit, in der andere Menschen sich erholen möchten. Wir sollten Rücksicht nehmen, wir erwarten ja auch von den anderen Menschen Toleranz und Rücksichtnahme uns gegenüber. Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die immer noch hohe Schuldhaftigkeit der Autofahrer bei Zusammenstößen mit unsereiner.

Ich habe in den letzten 4 Jahren als Aktiver in der Seitenwagenklasse an der Internationalen Deutschen Veteranenmeisterschaft teilgenommen. Seit zwei Jahren gibt es in der Veteranenszene ebenfalls Geräuschbestimmungen. Ich kann nun nicht behaupten, daß mir die Rennerei mit dem leisen Auspuff weniger Spaß gemacht hat. Im Gegenteil, endlich konnte man, gerade im Seitenwagensport, ohne Gehörschutzstöpsel fahren. In diesem Jahr kann ich leider nicht teilnehmen. Meine Entzugserscheinungen sind nicht geringer, nur weil die Motorräder leiser sind als früher.

Leute, laßt die Motorräder, wie sie aus dem Laden kommen, und kein profilsüchtiger Politiker kann uns an den Karren fahren. Wir wollen doch auch in den kommenden Jahren noch unser Hobby ausüben, oder?

Mit freundlichen Grüßen

Manfred Schaab

Hallo Motalia Team

Als schwarzes Schaf in einer übergroßen Herde heiliger weißer Schafe einige Zeilen.

Langsam wird man es leid, als Italienerfahrer ständig mit Worten "zu laut, zu großer Schadstoffausstoß usw." konfrontiert zu werden, bloß weil ein paar "Kollegen" (und nicht nur Italienerfahrer, die ja sowieso in der Minderheit sind) die Straße als Rennstrecke benutzen und mit voll aufgezo-genem Gashahn zuris-kant unterwegs sind. Italienerfahrer sind doch immer gern gesehene Gäste in jeder Polizeikontrolle, da der Bastedetrieb bei ihnen sehr ausgeprägt ist. Offene Vergaser (leider bei meiner Ago LM II serienmäßig) und Lafranconis oder Contis sorgen immer wieder für heiße Debatten mit dem Freund und Helfer.

Nach endlosen Umbauten, Abänderungen, Prüfstandfahrten, Phonmessungen und Eintragungshack bleibt einem nur noch die Fahrt ins benachbarte Elsaß, wo man Motorradfahren und Touren wirklich noch genießen kann, dabei halte ich mich als Gast in Frankreich selbstverständlich an die dort geltenden Vorschriften. 98 % meiner Motorradfreizeit verbringe ich dort.

Ich meine, daß auch ein lautes Motorrad leise gefahren werden kann, wenn der Verstand mitspielt.

Motorradfirmen bzw. Marken einfach das Wasser durch fast uneinhaltbare Geräuschwerte wie 77 dB(A) abzugraben, finde ich grundverkehrt.

Sinn- und sachgemäß wäre es doch, z.B. den Einbau eines Kats steuerlich zu fördern. Bleifrei fahren doch sowieso schon die Hälfte aller älteren "Italiener". Interessant wäre auch eine "Abgabenstufung für Phonzahlen" z.B. über 100 dB(A) von 90-100 dB(A) 80-90 dB(A) usw. Wer ein leises Motorrad fährt, zahlt eben deutlich weniger.

Mit bleifreiem, schallgedämpftem Italienergruß
Toni Rohner

Liebe Motaliamacher(innen),

ich bin gespannt auf die argumentativen Klimmzüge der Phon-Puristen auf die auch von Euch aufgenommene "Lärm ist out" Diskussion. Wie wär's mit dem Überdenken einiger Leitbilder? Individualität kann man auch leise zeigen, die Geräuschentwicklung beim Gaswechsel verhält sich nicht proportional zur eigenen geistigen und körperlichen Leistungsfähigkeit. Wer das begriffen hat, wird auch mit offenen Dell'Ortos und Lafranconis und seiner Umgebung störungsfrei zurecht kommen.

Mit freundlichem Gruß Andreas Radon

Wer oder was ist der IVM? Ein Haufen zusammengewürfelter Akademiker, die zusammen das Wort Motorrad schreiben können? Oder was will uns dieser Haufen verkaufen? Noch mehr Gesetze und Vorschriften? Das mit diesen neuen Lärmbestimmungen ist doch wohl nicht ernst gemeint. Jetzt wird der Motorradfahrer mal wieder als Bösewicht dargestellt, den man mit ein paar schlaun Sprüchen und Motivation auf den rechten Weg eines anständigen, deutschen Spießbürgers zurückbringen muß. Ein anständiger Bürger, der weiß was "in" ist, fährt nicht mit einem lauten Motorrad. Unnötiges Gasgeben im Stand, Drehzahlorgien, starkes Beschleunigen mit hohen Motordrehzahlen, das spricht der Bürokrat mit Führerscheinklasse 3 und 4.

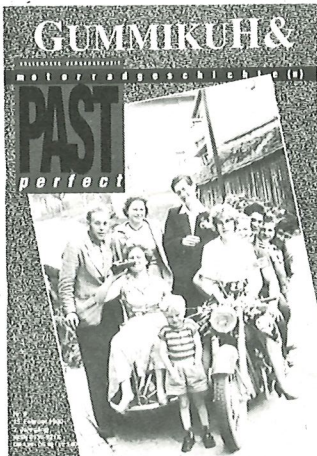
So ein Humbug, Krachmachen kann ich auch mit einem leisen Motorrad, wenn ich es darauf anlege. Wenn ich so etwas schon höre, wie: "Ein Racing-Auspuff ist lauter als 100 Serienmotorräder zusammen". Das ist doch aus der Luft gegriffen und völliger Schwachsinn. Der IVM begrüßt das Verbot von ungeprüften Auspuffanlagen. Ab 01. Juli 1994 dürfen alle nicht geprüften Auspuffanlagen nicht mehr verkauft werden. Was mache ich dann mit meinen Oldtimern, für die es keine geprüften Auspuffanlagen gibt? Ich kann mir schon mit Grauen vorstellen, wie dann die europäische Zukunft für Motorräder aussehen wird. Wir werden

alle mit Einheitstüten herumfahren, die mindestens 1 m lang sein werden, einen Durchmesser von 200 mm haben und aussehen, als hätte man drei Chappi Dosen aneinander geschweißt. Ästhetisch ansprechend an einer Moto Guzzi California oder an einer Aermacchi 350, ganz toll. Endlich wird dann der Einheitsmotorradfahrer erreicht. Alle fahren dann das selbe Motorrad mit dem selben Sound und mit der selben Sicherheitskombi, die dann auch Pflicht sein wird, natürlich alle in den modischen Sanitärfarben hellblö, lilö, oder schiefergrö, ein wenig Individualität wird man uns schon noch zugestehen. Auf das Motorrad dürfen wir dann, wenn wir wollen und mutig sind, den Aufkleber machen "Ich bin ein harter Kerl".

Ich bin gegen die Aktion "Laut ist out", so wie sie von diesem Verein IVM vertreten wird, absoluter Blödsinn. Katzbuckelei nach oben im warsten Sinne. Diese Aktion hat meiner Meinung nach nur den einen Sinn, den Motorradfahrer noch mehr einzuschränken und zu reglementieren, als ob wir noch nicht genug Gesetze und Vorschriften hätten. Wenn ich Motorrad fahre, dann will ich auch meine Maschine hören. Ein lautes Motorrad ist auch eine Art Lebensversicherung und wird nicht so leicht übersehen, sei es von alten Leuten, kleinen Kindern und Polizisten.

Mit freundlichen Grüßen Stefan

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

Hallo Felix,

nach Deinem Aufruf im Editorial der Motalia-Aprilausgabe zur Meinungsäußerung zum Thema "Laut ist out" habe ich mal ein paar Gesichtspunkte nachfolgend zusammengefaßt:

1. Subjektivität

Dazu gehören meines Erachtens zwei Aspekte.

1.1. Meßtechnische Erfassung und Bewertung von Lärmquellen

Diese ist u. a. für den Kraftfahrzeugbereich reproduzierbar festgelegt, d.h. "genormt". Der Mensch ist jedoch nicht genormt (glücklicherweise), so daß ein bestimmter Meßwert von verschiedenen Individuen völlig unterschiedlich gewertet wird. Als Beispiel sei das Kratzen mit den Fingernägeln über die Schultafel angeführt, was ja bei manchen Mitmenschen zur Gänsehaut und Unwohlsein führt und bei anderen keine Reaktion bewirkt. Tatsache ist aber in jedem Fall, daß für Lkw und landwirtschaftliche Zugmaschinen höhere Schallemissionen zulässig sind als für Motorräder. Im heutigen meist dichten und gemischten Verkehr folgt daraus, daß bei Einhaltung der geltenden zulässigen Werte Motorräder den Lärmpegel nicht maßgeblich bestimmen. Eine einseitige, weitere gesetzliche Einschränkung für Motorräder würde also für die Reduzierung des Verkehrslärms nichts bringen (außer vielleicht für die Profilierung von geltungssüchtigen Politikern).

1.2. Individuelle Einstellung gegenüber dem Motorrad

Gerade beim Motorrad ist die Subjektivität wohl besonders stark ausgeprägt. Wer Motorräder und die Fortbewegung darauf liebt, wird das Geräusch einer Ducati mit offenen Contis als Sinfonie im Viertakt auffassen. Wer Motorräder (und die darauf hockenden Gestalten) haßt, dem ist es ohnehin egal, wie laut oder leise die Dinger sind.

2. Sicherheit

Bekanntlich sind Motorradfahrer besonders häufig durch Unfälle mit Pkw gefährdet. Dabei ist die Unfallursache in rd. dreiviertel aller Fälle Fehlverhalten der Pkw-Fahrer. Nicht zuletzt aus diesem Grund hat der Gesetzgeber für Motorräder das Fahren mit Abblendlicht bei Tage vorgeschrieben, was ja eine optische Warnung für andere Verkehrsteilnehmer beinhaltet. Es ist mir völlig unverständlich, warum andererseits die akustische Warnung gesetzlich unterbunden werden soll. M.E. ist bei vielen Verkehrsteilnehmern eher ein charakteristisches akustisches Signal geeignet, diese aus ihrem Tiefschlaf zu wecken, als ein optisches (was eh nichts nützt, wenn die Äuglein zu sind).

3. Zunehmender Egoismus und abnehmende Toleranz in der Gesellschaft

Dieser Trend dürfte wohl unbestritten sein. Ich denke hier z.B. etwa an Cabriofahrer, die mit offenem Verdeck und aufgedrehter Stereoanlage auf einer Landstraße, wo 100 km/h erlaubt sind, mit 70 km/h "dahingleiten" und den Verkehr aufhalten, die aber über die "rasenden und krawallmachenden" Motorradfahrer wettern. Hier könnte man sicher noch unzählige Beispiele anführen, was aber den Rahmen meines Briefes sprengen würde.

4. Freiwillige Vorwegnahme von erwarteten zukünftigen gesetzlichen Bestimmungen

Aller Erfahrung nach ist das die tödliche Methode. Denn das führt ja bei unseren wackeren Behördenmenschen regelmäßig zu dem Aha-Erlebnis "Es geht also doch". Die Konsequenz ist dann für diese Typen, wenn die (evtl. der IVM) freiwillig 3 dB Geräuschreduzierung anbieten, können wir locker 6 dB ins Gesetzbuch schreiben. Dann können wir Motorradfahrer demnächst mit dem Sound eines elektrischen Krankenzustuhls durch die Gegend rollen.

Fazit: M.E. zäumt der IVM mit seiner Appell-Initiative das Pferd von hinten auf. Alle gesetzlichen Bestimmungen sind vorhanden. Wer illegal mit Krawalltüten herumfährt, kann ja auch heute entsprechend belangt werden. Das darf aber meiner Meinung nach nicht zu einem Denunziantentum unter Motorradfahrern führen. Das kann man doch wohl getrost unseren grünbemühten "Freunden und Helfer" überlassen, denn dafür sind die ja zuständig (oder?). Der IVM und besonders wir Motorradfahrer müssen uns notgedrungen (s.o. zunehmender Egoismus) für unsere Interessen einsetzen und dürfen uns als relativ kleine Minderheit nicht auseinander dividieren lassen.

Ich fürchte, daß ich mich in meinen Zeilen manchmal ein wenig drastisch ausgedrückt habe, hoffe aber, daß der Sinn verständlich ist.

Mit freundlichen Grüßen

Claus Schönborn

Hallo Felix!

Dein Aufruf in der Motalia 50 zum Thema: Laut ist out

Sicher ist Lärm nicht mehr zeitgemäß, jeder freut sich sicher einmal, z.B. am Wochenende, über einen ruhigen Nachmittag irgendwo in der Natur, und ist dann natürlich entsetzt, wenn ein röhrender Vierzylinder mit offener 4 in 1 Anlage vorbeidröhnt. Natürlich wäre hier der Gesetzgeber gefragt, der mit strengerer Regelung und Kontrol-

de der Lärmbestimmungen Einhaltung gebietet. Doch "HALT", hier sollten wir vorsichtig sein, denn wir als Italo-Fans wollen uns doch noch eine Weile am Klang unserer 2 und 3 Zylinder erfreuen, oder? Wir sollten uns im Klaren sein, daß es für uns zwar den Unterschied zwischen Krawall und Sound gibt, für den Gesetzgeber jedoch zu laut gleich zu laut ist.

Interessant hier die Meinung der Motorrad-Fachpresse: Man gibt sich durchaus umweltfreundlich, allerdings wirkt hier gerade der Marktführer "MOTORRAD" ziemlich ungläubwürdig. In einer der letzten Ausgaben hält Chefredakteur Fiedler große Reden zur Kampagne "Laut ist out", einige Hefte vorher (zum Geburtstag von Harley Davidson 90.) freut er sich über den unverwechselbaren Sound der V-Twins aus Milwaukee (oder wars Mäky Way). Damit kann er jedoch nicht den Sound der Originalauspuffanlage gemeint haben, der nur einem asthmatischen Röcheln gleicht, sondern nur das Donnern offener Auspufftüten, mit denen 90% aller Harleys durch die Gegend schraddeln (ohne TÜV versteht sich) und auf denen tatsächlich steht: For of Road use only!!! In der gleichen "MOTORRAD"-Ausgabe erzählt uns der Geschäftsführer von H.D.-Deutschland, daß man sich auch weiterhin bei Harley um die Einhaltung der Geräusch- und Emissionswerte bemühen will, wo dieser Mensch doch sicher weiß, daß die meistgekauften Zubehörteile offene Auspuffanlagen sind!

Fazit: Die Meinung der Fachpresse und der Motorrad-Hersteller kann man getrost vergessen, da niemand von diesen Leuten hinter dem steht, was er sagt!! Es kommt also auf uns selber an. Wenn wir verhindern wollen, daß alle über einen Kamm geschoren werden, müssen wir den einzelnen aufmerksam machen, der zu laut ist. Hierbei ist jedoch auch Toleranz gefragt und Vernunft.

Wenn wir es wirklich schaffen, auf diese Weise die wenigen schwarzen Schafe (denn es sind tatsächlich wenige) zur Vernunft zu bringen, dann bleiben uns vielleicht in Zukunft weitere Verschärfungen der Bestimmungen erspart, und wir können uns noch lange am Sound unserer Bikes erfreuen.

Also bis dann Snoopy

Gegen "Laut ist out" aber für "ruhiges Fahren in Wohngebieten".

Es werden Baugebiete direkt an der Autobahn ausgewiesen und kräftig bebaut. "Oh je, es ist ja hier viel zu laut, wir brauchen einen Lärm-

schutzwall". Die Autobahn ist bei den Planern, Bauherren und der Kommune wohl vorher noch niemandem aufgefallen. Man mietet oder kauft sich eine Wohnung in der Stadt, um festzustellen, daß der Verkehr vor der eigenen Haustür viel zu laut ist. Also fordert man verkehrsberuhigte Zonen, Einbahnstraßen oder sogar Sackgassen. Vielleicht ein Häuschen mit schöner Aussicht, z.B. am Nienstedter Pass? Na klar, aber ich will meine Ruhe!!

"Laut ist out", dafür kämpfen der IVM (Industrie-(Verband?) Motorrad Deutschland e.V.) und die Bundesarbeitsgemeinschaft Motorrad (BAG-MO).

Leute, habt Ihr Euch schon einmal überlegt, wie es weitergeht?

Alte Motorräder sind in der Regel lauter als neue (ab Oktober 1993, 80 dB(A)). Muß ich mir jetzt ein neues Bike kaufen, damit ich mit meinen mechanischen Motorgeräuschen kein Störenfried in der Bikergemeinschaft bin?

Im September 1992 konnte ich mit meiner Königswellen-Ducati am Ducati-Clubrennen in Assen (NL) nicht teilnehmen aufgrund der Phonmessung, bzw. dB(A)-Vorschrift. In der BRD sieht es auch nicht besser aus.

Vielleicht sollte man versuchen, sein altes Motor-



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

rad zu verschrotten, da man ja viel zu laut und sowieso bald, aufgrund der Bestimmungen, nicht mehr fahren darf. Es soll sogar noch einige Motorräder geben, die noch nicht einmal Bleifrei fahren. Hoffentlich wird das Recycln der alten Bikes nicht zu teuer.

Also Freunde, umgedacht:

Neues Motorrad kaufen (bringt die Wirtschaft in Schwung), warten bis eine neue dB(A) Vorschrift oder Drehzahlbegrenzung vorliegt und dann das Spiel von vorne. *(Die Geräuschvorschriften gelten immer nur für Neuzulassungen. Fahrzeuge, die schon einmal zugelassen waren, brauchen nicht den neuen Grenzwerten angepaßt werden, die Red.)*

Aber bitte: "Weckt mir nicht die in der Verkehrsmindertheit befindlichen Motorradfahrer auf". Man kann sie gerade so schön mit der "Salamipolitik" entzweien.

An den Bikern muß mehr verdient werden, also Auspuff verblomben, ebenso die Vergaser, Einspritzanlagen, Zündung und warum nicht gleich der ganze Motor? So müßte der Motorradfahrer doch viel öfter zum Händler, oder gleich ein neues Motorrad kaufen, wenn sich z.B. einmal Kondenswasser im Vergaser gebildet hat.

"Biker, Ihr sitzt auf Euren Geldern, gebt es doch endlich der Wirtschaft."

Da gab es noch einen arbeitslos gewordenen Jugendlichen, der aus Geldmangel sein altes, spritfressendes Auto verkaufen mußte. Der arme Tropf kaufte sich ein altes Motorrad, und dann kam es, Streckensperrung, TÜV-Normen, Bleifreiumbau, Lärmbelästigung, Helm-ECE Norm, vielleicht auch noch der Protektorenkombi. Ach, wäre er doch nie mündig geworden und hätte sich nur ein Fahrrad gekauft. Die Fahrradklingel wäre für Opa noch zu hören gewesen. Das neue Bike mit 80 dB(A) seines Freundes kann Opa jetzt nicht mehr sehen. Es war zu schnell für seine Gehörgänge.

-Tot-

Gibt es noch Leute, die den Autoverkehr durch Motorräder entlasten wollten?

Oder sind "Motorräder out"???

P.S. Suche Sponsor für 1000 ha Land, auf denen ein Rundkurs gebaut werden kann, damit ich meinen alten Schinken mit eingetragenen 105 dB(A) noch einmal in diesem Leben bewegen kann. - Ohne alle paar Kilometer zur Phonmesung gebeten zu werden.

Volker Graßmann

Lieber Felix!

Betr.: Laut ist out!

Früher oder später habe ich eine solche oder ähnliche Aktion wie "Laut ist out" erwartet. Seitdem die nun seit mehreren Jahren gültigen Geräuschvorschriften Anwendung finden, wird den Motorradfahrern, die "Italiener" oder "Engländer" fahren, das Leben nicht einfacher gemacht. Man muß heute schon motorradbegeisterte TÜV Ing.'s finden, die eine originale, "laute" Schalldämpferanlage wie sie in den 60er bzw. 70er Jahren verwendet wurde, immer noch akzeptieren.

Diese Akzeptanz ist meiner Erfahrung nach noch vorhanden. Allerdings warte ich auf den Tag, an dem vom Gesetzgeber vorgeschrieben wird, "laute" (oberhalb 94 dB beispielsweise) zuzustopfen, bzw. Schalldämpferanlagen (Endstücke) zu verwenden, die den zu diesem Zeitpunkt gültigen Geräuschvorschriften entsprechen. Das dadurch die PS/kw Leistung der "alten" Maschinen reduziert wird, und andere Komponenten (Vergaser etc.) neu abgestimmt werden müssen, ist nur ein weiterer Nebeneffekt.

Ich habe an meinen Ducatis und an meiner Le Mans I auch "laute" Anlagen eingetragen, das heißt nicht, daß ich innerhalb geschlossener Ortschaften "den Hahn" bis zum Anschlag aufdrehe, dort fahre ich eher untertourig, um keinerlei Aggressionen zu provozieren. Auf der Landstraße außerhalb bebauter Gebiete lasse ich es dann schon etwas zügig angehen. Ich gebe zu, daß ich mich der "Akustik" meiner Maschine erfreue, für mich gehört das zum Typus solcher Motorräder, ansonsten kann ich gleich "zugestopfte Japaner" fahren.

Wenn der Tag kommt, an dem mir diese Freude per Gesetz genommen wird, werde ich meine "Italiener" verkaufen und aufs Motorradfahren verzichten.

Ciao

Roland Buderath

Hallo Felix!

Zum Thema in Motalia Heft 04/93: 77 dB(A).

Leider haben wir Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen keine gute Lobby. Deshalb kann unser Gesetzgeber machen, was er will. Es geht ja nicht um den Krach, sondern um das Geldverdienen. Es gibt nämlich viele Sachen, die mehr Krach machen als ein paar Ducatis und Guzzis. Wenn es eine Aktion gibt, bin ich dabei.

Georg Glas

Buchvorstellung

Moto Guzzi Motorräder 1946-76

In der Serie Schrader-Motor-Chronik ist Ende 1992 der Band Nr. 54 mit dem Titel "Moto Guzzi Motorräder 1946-76" erschienen.

Bei diesem Buch handelt es sich größtenteils um Abdrucke von Prospektmaterial, aber fangen wir von vorne an.

Nach einer kurzen Einleitung wird auf acht Seiten die Firmengeschichte von Moto Guzzi von der Gründung bis Ende der siebziger Jahre kurz umrissen.

Auf den folgenden 80 Seiten werden zeitgenössische Verkaufsprospekte (oft mit italienischem Text) von 1946 bis 1976 abgedruckt. Kurze Kommentare bieten zusätzliche Informationen zu den Abbildungen.

Den Abschluß bildet eine zweiseitige Tabelle mit Technischen Daten, die aber nur sehr wenig Informationen enthält.

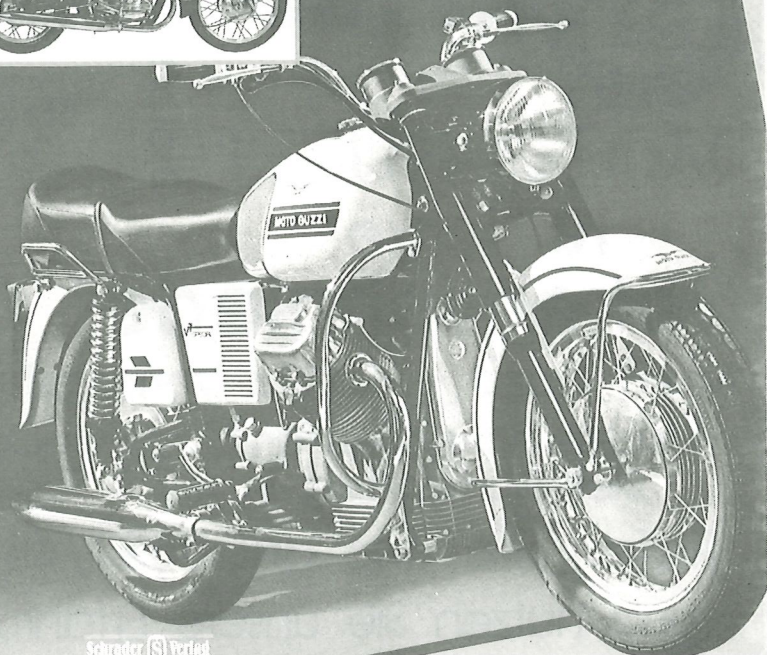
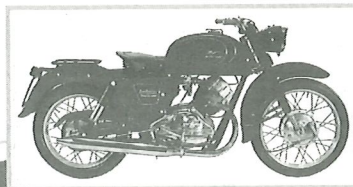
Für Guzzi-Freaks und Prospektsammler eine Bereicherung der Sammlung, wer aber erhofft, einen Einblick in die Firmengeschichte von Moto Guzzi zu erhalten, wird enttäuscht sein.

Erschienen ist "Moto Guzzi Motorräder 1946-76" im Schrader Verlag, ISBN 3-922617-98-0, 96 Seiten, 133 Abbildungen (meist s/w), Format 21 x 19 cm. Der Preis beträgt 39,- DM.

Schrader-Motor-Chronik

MOTO GUZZI MOTORRÄDER

1946 - 76



Schrader Verlag

Presseschau

Ducati M 900

Nachdem die Ducati mit dem Beinamen Monster in Italien der internationalen Presse vorgestellt wurde, sind die deutschen Motorradzeitungen voll von Fahrberichten.

In der Maiausgabe von "motorrad, reisen & sport" sind vier Seiten zu finden, auf denen die M 900 mit neun Fotos vorgestellt wird. Eineinhalb Seiten mit zwei Bildern widmet der "Motorradfahrer" dem unverkleideten Motorrad aus Bologna. Dieser Fahrbericht ist in Heft Nr. 5/1993 zu finden.

"PS" räumt der M 900 fünf Seiten der Maiausgabe mit acht Fotos als Fahrbericht ein. Fünf Fotos sind auf den drei Seiten verteilt, mit denen "mo" die M900 in Heft 5 vorstellt.

Ducati

In einem sechzehnseitigen Special befaßt sich "Classic Cycle" mit der Marke Ducati. Zu dem Special in Heft 3/93 gehören eine Firmenchronik, eine Gegenüberstellung Königswellen-/Zahnriemenmotor, ein Fahrbericht der aktuellen 900 SS und eine Übersicht über Ducati-Gespanne, Zubehörangebote und die aktuelle Modellpalette.

Gilera Bicilindrica 125

Auf fünf Seiten mit neun Fotos schildert Alan Cathcart in "Oldtimer Markt" Nr. 5/93 die Geschichte der 125er-Zweizylinder-Rennmaschine von 1956 und seine Fahreindrücke auf der Rennstrecke von Monza.



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



Presseschau

Cagiva Elefant 900 AC und Moto Guzzi Quota 1000

Auf fast neun Seiten vergleicht "PS" im Maiheft vier hubraumstarke Enduros aus Europa. Konkurrenten der beiden italienischen Motorräder Cagiva 900 Elefant AC und Moto Guzzi Quota 1000 sind die Triumph Tiger 900 und die BMW R 100 GS. Neunzehn Fotos zeigen die vier Motorräder und ihre Details.

Laverda 750 S

Auf zwei Seiten stellt "Classic Cycle" eine Laverda 750 S mit vier Bildern vor. Zu finden ist der Bericht in der Ausgabe 3/93.

Magni-Guzzi Ottovalvole

Eine Magni-Guzzi mit dem Motor der Daytona durfte Michael Pfeiffer fahren. Sein Bericht nimmt viereinhalb Seiten der Nr. 5/93 von "PS" ein. Sieben Fotos zeigen das Bike.

Hier gibt es Motalia

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

A.T.T. Autotechnik Tiedemann	Lichtenrader Damm 271	1000 Berlin 49
Esso Station am Flughafen	Tempelhofer Damm 20	1000 Berlin 42
Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	2123 Bardowick
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
Zweiradhaus Thelen GmbH	Zeithstr. 433	5200 Siegburg-Schreck
Hein Gericke	Heilbronner Str. 91	7000 Stuttgart
PS-Motorradladen	Teichstr. 30	7104 Obersulm-Weiler
Peter Böhm	Neue Straße 14	7135 Wiernsheim
M.A.X.	Villinger Str. 7	7530 Pforzheim
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
NGM-Motorradladen	Münchener Str. 12	8542 Roth
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.

Ducati Monster

Nachdem es zuerst Schwierigkeiten mit der Zulassung der Ducati M 900 gegeben hat, wurde eine neue Auspuffanlage für das Monster entwickelt. Das Serienmotorrad verfügt nicht über so viele Kohlefaserteile, wieder auf der IFMA präsentierte Prototyp, denn Ducati konnte keinen Zulieferer finden, der die gewünschten Stückzahlen liefern kann, immerhin sollen ca. 5000 Monster in diesem Jahr gebaut werden. Aber noch in diesem Jahr will Ducati einen Carbon-Kit als Nachrüstsatz anbieten. Auch eine Lenkerverkleidung will das Werk nachträglich offerieren.

Moto Guzzi Strada

Unter der Bezeichnung Strada will Moto Guzzi zwei Modelle auf den Markt bringen. Bei der Strada 1000 handelt es sich sozusagen um eine Mille GT mit Vorderradschutzblech, Seitendeckeln und Sitzbank von der SP III. Oder andersrum gesagt um eine SP III ohne Verkleidung mit dem Cockpit der Mille GT. (Siehe auch Motalia Nr. 44). Nach dem gleichen Strickmuster entsteht die Strada 750 aus der 750 SP.

20 Jahre Bimota-Motorräder

Bimota feiert 20 Jahre in der Motorradwelt, vorher hatte die Firma aus Rimini Klimaanlage und Hydrauliksysteme gefertigt. Dieses Firmenjubiläum will das Werk zusammen mit dem Bimota Club Italia in der Woche vom 31. Mai bis 6. Juni mit zahlreichen Veranstaltungen feiern. Für die Bimota-Kunden ist ein volles Programm mit zweitägiger kostenloser Benutzung der Rennstrecke von Misano, Besuch des Bimota-Werkes und anderen Attraktionen vorgesehen. Ausführliche Informationen sind beim Werk erhältlich: Bimota s.p.a., Via Giacaglia 38, I-47037 Rimini, Tel. 0541/383493, Italien.

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

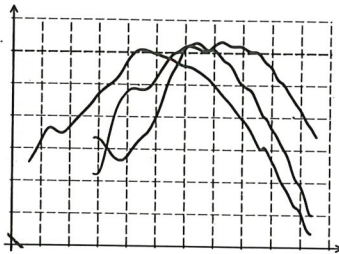
Unser Motto für die
Tuning-Saison ab
Sommer 92:

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

Für ein
optimales
Preis-Leistungs-Verhältnis -

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

original von DYNOTEC.



Interessiert? - Vereinbaren Sie
Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

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

Motalia, die Zeitung für italienische Motorräder

0 ich möchte gerne ein Probeheft der MOTALIA haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.

0 Ja, ich möchte MOTALIA ab sofort/ ab Ausgabe _____ abonnieren.

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

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

0 habe ich als Scheck beigefügt.

0 können Sie von meinem Konto abbuchen. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

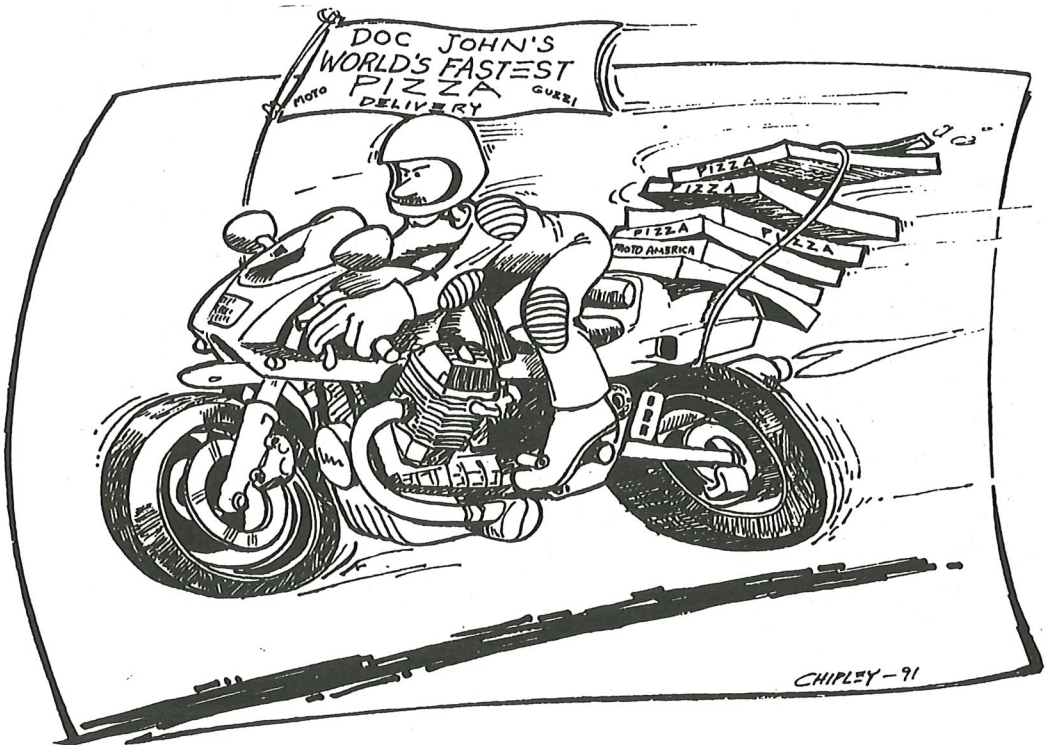
Konto-Nr: _____

Bank: _____

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 nicht vergessen!!



Absender:

Bitte freimachen,
falls
Briefmarke zur
Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos.

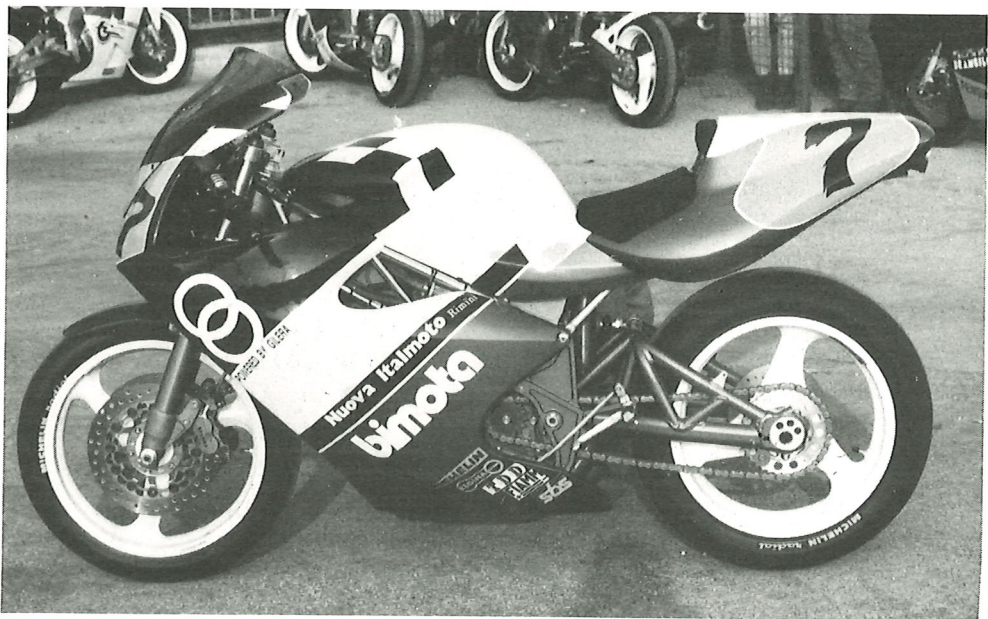
Bitte Telefonnummer nicht vergessen!

Rubrik: _____

Text: _____

Antwort

**Verlag Felix Hasselbrink
Schönbergerstr. 2
2322 (24321) Lütjenburg**



Die Bimota-Gilera ist stylistisch sehr rund gehalten.

Supermono von Bimota

Beim ersten Rennen zur italienischen Meisterschaft hatte Bimota überraschend ein Motorrad für die Klasse der Einzylinder gemeldet.

Gilera ist mit Bimota eine Cooperation eingegangen, um ein renntaugliches Straßenmotorrad mit dem Triebwerk der bewährten Wüstenenduros zu schaffen.

Beim Fahrwerk ging die Edelschmiede aus Rimini den gleichen Weg wie bei der db 2 und fertigte einen leichten Gitterrohrrahmen. Die Gabel und die Hinterradschwinge wurden von der db 2 übernommen, man brauchte ja nur ins Ersatzteilregal zu greifen.

Der 750er-Einzylindermotor hatte schon bei etlichen Wüstenrennen seine Feuerprobe bestanden, aber an einen Rally-Raid Motor werden ganz andere Ansprüche als an ein Straßentriebwerk gestellt. Bei den Marathon-Rallys kommt es mehr auf Drehmoment, Zuverlässigkeit und Unempfindlichkeit gegen schlechten Sprit an als auf brachiale Beschleunigung und Spitzenleistung. Also

mußte der Motor von Bimota für den neuen Einsatzzweck überarbeitet werden. Aber trotz nur kurzer Entwicklungsphase im Bimota-Werk konnte die Bimota-Gilera schon beim ersten Renneinsatz einen vierten Platz erzielen.

Die Weiterentwicklung des Fahrzeuges liegt nun in der Hand von Bimota. Im Sommer wollen Gilera und Bimota entscheiden, ob eine Straßenversion der GB 1 produziert werden wird. Es wäre das erste Einzylinder-Motorrad im Bimota-Programm. Preislich würde die GB 1 sicher unter der db 2 liegen und damit den Einstandspreis für Bimotabesitzer nach unten verschieben.

Die Rennversion soll 119 Kilogramm wiegen. Der wassergekühlte Motor hat ein Verhältnis Bohrung x Hub: 105 x 85 mm, das ergibt 736 ccm.



Schon beim ersten Rennen konnte die GB 1 den vierten Rang belegen.

Ein kleines Inselabenteuer

Nach mehrmaligen Motorradurlaube in skandinavischen Gefilden verschlug es uns diesmal auf die Sonneninsel Gran Canaria. Uns? Wir sollten uns vielleicht erst einmal vorstellen. Als da wären: Marina, Beate, Thomas und meine Wenigkeit, der Schreiber. Es sollte ein Kurzurlaub werden zum Erholen ohne Streß, Ärger, Pannen, ohne Motorrad? Für Thomas und mich stand von Anfang an fest, vor Ort Motorräder zu mieten. Eine Woche ließen wir erst einmal ins Land gehen, dann wurde es auch wirklich Zeit. Der Motorradenzug begann voll zu wirken.

An einem Sonntag machten sich Thomas und ich (die Mädels zogen es vor, weiter die Sonne anzubeten) auf den Weg von unserem Domizil in San Agustin in den Stadtrummel von Playa de Ingles. Hier verschafften wir uns erst einmal einen Überblick, da das Motorradangebot der zahlreichen Vermieter reichhaltig ist. Allerdings war für mich als Tifosi die Auswahl recht eingeschränkt, denn nach meinen Vorstellungen sollte es eine italienische Enduro sein. Thomas, der alte Japaner, sah es in seinem jugendlichen Leichtsinne nicht so. Schon nach kurzem Suchen blieb mein Italo-Blick an einer Morini 501 hängen. Bei näherem Hinschauen machte das Moped

allerdings einen recht heruntergekommenen Eindruck, und über die Verkehrssicherheit hätte ich keine Wette abgeschlossen. Offensichtlich nehmen die Spanier das hier nicht so genau. Nachdem wir nun nahezu alle Vermietungen abgeklappert hatten, konnte ich Thomas von den Vorzügen zweier Cagivas 350 T4 überzeugen (ohne die Cagiva jemals gefahren zu haben), die bei irgendeiner Vermietung im Angebot waren. Nach einigem Umherirren in den Straßen von Playa de Ingles fanden wir die Vermietung wieder. Der Vermieter hatte unser gesteigertes Interesse bemerkt und fing an, uns zu shanghaien. Er stellte sich bei uns als "Carlos" vor,



DUCATI

CAGIVA

SCHA JOR



aprilia

8261 Tübling
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

UNSERE 14 JÄHRIGE ERFAHRUNG MIT ITALIENISCHEN MOTOR-
RÄDERN, KÖNNEN SIE VOLL NUTZEN. GROSSES ANGEBOT AN NEU-
UND GEBRAUCHTEILEN ZU GUTEN PREISEN. NEU- UND GEBRAUCHTMO-
TORRÄDER, LAFRANCONI UND 480 KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

der Name ließ eigentlich nichts Gutes erahnen. Die Mietpreise der einzelnen Vermietungen lagen dicht beieinander und entsprachen in etwa einer VW-Golf Anmietung. Da uns das Feilschen nicht liegt, akzeptierten wir den angebotenen Mietpreis, was Carlos anscheinend so irritierte, daß er von sich aus einen Preisnachlaß gewährte. Sein Büro bestand aus einem Campingtisch mit vier Stühlen unter freiem Himmel. Auch der restliche Mietvorgang hatte wenig Ähnlichkeiten mit heimischen Verhältnissen, so schrieb er die Daten von meinem Klasse 4 Führerschein ab (Anmerkung: Erweiterung vorhanden) und war glücklich. Da wir die Cagivas erst für die nächsten beiden Tage mieten wollten, waren wir von dem Service, den Carlos uns anbot, die Mopeds am nächsten Morgen zu unserem Quartier zu bringen, überrascht. Auf dem Rückweg diskutierten wir die Varianten durch, wie er den Transport wohl bewerkstelligen wollte und fieberten dem nächsten Tag entgegen.

Pünktlich zur verabredeten Zeit klingelte es in unserem Appartement und ein Mitarbeiter von Carlos stand vor der Tür. Auf dem Weg

aus unserer Anlage zur Straße wurden unsere Hälse immer länger, aber es waren keine Cagivas zu sehen. Stattdessen forderte er uns mit Gesten auf, in sein Auto zu steigen. Also mit dem Bringen war ja dann wohl nichts, denn er brachte UNS zu den Mopeds. Alles Andere beruhte wohl auf Verständigungsschwierigkeiten. Nach dem Berappen der Restzahlung bekamen wir die Papiere, vier Helme (ohje) und die laufenden Motorräder präsentiert, mit dem Hinweis auf eine Telefonnummer für den Fall der Fälle. So, nun hatten wir sie endlich. Die Vespa-Helme aufgesetzt, Papiere verstaut und ab ging die Post. Jedoch die erste Freude währte nur kurz, denn zwei Straßenecken weiter blieb Thomas mit seiner Cagiva stehen. Verwöhnt von seinem japanischen E-Starter machte er sich fluchend am Kickstarter der T4 zu schaffen, ohne Erfolg. Erst ein Aufdieseseitelegen der T4, um den Sprit der einen Tankwange in die andere zu befördern, brachte Erfolg. Den Weg zum Tanken und zurück zum Appartement nutzten wir für die technische Inspektion. Nur soviel: die Bremsen funktionierten, der Motor lief, alles andere zeigte nur eine

eingeschränkte Funktion. Wir hofften, daß dies auch die beiden Tage so bleiben und nicht noch schlimmer werden würde. Mit einer stark eingeschränkten Schutzkleidung machten wir uns auf den Weg, die Cagivas näher kennenzulernen, während die Mädels in Richtung Strand pilgerten.

Als Erstes fiel mir das leichte Gewicht und die Handlichkeit der T4 auf. Das Gewicht würde ich auf ca. 150 kg schätzen. Der Einzylinder-Viertaktmotor ist kräftig, durchzugsstark und hat auf alle Fälle mehr als 27 PS. Beim schnellen Dreh am Gasgriff wurde das Vorderrad recht leicht. Unser erster Ausflug fand abseits der Straßen statt, was auf Gran Canaria kein Problem darstellt, um ein besseres Gefühl für das Moped zu bekommen. Bei dem ausgewählten Terrain fanden wir so ziemlich alles, was man sich abseits der Straßen wünscht. Schotter, Sand, schmale Wege und kleine Abhänge. Die Cagivas lassen sich auch ohne große Endurokenntnisse leicht dirigieren. Wir verzettelten uns auf der ersten Tour so, daß wir nur mit kleinen Trialeinlagen und dem Entfernen einiger Steinbrocken wieder den Weg auf die Straße fanden.

Nach einer Verschnaufpause konnten wir Beate und Marina dazu überreden, einen Stadtbummel per Motorrad in Las Palmas zu unternehmen. Auf der GC1, der einzigen Autobahntrasse auf Gran Canaria, waren wir in ca. einer Stunde in Las Palmas. Auf der Fahrt machte sich der Temperaturunterschied von der Südseite zur Nordseite der Insel bemerkbar. Außerdem teilten uns die Mädels eine nur bedingte Soziustauglichkeit der Cagivas mit. Nach einer chaotischen Innenstadttour, auf der Suche nach Einkaufsstraßen, fanden wir den zentralen Busbahnhof von Gran Canaria, wo Beate und Marina den Bus in Richtung San Augustin bestiegen und uns unserem Schicksal überließen. Nachdem ich Marina noch ihr Sweatshirt abgeschwatzt und mich da hineingezwängt hatte, machten wir uns auf der GC1 in Richtung Heimat auf den Weg. Ohne Sozias konnten wir auf der Autobahn mal etwas Druck mit den Cagivas machen, und ich sage Euch, die

rennen nicht schlecht. Da uns der erste Tag nun den Mund wäßrig gemacht hatte, wurde am Abend beim ausgiebigen Mahl die Tour für den nächsten und leider letzten Tag festgemacht. Es mußte eine Inselrundreise gemacht werden, gar keine Frage. Übrigens, Beate und Marina hatten auch eine Tour festgemacht - vom Appartement zum Strand, ca. 100 m. Für eine Inseltour (als "newcomer" auf GC) ist ein Reiseführer unerlässlich. Uns hat der Baedekers Reiseführer große Dienste erwiesen. Er beinhaltet Tourenvorschläge, Hintergrundwissen, Fotos und eine Straßenkarte. Wir haben uns für einen Routenvorschlag des Reiseführers entschieden, der eine Inselrundfahrt von ca. 190 km beschreibt. Der Abend endete mit großen Erwartungen an den nächsten Tag und einem Regentanz von Beate, der tatsächlich am nächsten Morgen einige Tropfen Regen brachte.

Nach einem kräftigen Frühstück und sonengeschütztem Gesicht machten wir uns auf den Weg in Richtung Playa de Ingles im Süden Gran Canarias. Wir folgten der kurvigen Küstenstraße in Richtung Puerto Rico nach Puerto de Mogan. Diese Küstenstraße ist erstklassig ausgebaut und sollte in ihrer kurvigen Eigenschaft erst der Vorgeschmack von dem sein, was uns noch erwarten sollte. Für einen Großstadtmenschen wie mich war der Ausblick auf Strand mit Sonne und Meer schon faszinierend, nur die gewaltigen Hotelbauten störten etwas. Von Puerto de Mogan ging es nun etwas ins Landesinnere nach Mogan und weiter nach San Nicolas de Tolentino. Auf diesem Streckenabschnitt gewannen wir langsam an Höhe. Die Vegetation hörte schlagartig auf und wurde immer wüstenähnlicher, wie man sich nunmal so eine Wüste vorstellt, nur Sonne und Felsen und ab und zu mal ein Dorf. Die Straßen wurden zu Serpentinaen. Unentwegt habe ich an der Cagiva herumgeschaltet, bis mir der Spann wehtat, dann hatte ich die Faxen dicke. Von hier an mußte die Cagiva alles im dritten Gang schaffen. Der Motor stampfte wie wild und verrückt, aber die T4 beschleunigte auch aus den niedrigsten Drehzahlen



ohne Klingeln oder Rucken. Unser Aufstieg auf immerhin 1000 m über dem Meeresspiegel war begleitet von unzähligen Schräglagenwechseln, die wie eine Droge in unseren Köpfen wirkte und ein einmaliges Hochgefühl auslöste. Dieses wurde allerdings gebremst durch unsere Erfahrung, daß auch Reisebusse diese Route fahren. Denn wenn diese die Kehren durchfahren, hupen sie und dann ist die Kehre dicht und es gibt null Ausweichmöglichkeiten. Mit dieser unangenehmen Vorstellung im Nacken wich dem Hochgefühl bald die Realität. Nach San Nicolas ging es weiter in Richtung Agaete wieder auf einer Küstenstraße, nur war es diesmal eine Steilküste mit Höhen zwischen 500 m und über 1000 m. Auch hier wieder unzählige Kurven und Kehren, es artete inzwischen in Schwerstarbeit aus. Nachdem die Straße hinter San Nicolas erst abwärts führte, begann nun ein Aufstieg wie zuvor erwähnt auf über 1000 m. Da das Wetter im Norden Gran Canarias das ganze Gegenteil vom Süden beinhaltet, hatten wir zum ersten Mal das

Erlebnis, mit einem Motorrad durch die Wolken zu fahren. Diese optischen Eindrücke waren so faszinierend, daß ich sie nicht in Worte fassen kann. Man sah die Wolken über den Bergkamm auf die Straße kippen, soetwas hatten wir auf Gran Canaria nicht erwartet.

Langsam meldete sich unser Magen und wir beschlossen, in einem Fischerdorf, welches im Reiseführer wegen seiner zahlreichen Fischrestaurants angepriesen wurde, Station zu machen. Kurz vor Agaete zweigten wir in Richtung Küste ab nach Puerto de las Nieves. Während der Hafen nicht unbedingt einen besonderen Ausblick bot, entschädigten das Meer und die Steilküste sowie die Atmosphäre des Fischerdorfes dafür allemal. Die Speisekarte wies vier Gerichte aus in den Sprachen spanisch, englisch und deutsch. Unsere Auswahl traf auf "Fisch vom Blech mit Knoblauchsoße". Beim Aufsuchen der Toilette, welche im direkten Verhältnis zur Größe des Lokals stand (sitzen hätte man vermutlich nur bei geöffneter Tür gekonnt), fiel

mein Blick auf einen Mann am Tresen, wie er genüßlich komplett gebratene Fische verpeiste, also mit Kopf, Schwanz und was sonst noch dazugehört. Meine Befürchtungen, daß es sich hierbei um "Fisch vom Backblech" handelte, haben sich zum Glück nicht bestätigt. Wir bekamen erstklassiges Fischfilet, dazu Kartoffeln mit Schale und Salzkruste (eine Spezialität), sowie Brot und eine rote Knoblauchsoße, die mehr aus Knoblauch als aus Soße bestand. Ich sage Euch, es war ein Gedicht - süperb. So, nach diesem Aufenthalt ging es weiter über Agaete, Galdar nach Santa Maria de Guia an Bananenplantagen vorbei auf der Küstenstraße nach Las Palmas. Übrigens, die inselproduzierten Bananen sind nichtmal annähernd mit den nach Deutschland importierten Bananen aus Südamerika zu vergleichen, denn sie schmecken besser. Hier machte sich die Großstadtnähe bemerkbar, denn die Verkehrsdichte nahm stetig zu. Da wir ja bereits schon eine Sight-

Seeing-Tour durch Las Palmas hinter uns hatten, machten wir bei Banaderos einen Abstecher ins Landesinnere und somit einen Bogen um Las Palmas. Unser Ziel war nun die Autobahn nach San Augustin.

Wieder eingetroffen in unserer Appartementanlage, suchten wir die Mädels und fanden sie relaxend am Pool. Völlig schlaftrunken ließen sie unsere euphorischen Erlebniszahlungen über sich ergehen. Wir haben diesen erlebnisreichen Tag mit den Cagivas bei einem Stadtbummel mit Eisessen in Playa de Ingles ausklingen lassen.

Am Abend bei "Steak nach Art des Hauses" und ein wenig spanischen Bieres ließen wir die beiden Motorradtage auf Gran Canaria noch einmal Revue passieren. Dabei kamen wir zu dem Ergebnis, ein kleines Inselabenteuer erlebt zu haben, welches wir jedem empfehlen können, der auf Gran Canaria Urlaub machen will.

Matthias



In Deutschland ist die Cagiva T4 350 R nur selten zu sehen.

Renntermine im Mai/Juni

16.05.	Salzburgring/A	GP-WM
23.05.	Nürburgring	SB-DM
30.05.	Albacete/E	SB-WM
05.06.	Hockenheim	SOS-CUP
06.06.	Salzburgring/A	SB-DM
06.06.	Nürburgring	BOT-DM
13.06.	Hockenheim	GP-WM
26.06.	Hockenheim	SOS-CUP
26.06.	Assen/NL	GP-WM

Straßen-Weltmeisterschaft

Grand Prix in Japan

125er-Klasse

Das Rennen in der kleinsten Klasse war eine Wiederholung der ersten beiden Läufe. Dirk Raudies erzielte einen unangefochtenen Start-Ziel-Sieg. Bester Aprilia-Fahrer wurde Ralf Waldmann, der zwar zeitweise auf dem vierten Rang fuhr, sich aber im Ziel mit Platz sechs zufriedengeben mußte. Seine Markenkollegen Bruno Casanova und Carlos Giro kamen beide nicht ins Ziel. Casanova gab mit Fahrwerksproblemen auf und Giro stürzte mal wieder, diesmal war es aber nicht seine Schuld, denn er wurde von Fausto Gressini (Honda) abgeschossen. Damit sind beide nach den ersten drei Rennen noch immer ohne Punkte. Die Aprilia-Fahrer Oliver Petrucciani und Herri Torrontegui belegten die Plätze zehn und elf.

Auf den beiden letzten Plätzen (zwanzig und einundzwanzig) beendeten die zwei Rumi-Fahrer Stefano Caracchi und Hans Spaan das Rennen.

Ergebnis: 1. Dirk Raudies (Honda); 2. Kazuto Sakata (Honda); 3. Takeshi Tsujimura (Honda); 4. Akira Saito (Honda); 5. Noburo Ueda (Honda); 6. Ralf Waldmann (Aprilia); 7. Haruchika Aoki (Honda); 8. Hideyuki Nakajyo (Honda); 9. Jorge Martinez (Honda); 10. Oliver Petrucciani (Aprilia); 11. Herri Torrontegui (Aprilia); 12. Ken Miyasaka (Honda); 13. Masafumi Ono (Honda); 14. Luigi Ankona (Honda); 15. Stefan Prein (Honda).

250er-Klasse

In Japan schien Aprilia in der Viertelliterklasse erstmals wieder Morgenluft zu schnuppern. Jean-Philippe Ruggia und Loris Reggiani erzielten im

Training die Startplätze fünf und acht. Damit ist man zwar noch weit von den Leistungen des Vorjahres entfernt, aber es scheint besser zu werden.

Das Rennen führte die Dreiergruppe Tetsuya Harada (Yamaha), Tadayuki Okada und Loris Capriossi (beide Honda) an. Die Führung wechselte mehrmals und zum Schluß des Rennens sah es aus, als wenn Capriossi diesen Lauf für sich entscheiden könnte, aber ein fürchterlicher Highsider warf den führenden Italiener in der letzten Runde vom Motorrad. Zwanzig Sekunden weiter hinten kämpften Doriane Romboni (Honda), Nobuatsu Aoki (Honda) und Jean-Philippe Ruggia (Aprilia) um den nun freigewordenen dritten Platz auf dem Podest. Romboni wurde der glückliche Sieger dieses Dreikampfes.

Der Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani kam von der Strecke ab und gab auf, seine Markenkollegen Andy Preining und Patrick van den Goorbergh belegten die Plätze elf und zwölf.

Alessandro Gramigni erzielte mit der Werks-Gilera Rang achtzehn, der zweite Werksfahrer Paolo Casoli fiel mit Getriebeschaden aus.

Ergebnis: 1. Tetsuya Harada (Yamaha); 2. Tadayuki Okada (Honda); 3. Doriane Romboni (Honda); 4. Nobuatsu Aoki (Honda); 5. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia); 6. Helmut Bradl (Honda); 7. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 8. Takuma Aoki (Honda); 9. John Kocinski (Suzuki); 10. Loris Capriossi (Honda); 11. Andy Preining (Aprilia); 12. Patrick van den Goorbergh (Aprilia); 13. Luis d'Antin (Honda); 14. Jochen Schmid (Yamaha); 15. Alberto Puig (Honda).

500er-Klasse

Das Rennen der Königsklasse wurde zum bisher spannendsten Lauf der Saison. Kevin Schwantz (Suzuki), Wayne Rainey (Yamaha), Daryl Beattie (Honda) und Shinichi Itho (Honda) begeisterten die Zuschauer mit etlichen Überholmanövern und im Ziel waren die ersten Drei gerade mal 0,3 Sekunden auseinander. Rainey siegte vor Schwantz und Beattie.

Der Cagiva-Pilot Doug Chandler hatte Probleme mit der Fahrwerksabstimmung und seiner verletzten Hand, er mußte sich mit Platz elf zufriedengeben. Sein Teamkollege Mat Mladin schied mit Motorschaden aus.

Ergebnis: 1. Kevin Schwantz (Suzuki); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Doug Chandler (Cagiva); 4.

Daryl Beattie (Honda); 5. Alex Barros (Suzuki); 6. Alex Criville (Honda); 7. Shinichi Itho (Honda); 8. Luca Cadalora (Yamaha); 9. Mathew Mladin (Cagiva); 10. Nial Mackenzie (Yamaha); 11. Laurent Naveau (Yamaha); 12. Bernard Garcia (Yamaha); 13. Jose Kuhn (Yamaha); 14. Tsutomu Udagawa (Yamaha); 15. Serge David (Yamaha).

Grand Prix in Spanien

Nach dem Debakel, das Aprilia bei den Übersee-Rennen erleben mußte, war man in der Rennabteilung fleißig und hat neue Teile entwickelt. Die Ergebnisse waren schon im Training zu sehen, die Aprilia-Fahrer Ralf Waldmann, Bruno Casanova, Jean-Philippe Ruggia und Loris Reggiani konnten sich in ihren Klassen jeweils unter den ersten fünf qualifizieren.

Das Training wurde überschattet durch einen tödlichen Unfall, der sich in der Boxengasse ereignete, als der Japaner Noboyuki Wakai bei der Ausfahrt aus der Boxengasse mit einem Zuschauer zusammenstieß. Wakai erlag im Krankenhaus seinen schweren Kopfverletzungen.

125er-Klasse

Für die erste Startreihe konnten sich die beiden Aprilia-Werksfahrer Ralf Waldmann und Bruno Casanova qualifizieren. Schneller waren nur die Honda-Fahrer Dirk Raudies und Kazuto Sakata. Nach dem Start setzten sich Sakata und sein Teamgefährte Takeshi Tsujimura an die Spitze, gefolgt von Casanova und Waldmann. Raudies lag nach einem schlechten Start auf achter Position. Waldmann konnte Casanova überholen und setzte sich mit den zwei Japanern ab. Raudies holte Casanova ein, riskierte beim Überholversuch zuviel und beide fanden sich neben der Strecke wieder. Nun kämpfte ein Pulk von sieben Fahrern mit ständigen Positionswechseln um Platz vier. Vorne setzte sich Sakata ab und Waldmann konnte Tsujimura überholen. Er versuchte noch, Sakata einzuholen, aber im Ziel fehlten ihm 0,6 Sekunden zum Sieg. Auf den Plätzen vier und sechs beendeten die Aprilia-Fahrer Herri Torrontegui und Oliver Petrucciani das Rennen.

Neben Casanova blieb auch der Aprilia-Fahrer Carlos Giro punktlos, der mit einem gebrochenen Kolbenring ausschied.

Ergebnis: 1. Kazuto Sakata (Honda); 2. Ralf Waldmann (Aprilia); 3. Takeshi Tsujimura (Honda);

4. Herri Torrontegui (Aprilia); 5. Noboru Ueda (Honda); 6. Oliver Petrucciani (Aprilia); 7. Jorge Martinez (Honda); 8. Oliver Koch (Honda); 9. Luigi Ancona (Honda); 10. Peter Öttl (Aprilia); 11. Stefan Kurfiss (Aprilia); 12. Neil Hodgson (Honda); 13. Julian Miralles (Honda); 14. Kinya Wada (Honda); 15. Stefan Prein (Honda).

Punkte: 1. Kazuto Sakata (Honda) 85 Punkte; 2. Dirk Raudies (Honda) 75 P.; 3. Takeshi Tsujimura (Honda) 55 P.; 4. Noboru Ueda (Honda) 43 P.; 5. Ralf Waldmann (Aprilia) und Herri Torrontegui (Aprilia) je 41 P.; 7. Masafumi Ono (Honda) 26 P.; 8. Akira Saito (Honda) und Jorge Martinez (Honda) je 22 P. 10. Oliver Petrucciani (Aprilia) 20 P.

250er-Klasse

Schon nach nur ein paar hundert Metern stürzte der Gilera-Werksfahrer Alessandro Gramigni. Seinem Teamgefährten Paolo Casoli sollte später das gleiche Schicksal ereilen. An der Spitze fuhr der Yamaha-Fahrer Tetsuya Harada, der von Anfang an klarmachte, daß er auch dieses Rennen gewinnen wollte. Ihm folgten die beiden Honda-Fahrer Loris Capirossi und Max Biaggi vor ihrem Markenkollegen Dorian Romboni, der aber den Aprilia-Piloten Loris Reggiani vorbeilassen mußte. Reggiani machte sich auf die Verfolgung von Capirossi und Biaggi, übertrieb es aber und fand sich im Kiesbett wieder. Jetzt ruhten die Aprilia-Hoffnungen auf Jean-Philippe Ruggia, der zu diesem Zeitpunkt auf dem fünften Rang fuhr. Er konnte Romboni überholen und auch Capirossi ließ er zügig hinter sich, aber an Biaggi kam er nicht vorbei. Er konnte zwar aufschließen und fuhr die schnellsten Runden des Rennens, aber er kam einfach nicht an Biaggi vorbei und mußte sich mit Platz drei begnügen. Der erste Podestplatz für Aprilia in der Viertelliterklasse in diesem Jahr. Die beim Malaysia-GP verhängten Strafinuten wurden von der FIM wieder zurückgezogen, weil angeblich 21 Fahrer zu früh gestartet seien und man nicht so viele bestrafen könne - eine merkwürdige Begründung.

Ergebnis: 1. Tetsuya Harada (Yamaha); 2. Max Biaggi (Honda); 3. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia); 4. John Kocinski (Suzuki); 5. Helmut Bradl (Honda); 6. Wilco Zeelenberg (Aprilia); 7. Tadayuki Okada (Honda); 8. Dorian Romboni (Honda); 9. Jochen Schmid (Yamaha); 10. Loris Capirossi (Honda); 11. Luis d'Antin (Honda); 12. Pier-

francesco Chili (Yamaha); 13. Adrian Bosshard (Honda); 14. Jean-Michel Bayle (Aprilia); 15. Andreas Preining (Aprilia).

Punkte: 1. Tetsuya Harada (Yamaha) 95 Punkte; 2. Tadayuki Okada (Honda) 55 P.; 3. Nobuatsu Aoki (Honda) und John Kocinski (Suzuki) je 49 P.; 5. Max Biaggi (Honda) 47 P.; 6. Dorian Romboni (Honda) 43 P.; 7. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia) 36 P.; 8. Helmut Bradl (Honda) 36 P.; 9. Loris Capriossi (Honda) 28 P.; 10. Pierfrancesco Chili (Yamaha) 23 P.

500er-Klasse

Das Halbblitterrennen schien zuerst ein Duell zwischen Wayne Rainey (Yamaha) und Kevin Schwantz (Suzuki) zu werden. Beide konnten sich schnell von ihren Verfolgern absetzen. Doch dann kam der schlecht gestartete Suzuki-Werksfahrer Alex Barros wie eine Rakete durch das Feld geschossen, holte sich Platz drei und schloß problemlos zu den Führenden auf. Auch die stellten kein unüberwindbares Hindernis da und Barros übernahm die Führung. Er konnte sogar einen deutlichen Abstand erzielen, als Schwantz kurz von der Piste abkam. Eigentlich war ihm der Sieg damit so gut wie sicher, aber zwei Runden vor Schluß rutschte ihm das Vorderrad weg und die Suzuki bohrte sich ins Kiesbett. Damit hatte Schwantz den Sieg von seinem Teamgefährten geerbt.

Die beiden Werks-Cagivas erreichten das Ziel nicht. Mat Mladin fuhr zweimal mit technischen Problemen an die Box und gab auf. Doug Chandler, der im Training schneller als die vier Werks-Hondas gewesen war, rollte in Runde vier aus, nachdem sein Motor blockiert hatte.

Ergebnis: 1. Kevin Schwantz (Suzuki); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Alex Criville (Honda); 4. Michael Doohan (Honda); 5. Luca Cadalora (Yamaha); 6. Daryl Beattie (Honda); 7. Niall Mackenzie (Yamaha); 8. Juan Lopez-Mella (Yamaha); 9. Sean Emmett (Yamaha); 10. Tsutomu Udagawa (Yamaha).

Punkte: 1. Wayne Rainey (Yamaha) 90 Punkte; 2. Kevin Schwantz (Suzuki) 86 P.; 3. Daryl Beattie (Honda) 59 P.; 4. Alex Criville (Honda) 48 P.; 5. Michael Doohan (Honda) 35 P.; 6. Shinichi Itoh (Honda) 32 P.; 7. Alex Barros (Suzuki) 30 P.; 8. Doug Chandler (Cagiva) 28 P.; 9. Niall Mackenzie (Yamaha) 26 P.; 10. Luca Cadalora (Yamaha) 19 P.; 11. Mat Mladin (Cagiva) 13 P.

Superbike-WM

Der erste Durchgang der Superbike-Weltmeisterschaft fand im englischen Brands Hatch statt. Für das Ducati-Werk starteten in diesem Jahr zwei Teams mit je zwei Fahrern. Im Team von Davide Tardozzi fuhren Stephane Mertens und Juan Garriga. Für Raymond Roche versuchten Giancarlo Falappa und Carl Fogarty den Titel zu gewinnen. Im Training hatten die Ducati-Fahrer aber Probleme, eine passende Abstimmung für die neue Federbeinumlenkung samt verbreiteter Schwinge zu finden. Trainingsschnellster war der Kawasaki-Fahrer Scott Russel vor dem Ducati-Piloten Baldassare Monti.

Aber im Rennen kam es hauptsächlich auf das fahrerische Können an, da es stark regnete. Motorleistung und Abstimmung waren nicht mehr entscheidend. Alle Fahrer fuhren etwas vorsichtiger, alle außer den Regen-Spezis Giancarlo Falappa, Stephane Mertens und Fabrizio Pirovano. Während Falappa mit seiner Ducati dem Rest des Felds 40 Sekunden enteilt, schmiß Pirovano seine Yamaha in den Dreck neben der Rennstrecke. Ihn ereilte damit das gleiche Schicksal wie Carl Fogarty. Mertens fuhr zwar fast genauso schnelle Rundenzeiten wie der führende Falappa, war aber in der zweiten Runde an der Box gewesen, um seinen Helm wegen total beschlagenem Visier zu wechseln. Trotz des Zeitverlustes konnte er sich bis auf den sechsten Platz vorarbeiten. Auch der zweite Fahrer des Tardozzi-Ducati-Teams, der Ex-500er-GP-Pilot Juan Garriga, wechselte den Helm und wurde elfter im Ziel. Der vierte Ducati-Werksfahrer, Carl Fogarty war schon in der ersten Runde gestürzt und ging wegen einer starken Schulterprellung im zweiten Lauf nicht an den Start.

Auch im zweiten Rennen fuhr Falappa, als wenn es trocken wäre und entschwand den Blicken der Konkurrenz. Wie im Vorlauf sicherte sich der Kawasaki-Fahrer Scott Russel den zweiten Platz. Um den dritten Rang gab es ein Duell zwischen Fabrizio Pirovano und Stephane Mertens. Im Ziel war die Yamaha schneller.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Brian Morrison (Kawasaki); 4. Adrien Morillas (Kawasaki); 5. Aaron Slight (Kawasaki); 6. Stephane Mertens (Ducati); 7. Fred Merkel (Yamaha); 8. Mark

Sport - Sport - Sport

Farmer (Kawasaki); 9. David Jefferies (Yamaha); 10. Trip Nobles (Honda); 11. Juan Garriga (Ducati); 12. Valerio Destefanis (Yamaha); 13. Mauro Lucchiari (Ducati); 14. Herve Moineau (Suzuki); 15. Beni Metzger (Yamaha).

2. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Stephane Mertens (Ducati); 5. Terry Rymer (Yamaha); 6. Aaron Slight (Kawasaki); 7. Fred Merkel (Yamaha); 8. Juan Garriga (Ducati); 9. Valerio de Stefanis (Yamaha); 10. Ernst Gschwender (Kawasaki); 11. Adrien Morillas (Kawasaki); 12. Mauro Lucchiari (Ducati); 13. Baldassare Monti (Ducati); 14. David Jefferies (Yamaha); 15. Daniel Amatriain (Ducati).

Superbike-WM in Hockenheim

Im Training erzielte der Kawasaki-Fahrer Scott Russel die Trainingsbestzeit und war eine halbe Sekunde schneller als der Ducati-Pilot Stephane Mertens, der im Training gestürzt war und gehandikapt ins Rennen ging.

Nachdem Falappa in England im Regen beide Rennen zu einer Alleinvorstellung gemacht hatte, bot der erste Lauf in Hockenheim ein an Spannung nicht zu überbietendes Rennen mit ca. 40 Führungswechseln. Im Rennen bildete sich eine Führungsgruppe bestehend aus den Fahrern Carl Fogarty, Giancarlo Falappa (beide Ducati), Fabrizio Pirovano (Yamaha), Aaron Slight, Scott Russel und Adrian Morillas (alle Kawasaki). Fogarty, Falappa und Pirovano wechselten permanent die Positionen im Kampf um die Führung. Kurzzeitig konnte auch Slight ein paarmal die erste Position einnehmen. Russel konnte sich zwar im Führungspulk halten, aber nicht in den Kampf um den Sieg eingreifen. In der letzten Runde jagte Falappa als erster sein Motorrad über die Ziellinie und konnte damit den dritten Sieg hintereinander verbuchen. Die ersten sechs konnte man mit dem berühmten Handtuch zudecken.

Die beiden Ducati-Fahrer des Tardozi-Teams, Stephane Mertens und Juan Garriga waren in der Anfangsphase beide mit im Führungspulk und zeitweise Spitzenreiter, schieden aber aus.

Nachdem sich der Trainingschnellste, Scott Russel im ersten Lauf nicht richtig in Szene setzen konnte, drehte er im zweiten Durchgang umso mehr auf. Nach der ersten Runde setzte er sich ab und fuhr einem ungefährdetem Sieg entgegen. Fünf Runden lang belegte sein Teamkollege Slight

die zweite Position, bis sich Falappa zwischen die beiden Kawas schon. In der siebten Runde startete Garriga eine Aufholjagd, die ihn bis zu Fallappa nach vorne brachte. Russel war unerreichbar und die beiden Ducati-Fahrer fighteten hart um den zweiten Platz. Im Ziel konnte Garriga das Duell für sich entscheiden.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 3. Carl Fogarty (Ducati); 4. Aaron Slight (Kawasaki); 5. Adrian Morillas (Kawasaki); 6. Scott Russel (Kawasaki); 7. Andreas Hofmann (Kawasaki); 8. Terry Rymer (Yamaha).

2. Lauf: 1. Scott Russel (Kawasaki); 2. Juan Garriga (Ducati); 3. Giancarlo Falappa (Ducati); 4. Aaron Slight (Kawasaki); 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 6. Carl Fogarty (Ducati); 7. Stephane Mertens (Ducati); 8. Adrian Morillas (Kawasaki).

Pro Superbike

Auftakt in der Eifel

Zum Auftakt zur Deutschen Meisterschaft der Superbikes trafen sich die Viertaktrennmaschinen auf dem Nürburgring in der Eifel. Natürlich wieder mit dabei, der Vorjahresmeister Edwin Weibel, der seinen Titel mit der Ducati verteidigen will. Weitere Ducatis wurden von Bernhard Schick, Peter Rubatto, Herbert Enzinger, Mathias Dewald, Karl Richard Beck, Uwe Ralf Brunzel, Owen Coles und Edgar Schnyder an den Start gebracht. Edwin Weibel erreichte die fünftschnellste Trainingszeit. Schneller waren Roger Kellenberger (Yamaha), Udo Mark (Yamaha), Andreas Hofmann (Kawasaki) und Ernst Gschwender (Kawasaki).

Zu Rennbeginn hatte Weibel noch die Führung inne, wurde aber von Kellenberger, Hofmann und Mark auf den vierten Platz verdrängt. In der neunten Runde wurde das Rennen wegen eines tödlichen Unfalls im Mittelfeld abgebrochen. Als Ergebnis wurde die Reihenfolge nach der siebten Runde gewertet.

Wegen des Unfalls kam es zu einer längeren Unterbrechung und alle folgenden Rennen wurden auf 75 Prozent der ursprünglichen Rennstanz gekürzt. Also hatte der zweite Lauf nur noch 9 statt 12 Runden. Eine Runde zuviel für Weibel. Weibel führte von Anfang an und im Gegensatz zum ersten Lauf konnte er sich von seinen Verfol-

Sport - Sport - Sport

gern absetzen. Nur Hofmann, der einen schlechten Start hatte, konnte zu ihm aufschließen und in der letzten Runde bremste Hofmann Weibel vor der Veedol-Schikane aus und verwies den Ducati-Piloten damit auf Platz zwei.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Roger Kellenberger (Yamaha); 2. Andreas Hofmann (Kawasaki); 3. Udo Mark (Yamaha); 4. Edwin Weibel (Ducati); 5. Ernst Gschwender (Kawasaki); 6. Toni Heiler (Yamaha); 7. Bernd Caspers (Yamaha); 8. Rainer Jänisch (Suzuki); 9. HerbertENZINGER (Ducati); 10. Karl Truchseß (Kawasaki); 11. Bernhard Schick (Ducati); 12. Thomas Franz (Kawasaki); 13. Owen Coles (Ducati); 14. Achim Penisch (Suzuki); 15. Wolfgang Hambach (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki); 2. Edwin Weibel (Ducati); 3. Roger Kellenberger (Yamaha); 4. Udo Mark (Yamaha); 5. Ernst Gschwender (Kawasaki); 6. Karl Truchseß (Kawasaki); 7. Rainer Jänisch (Suzuki); 8. Bernhard Schick (Ducati); 9. Toni Heiler (Yamaha); 10. Bernd Caspers (Yamaha); 11. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 12. Owen Coles (Ducati); 13. Achim Penisch (Suzuki); 14. Karl-Heinz Henneemann (Yamaha); 15. HerbertENZINGER (Ducati).

Runde zwei in Speyer

Der erste Lauf in Speyer fand im Regen statt. Der Ducati-Pilot Edwin Weibel hatte zwar die schnellste Trainingszeit, aber die hatte er auf trockener Strecke erzielt und Regen mag er bekannterweise nicht. Vom Start weg holte sich der Suzuki-Fahrer Sven Seidel die Führung, hinter ihm folgten die grünen Kawas von Ernst Gschwender und Andreas Hofmann. Diese drei konnten dem Feld davonfahren, mit etwas Abstand folgte auf Platz vier der Ducati-Pilot Owens Coles, der von den Yamaha-Fahrern Johnny Verwijst und Udo Mark bedrängt wurde. Dahinter fuhren die Ducs von Weibel und Peter Rubatto.

An der Spitze fiel Seidel auf einen einsamen dritten Platz zurück, während Gschwender und Hofmann um die Führung kämpften und sich trotz Regen nichts schenkten. Coles fiel mit Wasser in der Elektrik aus und Rubatto konnte sich auf den vierten Platz hinter Verwijst vorschieben. Gschwender gewann das Rennen vor Hofmann, der die letzten Runden mit einem halboffenen Visier fahren mußte, um die Strecke noch erkennen zu können.

Weibel belegte Rang acht.

Zum zweiten Lauf war die Strecke wieder abgetrocknet, und Hofmann hatte den besten Start vor Weibel, Coles und Gschwender. Coles konnte das Tempo der ersten Drei nicht mithalten und fiel etwas zurück. Zeitweise konnte Weibel die Führung übernehmen und auch ein paar Meter Abstand zu Hofmann gewinnen. Durch einen Verbremser fiel Gschwender zurück, aber Hofmann konnte Weibel ein- und überholen und gewann knapp vor dem Ducati-Fahrer. Coles belegte den vierten Rang vor Kellenberger, der im ersten Rennen sogar überrundet wurde.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Ernst Gschwender (Kawasaki); 2. Andreas Hofmann (Kawasaki); 3. Sven Seidel (Suzuki); 4. Johnny Verwijst (Kawasaki); 5. Peter Rubatto (Ducati); 6. Udo Mark (Yamaha); 7. Toni Heiler (Yamaha); 8. Edwin Weibel (Ducati); 9. Rainer Jänisch (Suzuki); 10. Karl-Heinz Henneemann (Yamaha); 11. Thomas Franz (Kawasaki); 12. Bernhard Schick (Ducati); 13. Hayri Winter (Honda); 14. HerbertENZINGER (Ducati); 15. Gerhard Lindner (Suzuki).

2. Lauf: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki); 2. Edwin Weibel (Ducati); 3. Ernst Gschwender (Kawasaki); 4. Owen Coles (Ducati); 5. Roger Kellenberger (Yamaha); 6. Thomas Franz (Kawasaki); 7. Rainer Jänisch (Suzuki); 8. Karl Truchseß (Kawasaki); 9. Roland Oschwald (Ducati); 10. HerbertENZINGER (Ducati); 11. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 12. Bernd Caspers (Yamaha); 13. Bernhard Schick (Ducati); 14. Michael Galinski (Honda); 15. Gerhard Lindner (Suzuki).

Punkte: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki) 74 Punkte; 2. Ernst Gschwender (Kawasaki) 57 P.; 3. Edwin Weibel (Ducati) 56 P.; 4. Roger Kellenberger (Yamaha) 46 P.; 5. Udo Mark (Yamaha) 39 P.; 6. Rainer Jänisch (Suzuki) 35 P.; 7. Toni Heiler (Yamaha) 28 P.; 8. Bernhard Schick (Ducati) 24 P.; 9. Owen Coles (Ducati) und Thomas Franz (Kawasaki) je 22 P.; 11. HerbertENZINGER (Ducati) 19 P.; 12. Bernd Caspers (Yamaha) und Sven Seidel (Suzuki) je 15 P.; 14. Peter Rubatto (Ducati) und Wolfgang Hambach (Kawasaki) je 14 P.

Superbikes in USA

Auch das zweite Rennen der amerikanischen Superbike Meisterschaft konnte der Ducati-Fahrer Doug Polen gewinnen. Zweiter wurde wieder der Kawasaki-Fahrer Scott Russel vor seinem Markenkollegen Miguel Duhammel.

Die Schlacht der Zweizylinder

In den letzten beiden Jahren dominierten in der BOT die teuren 888er Ducatis. Die Folge war, daß sich immer mehr Fahrer aus dieser einst interessantesten Rennserie zurückzogen und die Starterfelder immer kleiner wurden. Als Konsequenz wurde beschlossen, in diesem Jahr die Fahrer der A- und B-Lizenz gemeinsam fahren zu lassen, um ein volles Starterfeld zu haben. Es findet aber eine getrennte Wertung statt.

Im Winter wurde viel darüber gemunkelt, daß in dieser Saison einige Fahrer auf die teuren, aber schnellen Vierventilducatis verzichten wollten, außerdem sollten einige Guzzi Daytonas an den Start gehen.

Beim ersten Lauf zur deutschen BOT auf dem Nürburgring sollte es sich dann zeigen. Im Programmheft waren zwar 14 Teilnehmer für die A-Lizenz aufgelistet, aber hier hatten sich ein paar Fehler eingeschlichen. Am Training nahmen zehn teil und zum Rennen starteten 9 Bikes in der Klasse "Deutsche Meisterschaft BOT". Im "OMK-Pokal" nahmen 26 Fahrer am Zeittraining teil, von denen 18 ins Rennen gingen. Insgesamt ergab das ein Teilnehmerfeld von 27 Motorrädern.

Im Training hatte Thomas Körner mit 1:48.34 die eindeutig schnellste Zeit vorgelegt. Er war über 2 Sekunden schneller gewesen, als alle anderen. In den ersten beiden Startreihen standen außer zahlreichen Ducatis die Guzzi Daytonas von Bernd Walter und Jens Hofmann und Thomas Schuler auf einer Yamaha.

Im Rennen übernahm Körner in der ersten Runde die Führung, setzte sich deutlich ab und es schien so, als wenn ihm der Sieg nicht zu nehmen sei. Ihm folgten Martin Kratzer und Harry Fath, beides A-Fahrer auf Ducati 888. Dahinter kamen zwei B-Lizenzler, Martin Blug und Frank Reisky, beide auf Duc 888, gefolgt von Bernd Walter auf der schnellsten Daytona im Feld. In der fünften Runde machte Reisky einen Fehler in der Schikane nach der Zielgeraden und Walter konnte die Guzzi auf den vierten Platz vorfahren. An der Spitze hatte Körner anscheinend Probleme bekommen, wurde langsamer und verlor Platz um Platz. Reisky stürzte in der Schikane und an der Spitze zog sich das Feld auseinander. Es führten in der letzten Runde die beiden Ducatis von Kratzer und Fath vor Walters Daytona. Der Abstand zwischen den Motorrädern betrug jeweils ca. 10 Sekunden. Auf Platz vier fuhr der schnellste B-Fahrer, Martin Blug.

Bernd Walter ist es in seinem ersten Rennen mit der Daytona auf Anhieb gelungen, wenn auch mit etwas Glück, sich einen Platz auf dem Podest zu

sichern. Die anderen beiden Daytonas von Jens Hofmann und Reinhard Bäcker konnten sich nicht auf den vorderen Rängen plazieren. Bäcker fiel in der dritten Runde durch Sturz aus und Hofmann fuhr wegen technischer Probleme zweimal an die Box.

Zieleinlauf: 1. Martin Kratzer (Ducati 888); 2. Harry Fath (Ducati 888); 3. Bernd Walter (Guzzi Daytona); 4. Martin Blug (Ducati 888); 5. Roland Matthies (Ducati 888); 6. Michael Traenklein (Ducati 888); 7. Rolf van der Weyden (BMW R 1.1); 8. Norbert Mertens (Ducati 888); 9. Roland Müller (Ducati 888); 10. Roland Däs (Guzzi 2Ventiler); 11. Thomas Körner (Ducati 888); 12. Thomas Kausch (Ducati 888); 13. Heiner Born (Ducati 888); 14. Cornelius Braun (Ducati 900 SS); 15. Martin Prichodko (Ducati 888).

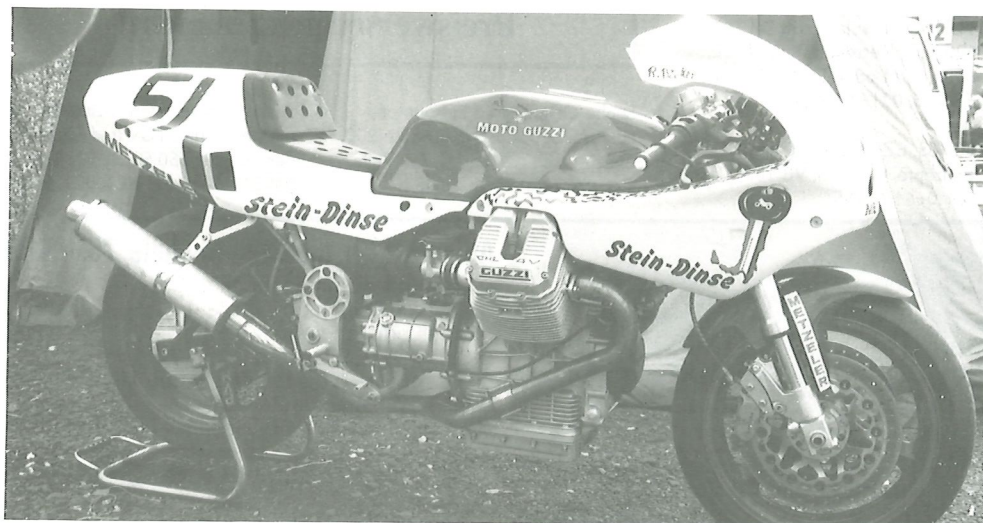
A-Lizenz: 1. Martin Kratzer (Ducati 888); 2. Harry Fath (Ducati 888); 3. Bernd Walter (Guzzi Daytona); 4. Roland Matthies (Ducati 888); 5. Rolf van der Weyden (BMW R 1.1); 6. Roland Müller (Ducati 888); 7. Thomas Körner (Ducati 888); 8. Jens Hofmann (Guzzi Daytona).

B-Lizenz: 1. Martin Blug (Ducati 888); 2. Michael Traenklein (Ducati 888); 3. Norbert Mertens (Ducati 888); 4. Roland Däs (Guzzi 2Ventiler); 5. Thomas Kausch (Ducati 888); 6. Heiner Born (Ducati 888); 7. Cornelius Braun (Ducati 900 SS); 8. Martin Prichodko (Ducati 888); 9. Joachim von Eyser (BMW); 10. Manfred Bauer (Ducati); 11. Johann von Stevendael (Ducati 851); 12. Hermann Hofmann (Kawasaki Sera); 13. Hans-Joachim Klein (BMW); 14. Reiner Dräger (BMW); 15. Jörg Laibacher (Ducati 750 F1).

Rechts oben: Tabelle aller Fahrer, die am Zeittraining teilgenommen haben, sortiert nach den schnellsten Trainingsrunden, die ja auch die Startaufstellung ergeben.

Sport - Sport - Sport

Team	Fahrer	Ort	Motorrad	Lizenz	Trainingszeit	Gesamtplatz
MO-Rennteam	Thomas Körner	Iggingen	Ducati 888 SP	A	1:48.34	11
	Martin Kratzer	Faulbach	Ducati 888	A	1:50.62	1
MSM Motorsport Müller	Harry Fath	Holzgerlingen	Ducati 888 SP 3	A	1:50.97	2
Stolle MRD Technik	Bernd Walter	Hille	Stolle Guzzi Daytona	A	1:53.21	3
	Michael Tränklein	Fellbach	Ducati 888	B	1:53.43	6
MAX-BOT Team	Jens Hofmann	Franersheim	Moto Guzzi Daytona	A	1:54.02	23
	Thomas Schuler	Brühl	Baki-Yamaha	A	1:54.12	nicht gestartet
MSM Motorsport Müller	Martin Bulg	Neunkirchen	Ducati 888 SP2	B	1:54.23	4
	Frank Reisky	Osterholz-Sch.	Ducati 888	B	1:54.80	ausgefallen
	Roland Matthes	Ippensen	Ducati 888	A	1:55.89	5
Boxer Shop	Rolf von der Weyden	Meerbusch	Maxom BMW R 1.1	A	1:56.26	7
MSC Porz e.V.	Gerd Schmitz	Rösrath	Ducati 888	B	1:56.36	nicht gestartet
Stein-Dinse	Reinhard Bäcker	Münster	Moto Guzzi Daytona	B	1:56.38	ausgefallen
MSM Motorsport Müller	Roland Müller	Gersheim	MSM-Ducati 888	A	1:56.70	9
	Andreas Schulz	Köln	Thome-Ducati 888	B	1:56.95	nicht gestartet
	Heiner Born	Wetzlar	Ducati 888	B	1:57.24	13
	Norbert Mertens	Paderborn	Ducati ZDM 888	B	1:58.03	8
	Roland Däs	Birkenlohe	Däs-Moto Guzzi	B	1:58.19	10
	Thomas Kausch	Ilse 1	Ducati 888	B	1:58.48	12
	Gerhard Wacker	Homburg	NRP-BMW	B	1:58.82	ausgefallen
MSC Bayer Rigi	Josef Hang	Hohenpeissenb.	Ducati 888	B	1:59.96	nicht gestartet
	Dietmar Kroner	Memmingen	Ducati 851 S 4	B	2:00.49	nicht gestartet
	Martin Prichodko	GD-Wustenriet	Ducati 888	B	2:00.53	15
DSM-Team	Cornelius Braun	Seewald	Ducati 900 SS	B	2:00.61	14
Boxer Shop Krefeld	Joachim von Eysler	Kempen	Maxcom BMW	B	2:01.00	16
	Manfred Bauer	Moers	Ducati MR 1	B	2:01.28	17
MSC Steinlach-Mössingen	Herbert Hoffmann	Reutlingen	Kawasaki Sera	B	2:02.10	19
	Johann von Stevendäl	Saterland	Ducati 851	B	2:02.15	18
	Thomas Neumeier	Mitterscheyem	BMW R 100 RR	B	2:02.60	nicht gestartet
	Jochen Büscher	Münster	MAX-Guzzi	B	2:04.45	nicht gestartet
MSC Porz e.V.	Hans-Joachim Klien	Köln	Jäkle-BMW	B	2:07.27	20
MSM Motorsport Müller	Markus Kurz	Rödersheim	Ducati 888	B	2:09.48	ausgefallen
	Reiner Dräger	Hörnerkirchen	BMW	B	2:09.56	21
	Jörg Laibacher	Steinheim	Ducati 750 F 1	B	2:17.87	22
	Stefan Burkhart	Erfweiler	BMW Müller	B	2:22.37	nicht qualifiziert
Mo-Rennteam	Michael Wies	Schlossbom/TS	Harley XL 1200	B	2:27.37	nicht qualifiziert



Die Stein-Dinse Guzzi fiel im Rennen aus.

Motalia Anzeigenmarkt

Aermacchi

Suche Viertaktmotor, Zustand egal, bis 50 DM, für Schnittmodell, Tel. 0241/507469

Benelli

Tank, Sitzbank, Schutzblech vo + hi, Tankverschl. + Benzinähne für 750 Sei/500 Quattro für DM 280,- kompl. zu verkaufen, Tel. 040/7357539

Cagiva

Suche Motor von Cagiva Ala Rossa 350 1-Zyl.-4T. mit Vergaser evtl. Tausch gegen 350er Jawa, Bj. 60 mit Papieren + vielen Teilen zum Restaurieren, 0645 1/23430 Jürgen

Ducati

Ducati Pantah 500, 44t km, Bj. 82, TÜV neu, Neulack rot, 2-1, K+N, 620 ccm, Kettenkit, Reifen neu, 6500,- DM oder Tausch gegen Enduro, 02161/558081

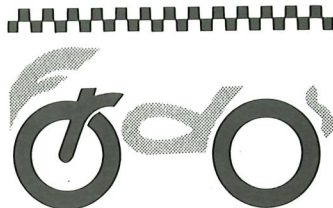
900 SS, EZ 4/92, 6700 km, L&W-Endtöpfe + Düsen, VB 16.500,-, Tel 0661/61355

Verkaufe NEUEN Renndrehzahlmesser Borletti Competizione, weißes Zifferblatt 2000-12000 1/min, DM 220,-, Tel. 07623/2689

Wer hat Erfahrung mit 40 ø Dell'Ortos bei Ducati 900 SS, Bj. 90 gemacht? (Bedüsung etc.) Und kann mir diese bitte mitteilen. Bin für jeden Anruf dankbar! Tel. 02863/5218 (Peter)

750 S (rund), 250 + 450 Scrambler, Preis VB, 1x Kickstarter für 750 S/SS rund, Tel. 06843/1798

900 SS, Bj. 92, 5000 km, Carenata, Superlight Höcker, Seitenteile doppelt, offene Vergaser, Insp. neu, Werkstatthandbuch, Bridgestone BT 50, Aufbockvorrichtung für v + h, VB 17.000 DM, Tel. 06235/81619



ZWEIRADTECHNIK

GUZZI • DUCATI • LAVERDA
MORINI • AERMACCHI • MV AGUSTA

**Klassiker • Neumaschinen
Werkstatt • Ersatzteile**

Wolfgang Frodl
Mindelheimer Str. 49 a
D-8908 Krumbach
☎08282/1545 · Fax 62192

Verkaufe für 860/900 GTS Ersatzteilliste als Kopie in Klarsichthüllen in stabilem Ordner DM 25,-, Tel. 07623/2689

DESMOTHEK BERLIN

030/6618195

**Neufahrzeuge/Werksgarantie
Preiswerter geht es nicht!**

Suche Orig. Ducati Luftpumpe, sowie Doppelauspuff für Elite 200, evtl. Tausch geg. and. 1 Zyl. Teile, Tel. 07524/3595 ab 18.00 h

Suche hochgezogene Schalldämpfer mit oder ohne TÜV und Sozialsabdeckung für 750 SS, Bj. 91, Tel. 04924/467 o. 0511/440021, Horst

Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

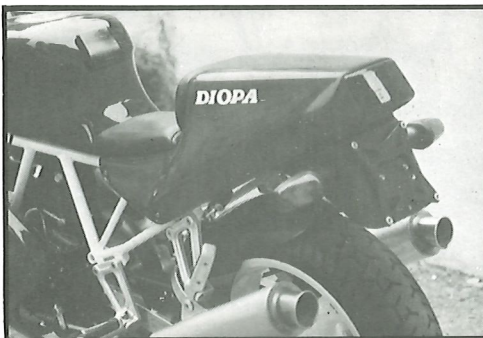
- kompletter Einmannhöcker
- Kotflügel hinten und vorne → kurze und lange Ausführung
- Spoilerscheibe getönt
- passend an Originalbefestigung
- mit TÜV-Materialgutachten
- und viele weitere GFK-Teile für Ducati-Modelle

DIOPA

● **GFK**

Kunststofftechnik

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



Motalia Anzeigenmarkt

Suche Motor von 650er Pantah/
Alazurra od. komplettes Motorrad,
Tel. 07121/17405

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Suche 180er Doppel Duplex von
Grimeca mit Tachoantrieb. Kann
auch ohne Nabe sein. Biete evtl. 1
Zyl. Duc Teile im Tausch, Tel.
07524/3595 ab 18.00 h

Suche SCARAB Bremssattel L&R /
wer überholt defekte Sättel oder
weiß, wo es noch Kolben und
Dichtsätze gibt, ev. Teile von and-
eren Herstellern, Tel. 07623/2689

900 SS Königswelle, Bj. 80, super
Zustand, 16900,-, Infomaterial an-
fordern unter 02131/67803

Ich möchte aus Italien eine Ducati
900 SS Carenata importieren. Wer
kann mir mit Erfahrungen und evtl.
Unterlagen behilflich sein? Tel.
0431/35463

Ducati 900 HR 2, SS-Umbau, mit
Kickstarter, 33000 km + Original-
teile, 11500,- VB, Tel. 0431/789950

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Verkaufe für Pantah 500 2 neue
Bremsscheiben zusammen DM
150,-, Tel. 07623/2689

1 Mann 888 Höcker von Diopa mit
Befestigungsteilen für 851 bis Bj. 91,
DM 350,-, Tel. 07063/7775

Suche Lockheed Handbremspumpe f.
1 oder 2 Scheiben sowie gebr. Imola
Alutank. Verkaufe Auspufftopf für
Gilera Saturno BRD-Ausführung,
Tel. 07021/2462

1 Satz Kipphebel für 1 Zyl. Desmo;
1 TZ Bremse; 1 Vorderrad 1 Zylinder;
original Brems- und Kupplungs-
hebel neu; 1 Zweitaktmischkanne;
Tel. 0511/1317862

Verk. Pantah Tank 100,-; Rückl. 30,-
Seitend. 30,-; Luftfilter 20,-; Schutz-
blech hinten 30,-; Paar Stummellen-
ker 50,-; Tankverschluß 20,-; Rah-
men o. Brief 400,-; Verkl. Spiegel
Paar 25,-; Tel. 06104/43306

Suche Borrannis u. Campas Comp.
für 900 SS, Tel. 0746/6447

Suche alte 1+2 Zyl. Literatur wie
BTL, WHB, ET-Kataloge, Prospekte,
Poster, Anstecknadeln usw. Zahle
Höchstpreise oder biete gutes
Tauschmaterial auch von den Mar-
ken Laverda, MV Agusta und sonst.
Italiener. S. Kranz, 7967 Bad-Wald-
see, Zur Spitzenkapelle 5, Tel.
07524/3595 ab 18.00 h

DUCATI KÄMMA

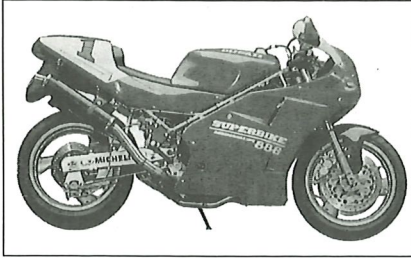


**Bremsmomentabstützung mit Nadellagern voll
gekapselt. Kit komplett 498,- DM.**

**Weitere Special u. Tuningteile in unserem
Katalog 92/93 gegen 15,- DM Scheckeinreichung.
Brügger Str. 27, 2802 Otterstedt,
Tel. 04205/8707, Fax 04205/2360**

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI



CAGIVA

TRIUMPH



HS

H. S. MOTORRAD-TECHNIK

Gutenbergstraße 48

2350 Neumünster

Tel. 0 43 21/34 33 · Fax 34 20



Pantah 500 SL, Bj. 83, TÜV 3/95, gepflegter Orig.zustand, unfallfrei, 50t km, 2 Hd., Koni, Stahlflex, 2-1, neue Sitzbank, zusätzlich 600er Motor, Ersatzteile, schweren Herzens zu verkaufen (schnief!), Preis VS, Tel. 02374/16062

MHR I, Bj. 82, 36t km, Motor überholt (Belege), Höflingersatz + Ölmeßstab, VB 14500,- DM, 0731/74753

Verkaufe für Königswelle rund Limadeckel lange Kickwelle 750 S/SS, DM 500,-, Tel. 07623/2689

Pantah Tank, Sitzbank und Verkleidung, neu lackiert, zus. 600 DM, Ersatzteilliste und Werkstatthandbuch für Pantah 500, je 20 DM, WHB 750 Sport/79 30 DM, suche Prospekte von Pantah 500/600, suche Getriebe für Pantah oder kompl. Motor, Tel. 0241/507469

Suche alles über Ducati 100-200er Königswelle, Prospekte, Bilder, Berichte, Daten, Teile besonders Rennmaschinen; Verk. 125er Räder vorn + hinten, Lampe, Gabelteile usw.; Suche 125er S Lenker; 06104/43306

Originalteile Ducati 900 SS, Bj. 90: Doppelwebervergaser 500 DM; Tank kpl. 1000 DM; Fußrastenanlage 400 DM; Federbein 400 DM; Verkleidung links 498 DM; Blinker 1 St. 35 DM; Spiegel 1 St. 50 DM; Handbremspumpe 150 DM; Kupplungspumpe 150 DM; Auspuffanlage kl. Mängel 1000 DM; Carbon Endtopf (Racing) 600 DM; Sitzbank kpl. 600 DM; Hinterradschutzb. lackiert 300 DM; Vorderradschutzblech 100 DM; Kupplungsdeckel 100 DM; Soziusfußbraste 55 DM; Tel. 02863/5218 (Peter verlangen)

Org. Kö-We Teile: Brembozangen-satz erste Serie 200,-, Abstützaluplatte f. hi. Bremszange, FPS Gußräder SS-S2, Tomasselli Lampenhalter; Suche Org. Imola SS GFK Teile, keine Nachbauten! Br.scheiben ungel., CEV Rückl. m. Nr.s.halter, Rastenanl. SS, Tel. 0540 1/45558

DUCATI LAMBRINI MOTOGRUPPA

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

Tel. 0 24 08/28 48
Fax 0 24 08/79 32

seby·poly

Superlight Höcker 91-93
280 DM

Polster 2teilig mit eingenähter ITALO-Fahne 3farbig **149 DM**

Motalia Anzeigenmarkt



071 51 / 528 77

desmo
DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

DUCATI

Andreas Nienhagen
Eberhardstraße 28
7050 Waiblingen 4
Hegnach

Verkaufe für Königswelle Schwinge sandgestrahlt und grundiert, passend 750/900 SS, DM 150,-, Tel. 07623/2689

Verk. od. tausche Duc 900 SS, Bj. 82, Kö-Welle, opt. Hailwood NCR 78, viel Zubeh., Motor neu, viele Extras, Preis 26.500,- DM, oder Tausch geg. 851 Bj. 92, 888 Strada, Guzzi Daytona, Inz. Aprilia AFI 125, Tel. 05261/6202

Pantah Tank 100,-; 100er Kopf 50,-; 125er Lampe 70,-; 125-200er Gabelteile, Stoßdämpfer u. viele Kleinteile, suche u. verkaufe, 06104/43306

Für Ducati Pantah 500 SL: Verkaufe originallackierte Vollverkleidung und oder Halbschale (auch einzeln). Preis (zusammen): 500,- DM, Tel. 02244/2429

Verk. zweiteilige Vollverkleidung von MHR 900, DM 500,-, Tel. 06745/1488

Biete 50 DM für Briefkopie mit offenen 2in2 Conti für Pantah, 02605/84124

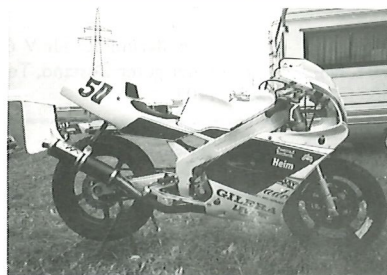
Suche für Ducati (Mototrans) 160 ccm: Briefkopie, Fotos im Originalzustand, Dichtsatz, Fliehkraftregler-Kontaktplatte-Deckel, Krümmer, Auspuff, Ansaugtrichter für Amal-Vergaser, Tel: 0431/180077

Hallo Ducati Fan's! Verkaufe NCR-Fuchsaufkleber, paarweise links und rechts, Stückpreis 7,50 DM + Versand, Foto siehe Motalia 4/93, bei: Glas Georg, Wiesenzeile 21, 8220 Traunstein, Tel. 861/64239

DANIELE MOTO
Italienische Motorräder

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

900 SS/750 SS, Bj. 91, WHB + ETL für 50 DM + 20 DM, abends 06359/84728



Zweirad Technik  **Heim**

6339 Bischoffen - Niederweidbach
Roßbacher Straße 3 · Tel. 064 44 / 18 52

**Neu und Gebrauchtfahrzeuge -
täglich E-Teile Versand**

Zubehör - Gebrauchtteile - Gilera Spezial-Tuning

GILERA DUCATI MOTO MORINI

Neu: Kohlefaserteile für Gilera Saturno

Öffnungszeiten: Di. - Fr. 9.00 - 18.00, Sa. 9.00 - 14.00

Motalia Anzeigenmarkt

Fantic

Fantic Trail 301, TÜV neu, Straßenzulassung, 1300 km, VB 2500, Tel. 07420/1064

Fantic 125 HP Strada, 20000 km gelaufen, 17 PS, 1500,- DM, Stefan nach 19.00, 0431/336989 Anrufbeantworter, rufe zurück!

Gilera

150 Strada gestohlen am 14.04. in Mannheim, schwarz, Fgnr. 1125791, 12 V-Elektrik, Lampe u. Blinker v. Lukas, Motor wenig gelaufen, Infos an: 0621/377949, Belohnung

Gilera NGR 250, Bj. 86, 20.000 km (1 mal Zündfunken, dann wieder nicht) VB, 09275/1064

Gilera-Nordwest, Bj. 92, 2000 km, Preis 9600,- DM, Tel. 0766541390 abends 40177

Verk. Gilera 150 Strada mit Ersatzrahmen günstig, Tel. 04732/498

Guzzi

750 S3, 1000 ccm, rot, KW, Steuerk., Kuppl. etc. neu, Mahle, Lafra + 36er offen, Ochsenaugen, Top-Zustand, VB 10.500 DM, Tel. 0202/434632

Verkaufe Auspuffanlage S28 LM III (ori.), schwarz, 0441/777246

Hilfe! Will meine V 50 III, knapp 100.000 km, umbauen: 600 ccm + elektron. Zündung. Wer hat Erfahrungen gesammelt und kann mir Tip's geben? Klaus Böhme, Roßbergstr. 51, 7742 St. Georgen, 07724/6814

Verkaufe ALU und V2A hochglanzpolierte Teile!

Original Batteriegundplatten aus VA u. ALU	• 30,-
Batteriekasten 28 AH VA	95,-
Cockpitgrundplatte für drei Armaturen aus ALU mit Halter für große Instrumente aus VA	38,-
Original Schutzblech hinter der Batterie für LM I/II/III/T3 aus VA oder ALU	60,-
Original Cockpithalter aus VA für 35er Gabel z.B. LM I/II/III/T3	30,-

Tel. 02432/20179 ab 20.30 Uhr

V 65, rot, mit Verkleidung, Koffer etc., 49.000 km, Ventile u. Kardan neu, guter Zustand, Preis DM 3.000,- VB, Tel. 07131/576921

Verkaufe für V7 1 Stück Ventildeckel, links u. rechts verwendbar, hohe Ausführung DM 40,-, Tel. 07623/2689

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Verk. 1 Paar Dell'Orto Vergaser 36 ø mit Alu-Ansaugtrichter u. harten Moto-Spezial Ansauggummi 300,- DM, Tel. 06348/4229

Verkaufe V7 Spezial, Bj. 71, restauriert, wenig gefahren, schwarz, Einmann-Sattel, Tel. 06022/9585 Jörg

Verkaufe für Le Mans I/II Seitendeckel rot mit Emblemen, neu, Originalverpackt, 2 Stück DM 150,-, Tel. 07623/2689, Tel. 07623/2689

Suche einen Gabelstoßdämpfer von LM 5/1000 S auch defekt, aber billig, 05838/1213

Suche für Cali 2: Rücklicht, Kotflügel hinten (ev. schwarz), Sturzbügel vorne, Sitzbank/bezug, 30er Vergaser von Cali 3/Mille GT (Rundschieber), defekten Drehzahlmesser (ev. elektr.) von allen Modellen und was Ihr sonst noch so habt. Tel. 0561/494836 ev. Anrufbeantw. - aber keine Angst, er beißt nicht.

Suche Auspuffkrümmer für V 65 (chrom), nur guter Zustand, Tel. 09632/1203

Teilräumungsverkauf wegen Umzug

André Pierre Vaut

Zweiradmechanikermeister
Steinkamp 5, 2743 Selsingen

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

Ersatzteile von 1965 bis heute.

Ca. 4300 verschiedene Positionen lieferbar.

Eins der größten Guzzi-Ersatzteillager Deutschlands



Motalia Anzeigenmarkt

T3 Cali, 75 PS, 36er offen, Do.
Zünd., 48er Kr., viel Drehmoment
+ 20 weitere Extras, alles TÜV, VB
12.000,-, Tel. 089/491921

Seitendeckel in klassisch, rundlichem Design mit Halter für große Guzzi's, Eigenentwurf, Stück 69,50 DM, Fotoinfo? Tel. 02361/371628 ab 18 h

Verk. f. LM 4: Krümmer chrom, Sammler, Fußrasten mit Hebeln, Gepäckbrücke; **Suche** Unterzüge Cali, 0641/73677

P&W Klassik Halbschale 300,-;
Ölwannenzwischenring 30,-; Lafranconi LM II/1000 S 300,-; Malossi Trichter poliert, 40'er 50,-; Scheibe Mille GT orig. 80,-; Lenkungsämpfer orig. 30,-; Bremsleitungssatz LM 5 30,-; Alle Preise in DM und VB! Tel. 05601/4456 ev. Anrufbeantw. - aber keine Angst, der beißt nicht.

Für Le Mans I/II Kotflügel/Sitzbankunterteil in rot, neu für DM 150,-, Tel. 07623/2689

LM IV, 40er Gabel komplett, Bremsenumbausatz auf Doppelscheiben, PS 12, PS 15, Fußrasten, Veglia-Armaturen, Tel. 07171/76975

Le Mans, Bj. 76 (rundes Rücklicht), total neu aufgebaut, Rahmen kunststoffbeschichtet, Elektik, Motor, Getriebe, Kardan überholt, bleifrei, Doppelzündung, Stirnräder, Vollerlekt. Zündung, Valeo Anlasser, Stahlflex, V2A-Krümmer, Lafranconi, Koni, Ago Rasten alles TÜV!! Alle Original-Teile vorhanden. Koffer, Topcase, Träger, Kreuzgelenk neu etc. etc. VB 13.900,-, 07566/1747

Seitend. T3 je 50,-; Vent.-Deckel rund li + re je 50,-; VA Schutzblech vorn mit Lampe 50,-; 36er Verg. Satz 250,-; Cali II Scheibe 70,-; Spiegel je 20,-; Lenker Cali I 35,-; Bremspu. PS 12 80,-; Batt.-Grundplatte 10,-; 04521/72294

Samstag, den 5. Juni 1993
Bei uns ab 10 Uhr
Treffpunkt für ital. Motorräder!!



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

DUCATI

aprilia

MOTO GUZZI

Reichlich Neufahrzeuge am Lager

Moto Guzzi Quota Vorführomotorrad 15.900,-DM

Dauerniedrigpreis
Synchronstester - Quecksilbersäule
für 4 Vergaser 199,-
robuste Ausführung, nahezu unzerbrechlich
mit Vergasereinstellanleitung

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland

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

Verkaufe Buch Moto Guzzi von Mario Colombo, Originalausgabe in Italienisch, DM 50,-, in neuwertigem Zustand, Tel. 07623/2689

Verk. V 35 Imola, gepflegt, Alucockpit, Ersatzgetriebe, Lafran. u. Originalauspuff, viele Teile poliert, Preis VB, Tel. 06400/7420

Motalia Anzeigenmarkt

DMB Vollverkl. Modell MG LM 3,
Preis VHB, 05262/5062 oder
05754/503

LM II, Bj. 81, 65t km, 950 ccm,
Rahmen beschichtet, elektronische
Zündung, Bitubo, Lafranconi, Öl-
druckm., außenl. Ölfilter, Höcker,
Ago Rasten, usw., VB 7800,-, Tel.
02103/88272

LM IV je 1 x Auspuffkrümmer l + r
neu schw. je 30,-; LM IV 1 x Aus-
puffendrohr r. neu, schwarz mit
Schellen 150,-; Cali III Tank mit
Pumpe wie neu Bordo-Beige, heil
150,-; roter Keil unter Motor,
Scheinwerfer, Voltmeter, Blinker,
Spiegel, Züge u. viele Kleinteile
mehr; 1 x Ölwannezwischenring
mit außenliegendem Ölfilter 100,-;
Tel. 02132/77769 ab 18.00

Verk. 2 36er Dell'Orto Vergaser m.
Beschleunigerpumpe, neu, 400,-
DM, 04521/5037

Suche orig. Koffer m. Halter f. Moto
Guzzi V 700, Tel. 040/8903840

LM I, Bj. 77, Stirnräder, Stahlflex,
Lafras, 1000 ccm, kunststoff., neu
aufgebaut uvm. (Belege vorh.) VB
10.500,-, Tel. 07541/7917 evtl. AB

Verkaufe 1000 ccm Motor,
Drehmoment und Getriebe-Teile,
VK: Cali II, schwarz, gepflegt VB,
07544/71106

1000 S, EZ 91, 81 PS, sw/rot, Alu,
4500 km, TÜV 3/95, Ago Rasten,
Synchronsteuerung, kleines Rück-
licht, VB 12.200,- DM, Tel. 040/
5218125

Verk. für Le Mans II original neu
H4-Scheinwerfer mit Halterahmen,
originalverpackt, DM 50,-, Tel.
07623/2689

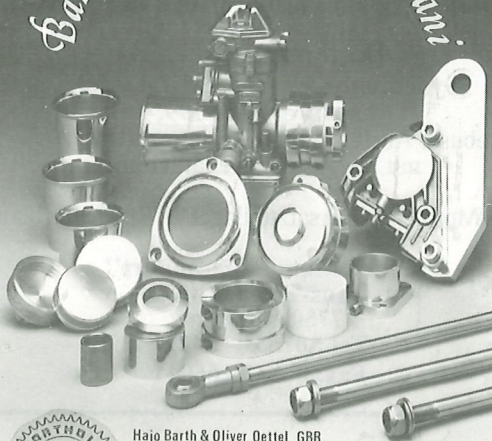
Für T5: Hepco + Becker Gepäcktr.
m. Brücke, schwarz + 1 Paar Krau-
ser Starlet. Alles kaum gebraucht,
VB 290,-, paßt evtl. auch an Mille!
Tel. 02202/85496 öfter versuchen

Verk. LM 2 Teile: Gußräder, Sitz-
bank mit Unterteil, Blinker, Brems-
leitung, Kleinteile, Tel. 04452/7293

Verk. Gabelbrücke T3, Moto Italia
Soziusrasten, Beru-Zündspulen,
Stirnradatz ohne Nockenwellen-
rad, 0251/797135

Verkaufe neuen Valeo Anlasser für
390 DM, Tel. 07371/5930

Bartholli-Parts-Italiani



Hajo Barth & Oliver Dettel GBR
Lucas Straße 10, 5210 Troisdorf - Bergheim
0228 - 455623 oder 02241 - 404335
Fax 0228 - 455622

Die faszinierende Verbindung von
Zweckmäßigkeit und Design

Die Firma Bartholli Italo Parts
stellt Spezialzubehörteile für
alle italienischen Motorräder
her; individuell mit CNC-Maschi-
nen aus Edelstahl, Titan und
hochglanzpoliertem Aluminium ge-
fertigt.

Einzel- und Sonderanfertigungen
bearbeiten wir nach Muster oder
Zeichnung innerhalb kürzester
Zeit, wobei sich der Preis je-
weils nach unserem Aufwand rich-
tet.

Wir verstehen uns nicht nur als
kompetente Fachleute für Eigen-
und Umbauten, sondern auch als
Ansprechpartner für diejenigen,
die "ihrem Italiener" durch funk-
tionelles Design den letzten
Schliff geben wollen.

Unseren Katalog gibt's bei der
nebenstehenden Adresse.

Hajo Barth
Hajo Barth

Oliver Dettel
Oliver Dettel

Edles Material für
edle Motorräder

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe Moto Guzzi V 1000 G5, original - Topzustand - Baujahr 84, 10000 km, Tel. 07931/45902

Zu verkaufen: Le Mans III, EZ 83, 43.000 km, Stein-Dinse Verkleidung, Drehmomentnocke, Bitubodämpfer, Köpfe überarbeitet, verstärkte Ventilfedern, VB 8.800 DM, Tel. 02225/14798

Fußrasten F + K Typ Stucchi f. LM I DM 160,-; Harro Kombi einteilig Gr. 50 DM 300,-, Tel. 07626/8644

H.E.L.P.! Suche Handbremszyl. PS 15 (LMI/II); Wer hat bei V 50 III Lafras eingetragen?; Verkaufe V 50 III Tank; Verkaufe LM I - tiptop; Näheres unter Tel. 07541/7917 oder Anruf.

Verkaufe komplettes Vorderrad V7 Sport (Doppelduplex), fabrikneu inkl. Achse, VB DM 1000,-, Herbert Wörndl, A-5301 Eugendorf, Pebering 86, Tel. 0043/662/6603705 (Österreich)

Verkaufe V7 750 Special mit Seitenwagen Watsonian DM 7800,-; 750 S DM 6300,-; LM I DM 6600,-; LM II DM 3400,-; 1000 SP 23000 km DM 2800,-; T3 California 38000 km DM 4800,-; Motoren, Getriebe, Kardan von 750-1000 ccm; LM IV Rahmen mit Breif und Ersatzteile; 500 Astore DM 8600,-; GTV 500, Bj. 1948 DM 5300,-; Suche org. Sitzbank für LM I, Tel. 07522/6550 oder 29484

Suche untere Gabelbrücke für Marzocchi Gabel oder komplette Gabel für LM 3, Tel. 07308/5502

Suche Tank f. LM I, Tausch gegen LM III-Tank möglich, Tel. 09172/2192 o. 09372/700318

Cali II, Bj. 86, 9800,-, Tel. 0431/61935 oder 04381/7701

Verkaufe für Le Mans II Instrumentenkonsolle aus Schaumgummi, neu, originalverpackt, DM 100,-, Tel. 07623/2689

Moto Guzzi 1000 S, Bj. 90, Lafrancosis, offene Trichter, kontaktlose Zündung, Stahlflexbremschläuche, zurückverlegte Fußrastenanlage, Sportsitzbank, LM I-Cockpit, alles TÜV. Optik und Zustand Ia, I. Hand, Preis Verhandlungssache, Tel. 04956/2708 oder 04489/1857 ab 19.00 Uhr

Lichtmaschinen-Anker im Austausch für Guzzi und BMW DM 135,-, Tel. 04461/2524

Verkaufe V7, "tutto originalni", schwarz, Bj. Oktober 1970, FG + Mot.Nr.: 18266, inkl. Koffer + Windschild, VB 7000 DM, Tel. + Fax: 0043/2272/61175 (Österreich)

Hier könnte Deine kostenlose private Kleinanzeige stehen!

LM I in Teilen Momec-Motor, WBO Tank, P+W Sitzbank + Verkl., Akront-Felgen, Kardan, Rahmen uvm., Tel. 06106/3881 ab 18.00 Uhr

ITALO MOTORRAD HANDEL

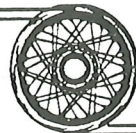
Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

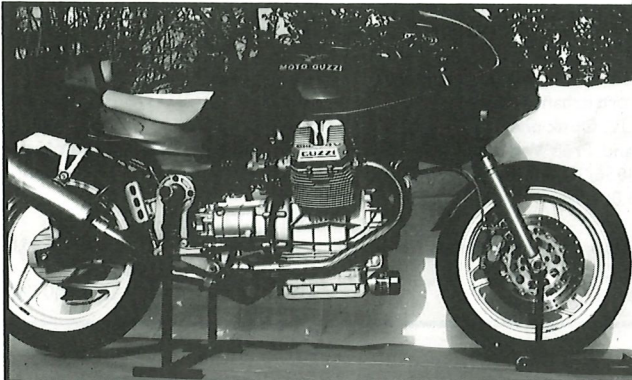
Le Mans I	rot, 37.000 km, Bj. '78
750 S	rot, 40.000 km, Bj. '74, Doppelscheibe vorne
Le Mans II	weiß/schwarz, 18.000 km, Bj. '80, alles orig. -top-
Le Mans II	rot, 40.200 km, Bj. '80, Halbschale m. TÜV
California V7/750	schwarz, 35.700 km, Bj. '71, -top-
California II	schwarz, 23.000 km, top
T3	silber, 19.700 km, Bj. '76, orig. Zust., Speichenräder
T3	stahlblau, 49.500 km, Bj. '81, m. Lenkerverk., Sturzbl.
T3	rot, 41.100 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl. u. Koffer
T4	dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer L/R, Top-Case
T5	gold-met., 37.900 km, Bj. '84, orig., Rundvergaser
SP 1000	silber, 53.000 km, Bj. '79, orig. Zustand - top-
G 5	blau-metallic, 49.000 km, Bj. '82, orig. Zustand, TÜV
V 1000 Convert	25.000 km, Bj. '76, Speiche, orig., TÜV
V7 Spezial	weiß, 43.000 km, Bj. '71, orig., Zustand
V 35 Imola	rot/schwarz, 26.600 km, Bj. '83, guter Zustand
3x T3-Polizeimotorräder	- zum Herrichten
1x Nuovo Falcone	- Behörde - 4000 km Laufstg.
Neumaschine:	
1000 S	Bj. 1992, 0 km, mit Speichenrädern, m. TÜV

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

B. ESCHER
Unterstraße 70
4717 NORDKIRCHEN 2



Motalia Anzeigenmarkt



"Nützliches für die Daytona"

Ständer zum Montieren und Überwintern
vorn
zentral
beide zusammen

DM 135,--
DM 125,--
DM 250,--

Zwischenring mit außenliegendem Ölfilter

DM 255,--

Zwischenringe auch für alle großen Guzzi
Ölfilter vorn
dto. hinten

DM 245,--
DM 275,--

Einbau ohne Änderung am Stirndeckel
Umbau Lafranconi Riservato Competizioni
ohne Leistungseinbuße LM I/II
Für TÜV-Eintrag muß Fahrzeug angeliefert werden

DM 150,--

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

Tausche BMW K 75 S geg. LM II o. III bis ca. 6000,-DM, ev. m. Wertausgl., Aussehen zweitrangig, Basis muß OK sein, 07542/7960 o. 0751/23435, 9.00-18.00

Suche, suche,, Fornales Federbeine für Guzzi, Tel. 02303/66186

V 35-V 75, scharfe Nockenwelle zu verkaufen, Tel. 06123/61565

Verk. Mille GT, Bj. 06/89, 20000 km, mit Windschild, techn. und opt. 100 %, VB 9600,- DM, Tel. 02604/1489

Verkaufe von V 75/4 V Zylinderköpfe, Motoplat Zündgeber, Kolben (ev. mit Zylinder) oder Motor kplt., neuwertig, Tel. 0043/2732/83738 abends (Österreich)

I-Mann-Bank mit Gutachten 250,-, Instrumentenkonsole Alu mit Drehzahlmesser groß 150,-, 09131/39904 ab 18.00

Verkaufe: Lafranconis für LM 3, guter Zustand für DM 300,-; Suche Original Krümmer LM 3 in sehr gutem Zustand, ab 17.00, 06106/61607

V 65 neuwertig, Bj. 9/88, seit 1990 abgemeldet, rot, ca. 8.500 km, Motor/Getriebe überholt, VHB 5.900,-, 0621/581366

Verk. 2 Beru-Spulen für elektr. Zündungen, Stirnradsatz Alu, ohne Nockenwellenrad, Tel. 0251/797135

Suche Enduro Moto Guzzi V 65 TT, auch def., Tel. 06136/6689

Verk. aus Gespannumbau für MG Mille GT (Bj. 90): Seitenständer, Aufbockhebel, Gabel, Schutzblech vorne, Akront-Felge vorne (18"-2.15 40), Akront-Felge hinten (18"-2.50 B40), Metzler ME 33 (110/90 H 18) ca. 50%, 2 Blinker, Tel. 05506/7333, tagsüber 0551/302

LM II, Bj. 80, opt. LM I, kompl. neu aufgebaut (bleifrei, Lafranconi, neue Kupplung, Lack, Zylinder, Kolben, Zahnriemen, Alutank, elektr. Zündung usw.), VB 8500 DM, Tel. 09931/4454

Suche Teile für Gespannumbau für SP III, z.B. 15" Räder, Schwingengabel, Seitenwagen usw., Tel. 04383279

1000 SP, optisch technisch IA, TÜV neu, Ausrüstung kompl. für die Tour, 0611/608641 nach 19 Uhr

Verkaufe für Guzzi große Modelle Lichtmaschinendeckel, schwarz Kunststoff, neu, DM 15,-, Tel. 07623/2689

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

Lichtmaschinen-Anker im Austausch für Guzzi und BMW, DM 135,-, Tel. 04461/2524

2in1 für V 65 (Lario, Florida usw.), hell verchromt mit Straßen- und Renntopf, absolut neuwertig zu verkaufen. Preis VHB, ab 18 Uhr 06123/61565

Motalia Anzeigenmarkt

Speichenräder

18 Zoll, VA - Speichen,
2,15 - Alu Akront Felge
Satz v. + h. **DM 799,-**

auch andere Größen ab Lager lieferbar



M. Hartmann
MAX

„MOTO GUZZI“

Teile-Direktimport

+ Zubehör + Edel-Teile

Ersatzteil-Zentrum:

Villingerstr. 7 • 7530 Pforzheim

07231/35 39 21 o. 35 40 63

Verk. Piranha (gr. Guzzi) 70,-; Lucas Rücklicht Alu poliert (gut an LM I/II/III) 30,-, Tel. 03501/546285

Verkaufe gebr. Gabel von 850 T, Tel. 0431/789942

Ersatzteilkatalog für V 35/50 20 DM, Tel. 0241/507469

Le Mans-Rahmendreieck frei, Spez. Lima-Regler + Gleichricht. spart 1 kg kpl. m. Kabelbaum, Tel. 07644/7228

Tank LM IV 200,- DM; für LM II/III: Valpolini 1-er-Sitzbank 300,- DM, 2-er-Sitzbank 150,- DM, 2 x 18" Gußräder 300,- DM; Original-Verkl. LM II 100 DM; Wechselhöckersitzbank Ducati: 100,- DM, Tel. 05252/3161

Moto Guzzi LM 3, EZ 7/83, km 40000, TÜV 3/94, Stahlflex, Lafranchi, Marzocchi, Original + Vollverkleidung, VB 6500, Tel. + Fax 02747/2569

Verkaufe Moto Guzzi T3 Gespann mit SW Clipper S, EZ 76, auch getrennt oder in Teilen, Tel. 040/5312130

Verk. Mille GT, schw., 5/87 - 5/94, 46t km, Getr. überh. FrenTubo Bremsltg., Gep. Trg. m. Koffer, VB 7400,-, Tel. 08531/32725 abends

Le Mans V, EZ 89, 36000 km, IMT Halbs. + Momec Sitzb., Motor optimiert, + Originalteile. VB 11200,-, Tel. 06078/73783

Guzzi Nuovo Falcone, Bj. 71, techn. 1A, umgestellt auf Bleifrei, m. Ersatzteilkatalog u. Werkstatthandbuch, VB 6000, Tel. 0981/64323 ab 18.00

Verk: California II, schwarz, 1 te Hd, § neu, Preis 9450,-, Tel. 0754471106

Die nächste MOTALIA erscheint am 19. Juni

Suche für Moto Guzzi Gabeltauchrohre für 850 T3 Cali. Tel. 0441/76410

Verkaufe kompletten, roten Aufbau (neuwertig) für Mille GT (Tank, Seitenteile, Sitzbank, Blinker) für 600,- DM (auch einzeln + original Schalldämpfer für 300,-; Chromschutzblech für T3, Cali für 100,-; für LM I. u. 2: Lafras, Gabel, Krümmer mit Interfer.rohr (VHB); Moto Italia Vollverkleidung (o. Scheibe) 200,-, Wechselhöcker 250,- in ItaloFarbe, evtl. Anrufbeantworter, Jochen 04471/86360

Wirth-Gabel Federn neu für LM 2-3, T3, SP, G5 100 DM, 02302/50430

Verk. Felgen mit Reifen und Brems-scheiben für LM III, Tel. 04747/8440

Verkaufe für große Guzzis: 1 Paar Knieschützer 30,- DM, für V 1000 G5: Fußbremshebel 50,- DM, Versand möglich!

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -

VA Auspuffanlagen

für (fast) alle Europäer

z.B.: Krümmer LAVERDA 1000 Satz 325,- DM
 Krümmer Guzzi Cali Satz 280,- DM
 Krümmer DUC Darmah Satz 450,- DM

VA AUMANN

Tel. + Fax **04432-1610**

- MATCHLESS - DUCATI - VINCENT - ENFIELD

NORTON - AJS

BMW - MOTO MORINI

Motalia Anzeigenmarkt

Suche für LM I orig. Scheinwerfer, halter Seitenständer, Batteriekasten unten mit Hauptständer; günstigen Schrottmotor, eckige Zylinderköpfe; verchromte Lafras für Cali oder Mille, Reduziersatz auf 50 PS, + Chromblinker, Jochen Büchel, Sevelterstr. 25, 4590 Cloppenburg

Laverda

I x 750 SF I, Bau. 73, Bastler 2500,-; I x GT 750, Bauj. 68, 15t km, ori. Zust. 3800,-, 0231/448758

I x 750 SFC original 2-I Auspuffanlage komplett neu DM 545,-; I x 750 2-I Auspuffanlage komplett gebraucht Fa. Marving DM 200,-; Satz SFC Rahmenseitendeckel, orange, Scheibenmodell, DM 195,-, Tel. 07531/Q 61198

Tausche Laverda Buch von Raymond Ainscoe neu, gegen Laverda Buch: Triple + Twins, Tel. 0511/5799457 Autom.

Suche: Schutzblech vorn für 1000 C oder 750 SF, Tel. 0511/5799457 A-Autom.

Motorentlüftungsschlauch und Luftfilterkasten für RGS gesucht, Tel. 05221/63555

750er-Teile, fast alles da. Günstig abzugeben auch Sport Zubehör, 17.00 - 20.00 Uhr, 02241/331493 Stefan

Suche für Jota adäquate Auspuffanlage, Tel. 07461/6447

750 SF II, 50t km, Bj. 74 mit 2 Motor neue Kolben u. Zylinder, VB 8200,- DM, Tel. 02602/81127 nach 18.00 Uhr

Verk. von 1000/I Instrumente, Gabel mit verchromter Lav-Bremse + Stummel, Hinterrad mit 130/80 + Schwinge, Tel. 04732/493

Verk. RGS in Teilen auch Rahmen mit Brief; Für 750 SFC 2in I Anlg. 40er Krümmer und Dämpfer, alles Edelstahl orig. Nachbau 750 DM, 04133/6579

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

Verkaufe 1000 Laverda, Bj. 73, Kennfeldzündung, Speiche Borraris, Stahlflex, Super Zustand, 8000 DM, Tele 04921/44618

Morini

Motor für 3½ Sport, Bj. 78, vor 3000 km generalüberholt, Probefahrt mögl., Tel. 089/491921

Werkstatt-handbuch 125 bis 500, Kopie, 20 DM, Tel. 0241/507469

MV Agusta

MV 750 S, Bauj. 73, wegen Lackierung zerlegt, DM 39.500, Tel 05428/2177

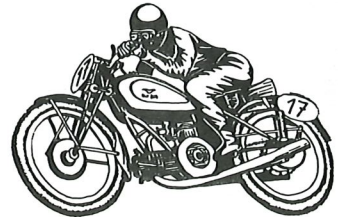
MV 125 S, Bj. 75, 17.500 km, guter Zustand, VB 2850,- DM, Tel. 07031/801003

Gespanne

Verkaufe EML-Räder, 3 x 15" für Guzzi, 800,- DM, Tel. 0431/673258

Verkaufe Velorex 563 Seitenwagen, fabrikneu, umständehalber für 1.500,-. Tel: 05461/1766

Moto Stefano



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

Aermacchi 350 ccm, fahrbereit	2.200,-
Benelli Leoncino 125, alles original	1.500,-
Benelli Tornado, Top Zustand	3.800,-
Ducati Scrambler 450, tech. top	3.300,-
Moto Guzzi 850 T, wenig km	4.800,-
Moto Guzzi Zigolo 110 ccm, Top original	1.300,-
Moto Morini 500 Camel, 27 PS! TÜV	3.500,-
Moto Morini 500, original	2.800,-
Motobi 125 Ardicio, komplett	500,-
MV Agusta 350 GT, fahrbereit	2.500,-
MV Agusta 250, 2 Zyl. fahrbereit	2.200,-
Gilera 150 Sport, fahrbereit, gut orig.	1.500,-

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

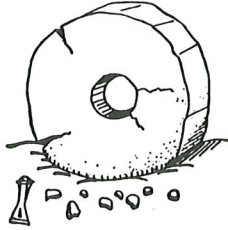
Stefan Leibfritz, Oberer Brühl 40
7460 Balingen - Roßwangen
Tel. 07433/381486, Fax: 37035

Motalia Anzeigenmarkt

BÖHM – Technik rund um's Rad

Speichen – Umbauten
Felgen – Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-7135 Wiernsheim
☎ 070 44/5732



Suche Teile für Gespannubau für SP III, z.B. 15" Räder, Schwingengabel, Seitenwagen usw., Tel. 04383279

Verkaufe Moto Guzzi T3 Gespann mit SW Clipper S, EZ 76, auch getrennt oder in Teilen, Tel. 040/5312130

Dainese Lederkombi, Gr. 54, weiß, rot, schwarz, mit Protektoren, VB 700,-, Tel. 09253/1414

Verkaufe für Dell'Orto Vergaser 2 neue, original-verpackte Power Luftfilter, auswaschbar, passend für Vergaser 36-40 ø DM 25,-, 07623/2689

Alfa Romeo Alefetta GTV, Bj. 79, 9700 km, viel Zubehör, Wert 4500,- DM i. Tausch gegen Motorrad ggf. mit Wertausgleich, Tel. 07623/1496

Hallo Marco!!! Die besten Wünsche zum Geburtstag! Michei. P.S. Grüße an Mama, Papa und ?

Verkaufe Münch Vorderrad (beschädigt), Borrani Felge, Herbert Wörndl, A-3501 Eugendorf, Pebering 86, Tel. 0043/662/6603705 (Österreich)

Suche Kinder Lederjacke und Lederhose, Größe 134 - 140, Tel. 0431/673258

Suche Protar Morini Bausatz, Tel. 0241/507469

Verkaufe 1 Satz EML-Räder, 3 x 15" für Guzzi, 800,- DM, Tel. 0431/67673258

Sonstiges

KEINE LUST MEHR!!!
Benelli 250 SS (Kraftei), 2 Motoren, 125/250 ccm, zerlegt, 2000,- DM; Yamaha DT 250 MX, Kolb. u. Zyl. neu, i.T. od. kpl. 700,- DM; Honda XL 185 S, zum Ausschlichten, 80,- DM, Gabel, Räder, Bremsanlage für RD 350 (alt), 100,- DM, Tank Bultaco, 50,- DM; Alle Preise VHB od. evtl. Tausch gegen irgendwas, das fährt, alles anbieten, Tel. 07906/1303 ab 19.00 Uhr

Finkeney u. Klausmann Fußrastenanlage, VB 350,- neu, Tel. 07541/7917 evtl. AB

Lichtmaschinen-Anker im Austausch für Guzzi und BMW DM 135,-, Tel. 04461/2524

Mitfahrgelegenheit von Fl. nach Bisenthal zum H.-D. Jamboree des "Born to be Wild MC" vom 16.-18. Juli gesucht! Tel. 0461/98879

Suche, suche, suche, Fornales Federbeine für Guzzi, Tel. 02303/66186

Tausche MRD-Katalog Nr. 3 (72/73) gegen Nr. 1 oder Nr. 2, suche "Motorrad" 1949 bis 57, verk. Katalog 1976, Tel. 0241/507469

Moto-Guzzi, Harley, Ducati ab 500 ccm, gesucht, Tel. 0751/13880 Fax 0751/13881, Horst Mittelbach

Hier könnte Deine private Kleinanzeige stehen!

Suche Motorrad-Hebubühne im süddeutschen Raum, Tel. 07232/9233 ab 17.00, 07232/9718

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Ducati 160 Monza mit Königswelle	1600,-
Ducati 250 Mark 3	2900,-
Laverda 750 SF	1500-3400,-
Moto Guzzi Galetto Roller, fahrh.	1600,-
Moto Guzzi 850 T3 Cali	6400,-
Moto Guzzi Le Mans II	6500,-
Moto Guzzi Le Mans III	6200,-
MV Agusta Motorroller, fahrh.	1600,-
MV Agusta 125 Sport	1700,-
Vespa 125, Scheinwerfer unten	1600,-

Weitere Motorräder auf Anfrage!

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratzenried 112
Tel: 07522/4411
od. 0171/3303965
Fax 07522/5201

Motalia Anzeigenmarkt

 **Reifen
Salzwski**

**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**

Motorradbekleidung

im klassischen
röt

**Schuberth
Super Visor III**

**zum
Probefahren
und**

Motorradreifen von:

**Bridgestone
Michelin**

Hamburger Landstr. 19a
2123 Bardowick (an d. B 4)

 **0 41 31 / 12 91 11**

Suche 180er Doppel Duplex von Grimeca mit Tachoantrieb. Kann auch ohne Nabe sein. Biete evtl. 1 Zyl. Duc Teile im Tausch. Tel. 07524/3595 ab 18.00 h

Suche Brembo-Vierkolbenbremsattel, Tel 04381/7701

**Private Kleinanzeigen
sind kostenlos !!**

Suche dringend 3 qm Unterstellplatz für meine Cagiva Alazzurra 650 Notruf Bremen-Stadt, 0421/4984289, Stefan Kindlein

Rahmen und diverse Kleinteile für Honda CJ 250 T, Tel. 0241/507469

Verk. I Paar Magura-Stummel 35ø mit Gutachten, neu 130,-DM; I Paar Telefix-Stummel 35ø mit Gutachten, neu 100,-DM; I Paar Tomaselli-Stummel Nr. 257 60,- DM; Tel. 08252/5357

Wer bringt uns (zwei Ducati's) Ende Juni nach München? Verkaufe für Ducati 750 Sport Federbein, 04171/75419 od. 62853

Hallo Georg, alles Gute zum Geburtstag wünscht der California-Clan aus Mönchengladbach, Angie & Snoopy

KTM 600 GS, Bj. 84, Kurbelw., Getr., Federbein u. Gabel überholt, TÜV neu, 4900,- DM, Tel. 09383/6223; Maico MC 250, Bj. 79?, 700 DM; Nehme Ducati u. Teile ab 250 ccm in Zahlung

Suche alte italienische Motorradzeitungen und andere Literatur über italienische Motorräder. Tel. 04381/7701

Norton: Bucheli-RA für Commando 750, Tel. 0241/507469

In letzter Minute

Ducati 750 S (rund) NCR + 450 Scrambler, wie neu + 250 Scrambler, Motor überholt + Kickstarter + Bremsscheibe vorne für 750 SS (rund), Preis VB, Telef. 06843/1798

Ducati 851 S3, Bj. 90, 28000 km, VB 17300,-, 250 Desmo, Bj. 72, Motor 5000 km, restau., VB 7800,-, Tel. 06854/76260 nach 17.00 Uhr, Tel. 06854/300 Mo.-Fr. 8-16.00

Ducati: Suche Unfall-Pantah oder Pantahmotor; 500, 600 oder 650 ccm, Tel. 07553/6105

Ducati: Tausch Tank gegen neue Koni od. sonstige Federbeine für Cagiva Alazzurra, Tel.: 07623/1496

Ducati: Biete Pantah NCR Monocoque, vorderes Schutzblech, Krümmer (beide), Sammler, Tel. 05544/8255

MOTORRADSI T ZBEZÜGE

REPARATUR POLSTERUNGEN

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

BERTRAM SÄTLER HEINSTR.9

7539 KÄMPFELBACH 1 · 07231/82184

Ducati: Verkaufe 900 HR, Originalzustand, Tel. 0431/641588

Gilera: Saturno, EZ 02/93, 600 km, keine Graue, I 1000,- DM, 0661/61355

Verk. Gilera Saturno, 1. Sonderserie, Nr. 61, überholt, 9800 DM, Tel. 0431/678723 tags, 04392/1333 abends

Aermacchi: Suche Fliehkraftregler und Auspufftöpfe für Aermacchi 350 Sprint, Bj. 72. Tel. 04381/7701

Gilera: Verk. RX 200 Arizona, 17 PS, km 24.000, Kettenkit neu, 2 Kotflügel vorne (Enduro und Straße, E-teile, VB 2.400,-, Tel. ab 15 Uhr: 02853/4110, Wochenende ganztägig anrufen.

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
19. Juni.
Redaktionsschluß
ist der 6. Juni.**



M. Hartmann

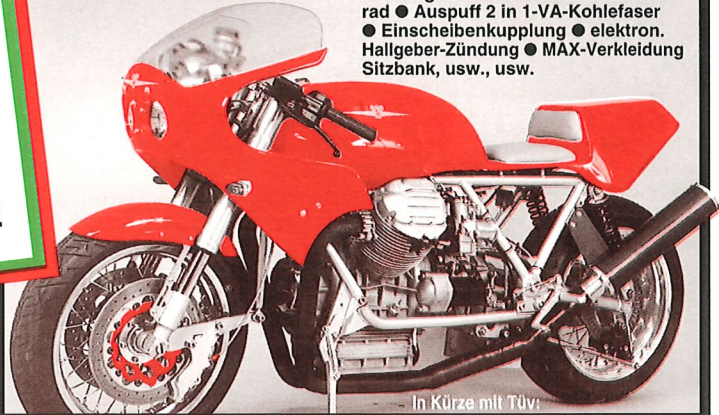
MAX

● Teile-Direkt-Import für Moto Guzzi

- Zubehör (alle Modelle)
- Edel-Teile „MAX“

MAX-BOT-GUZZI

- 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. Hinterad ● Auspuff 2 in 1-VA-Kohlefaser ● Einscheibenkupplung ● elektron. Hallgeber-Zündung ● MAX-Verkleidung Sitzbank, usw., usw.



In Kürze mit TÜV:

**DIE PREISE KRACHEN
IMMER
SUPER-ANGEBOTE
AUF
MOTO GUZZI TEILE**

MAX

- BoT - Team '93

Fahrer: Jens Hofmann

Daytona + 2 Ventiler

M. Hartmann

MAX

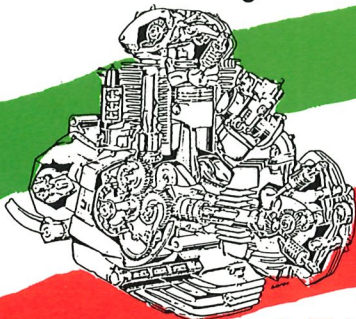
Villingerstr. 7 • 7530 Pforzheim • Fax: 0 72 31/35 41 50

072 31/35 39 21 o. 35 40 63

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

Andreas Nienhagen • Eberhardstr. 28 • 7050 Waiblingen 4 Hegnach

DUCATI



0 71 51 / 5 28 77

FAX 0 71 51 / 5 28 77

Wir fertigen auch Kabelbäume nach Muster und liefern sämtliches Zubehör hierfür, Schrumpfschlauch, Kabelschuhe, Kontakte, Gehäuse, Werkzeug etc.

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

Die gute Adresse für Königswelle u. a. DUC-“Oldies“

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

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-BREMSANLAGEN

Umrüstbremsanlage Ducati 750 SS
auf Doppelscheibe!

SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH.

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