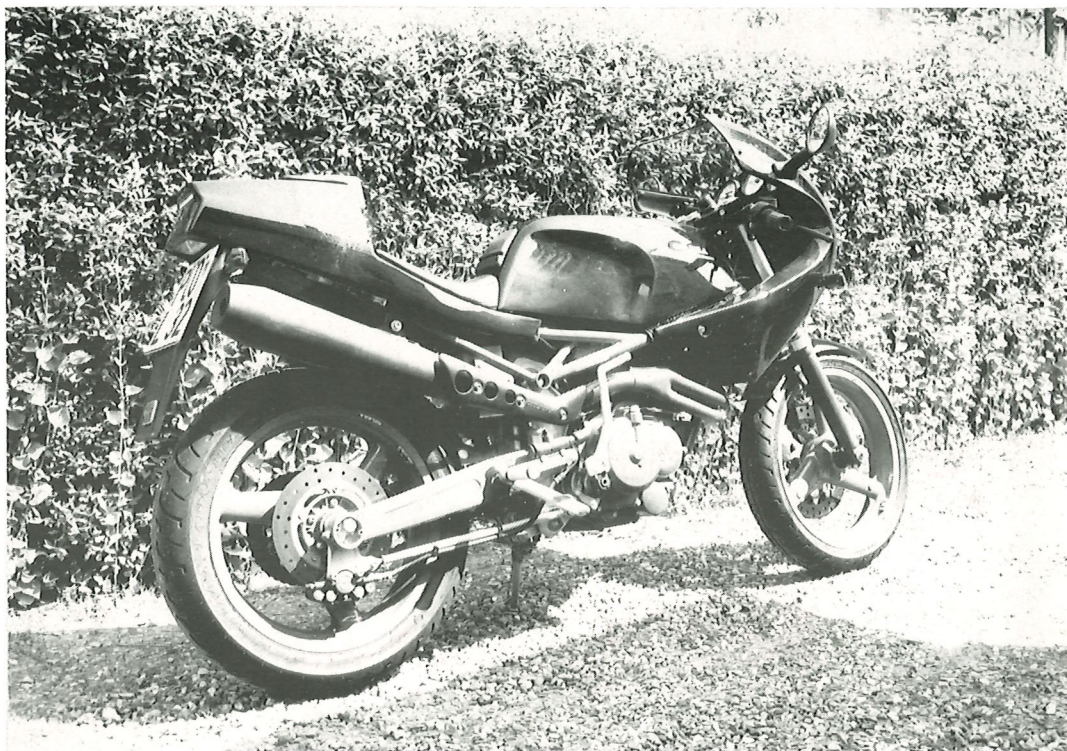


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALIA

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



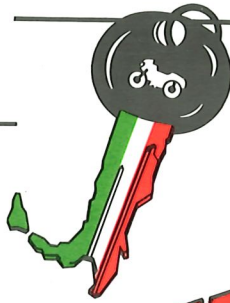
Gilera Saturno - ein Traum in Rot

Mit der Cali nach Sardinien

Italdag - Italoausstellung in Holland

70.000 km mit der Ducati 900 SD

**STEIN
DINSE**



HEUTE BESTELLEN,-



MORGEN ABFAHREN

Bis zum 01.07.1993
gilt noch unsere alte
Postleitzahl: 3300



MOTO GUZZI

was sonst?

Ausführlicher 96-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 ♦ 38112 BRAUNSCHWEIG
TEL 0531 - 31 49 49 + 31 40 82 ♦ FAX 0531 - 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 Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:

alle Inserenten und Leser

Gültige Anzeigenpreisliste:

Nr. 1/93, bitte anfordern

Redaktionsanschluß:

jeweils der 1. des Monats

Druck:

Rudolf Stade, Kiel

Bankverbindung:

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

Bezugspreise:

Einzelheft: 3,- DM
Jahresabonnement, je 1 Heft: 40,-DM
Jahresabonnement, je 5 Hefte: 135,-DM
Jahresabonnement, je 10 Hefte: 220,-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!

Dieses ist das letzte Heft, daß wir noch mit den alten Postleitzahlen verschicken können. Wir nutzen die Gelegenheit, um diesmal allen, die in unserem Computer gespeichert sind, eine Ausgabe der Motalia als Eigenwerbung zu schicken, um den Einen oder Anderen doch noch zu einem Abonement zu animieren.

Die Motalia ist eine Zeitung ausschließlich über italienische Motorräder und das dazugehörige Umfeld. Die Zeitung erscheint in keinem großen Verlag mit vielen Mitarbeitern sondern sie ist vielmehr das Produkt eines Einzelnen. Um die Motalia möglichst dick, interessant und abwechslungsreich zu machen, benötigen wir die Mitarbeit der Leser in Form von Erfahrungsberichten, Umbautips, Reiseerlebnissen, Tuningerfahrungen..... Eure Mitarbeit macht das Heft erst umfangreich und vielseitig.

Seit vier Jahren gibt es die Motalia und obwohl das Heft in dieser Zeit immer dicker wurde, konnten wir bisher den Preis halten. Aber jetzt müssen auch wir die gestiegenen Kosten weitergeben. Im Klartext bedeutet das, ein Abonnement der Motalia kostet ab sofort 40 DM (anstatt 35 DM). Der Preis des Einzelheftes steigt auf 3 DM.

Viele haben uns schon in den letzten Monaten ihre neue Postleitzahl mitgeteilt. Wir würden uns freuen, wenn uns noch mehr die neue PLZ mitteilen würden, da uns das sehr viel Arbeit bei der Umstellung unsere Abonnementendatei einspart.

Ursprünglich wollten wir in diesem Heft das Thema "Laut ist out" weiter behandeln. Aus technischen Gründen müssen wir den Artikel um einen Monat verschieben.

Euer Motalia-Team

Gilera Saturno - ein Traum in Rot

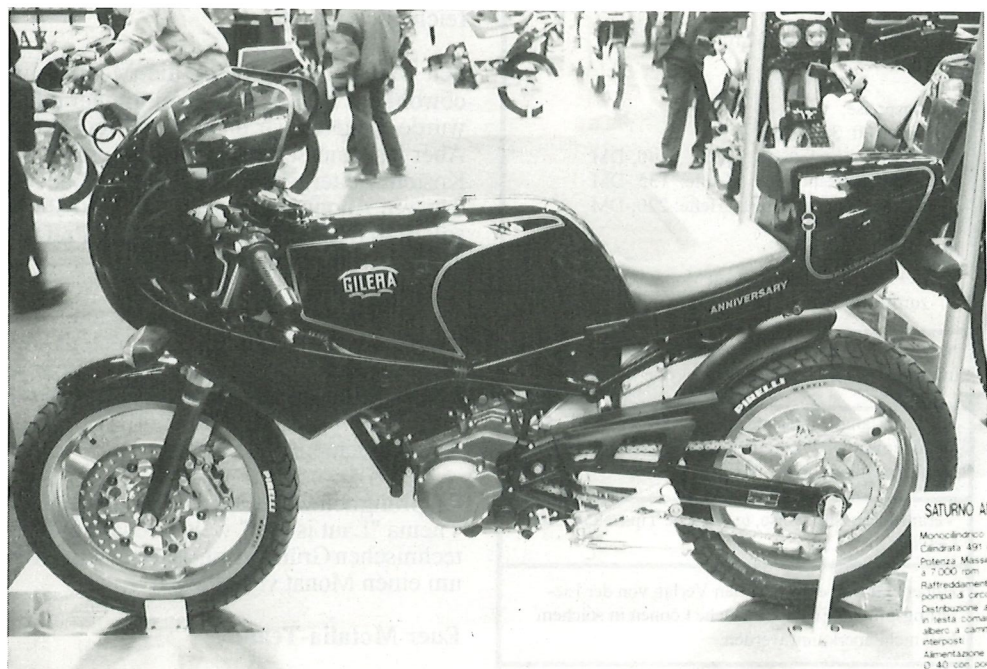
1987 tauchte wie aus dem Nichts ein neuer Stern am Motorradhimmel auf: Die Gilera Saturno. Auf einem sich drehenden Podest wurde dieses Motorrad das erste Mal auf dem Motorradsalon in Mailand dem Fachpublikum gezeigt. Den Planetenring bildeten die Zuschauer, die von diesem Motorrad begeistert waren. Sicher, den Namen Gilera hatte man schon mal gehört, aber welcher Motorradfahrer kann sich noch an die Jahre erinnern, in denen Gilera auf der Rennstrecke noch zu den ganz schnellen gehörte. Fahrer wie Umberto Masetti, Geoff Duke und Libero Liberati holten auf den Rundkursen etliche Siege und 6 Weltmeisterschaften, aber das ist schon über 30 Jahre her. In den Siebzigern baute Gilera außer Mopeds nur ein Motorrad, die Strada, die es mit 125 und 150 ccm gab. Später folgte eine 200er. Ende der achtziger Jahre begann Gilera wieder mit der Produktion von größeren Einzylinder-Motorrädern, den Enduros 350 Dakota und 500 Dakota. Der Motor war eine moderne Eigenkonstruktion mit zwei obenliegenden Nockenwellen, die über Zahnriemen angetrieben wurden. Als einer der wenigen Einzylindermotoren waren Kurbelwelle und Pleuel gleitgelagert.

Aber das waren keine besonderen Motorräder, die sonderlich aus der Masse der Enduros herausstachen, ganz anders die Saturno, die wie eine Bombe in der Motorradwelt einschlug.

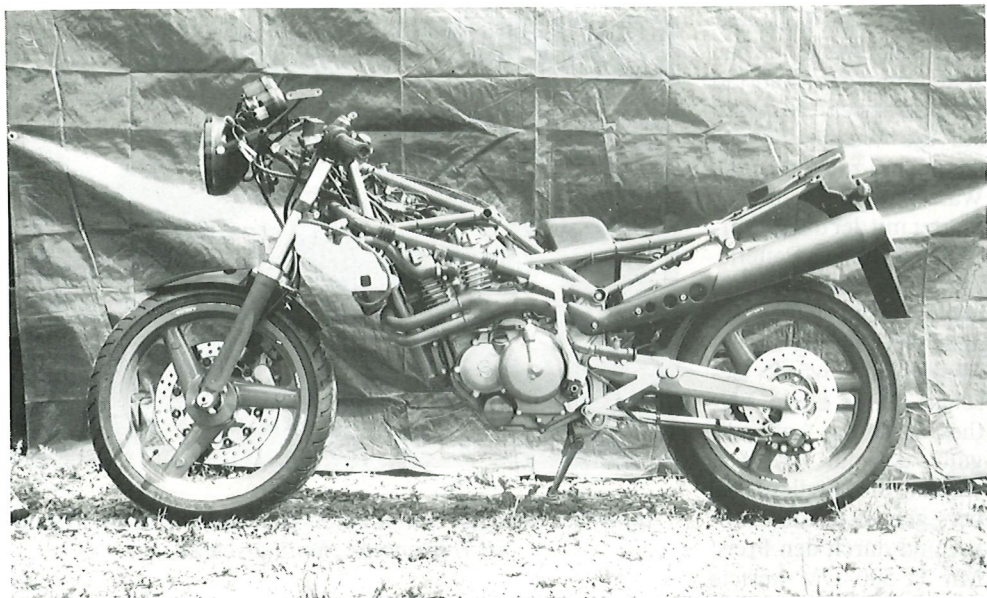
Die Saturno bestach dadurch, daß sie kein auf Sportlichkeit getrimmtes Standardmotorrad

war, sondern hier wurde von Anfang an konsequent ein einsitziges Sportmotorrad gebaut, daß nur das eine Ziel hatte, es sollte einen ungemeinen Fahrspaß vermitteln.

Als Antrieb griff man natürlich auf den haus-eigenen Motor aus der Dakota zurück. Dieses wassergekühlte Triebwerk bot mit zwei zahn-



Zum Firmenjubiläum präsentierte Gilera auf dem Mailänder Salon 1989 das Sondermodell "Anniversary" in schwarz mit goldenen Rädern und goldenen Zierlinien.



Auch gestrippt bietet die Gilera einen schönen Anblick. Der klar gezeichnete Rahmen und die Verarbeitung können überzeugen.

riemengetriebenen, obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen eine vielversprechende Basis. Eine kontaktlose Zündung und einfache Ventilejustieren über Einstellschrauben machen ihn wartungsfreundlich. Zum Anlassen bietet dieses Triebwerk dem Fahrer die Alternative zwischen E-Starter und Kicker, wie es die Puristen mögen.

Um diesen Motor herum schaftten die Konstrukteure einen leichten Gitterrohrrahmen aus geraden Dreiecksverbänden. Die Schwinge ist in einer Konstruktion aus Alu-Platten gehalten, die auch die Hinterradfederung und die hintere Motorhalterung fixiert. Bei der Schwinge handelt es sich um eine leichte Stahlblechkonstruktion, bei der die Kettenspannung mittels Exzentrern eingestellt wird. Vorne wird die Radführung von einer Marzocchi-Gabel übernommen, die nicht verstellbar ist. Am Zentralfederbein aus gleichem Hause ist lediglich die Federbasis stufenlos veränderbar.

Bei den Stopperrn griff Gilera zu den besten Zutaten. Eine Vierkolbenbremszange aus der goldenen Brembo-Serie sorgt zusammen mit einer voll schwimmenden 300er Bremsschei-

be für vehemente Verzögerung. Die Hinterradbremse ist eigentlich überflüssig und verrichtet unauffällig ihren Dienst. Der Bremsanker des hinteren Bremssattels ist aufwendig über eine Alu-Strebe mit spielfreien Gelenken gegen den Rahmen abgestützt.

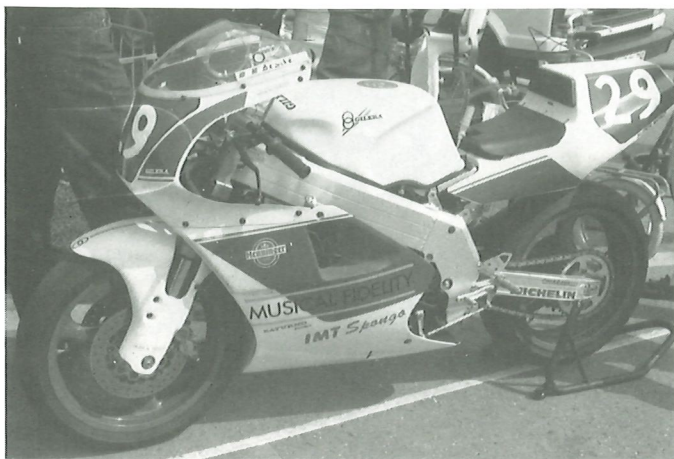
Um den sportlichen Charakter zu unterstreichen, rollt die Saturno auf hohlgegossenen Dreispeichenrädern von Marvic in der Größe 3.00 x 17 vorne und 4.00 x 17 hinten, auf die Radial-Niederquerschnittreifen in den Dimensionen 110/70 und 140/70 aufgezogen wurden.

Für heutige Verhältnisse alles nichts besonderes, aber man darf nicht vergessen, daß die Saturno 1987 das Licht der Welt erblickte und damals rollte eine Yamaha SRX 600 als vergleichbares Motorrad mit 100/80 18 und 120/80 18er Bereifung über die Straßen und Vierkolbenbremssättel fand man höchstens an japanischen Big Bikes.

Verfeinert wurde die Ausstattung mit abschließbarem Flugzeugtankverschluß, kombiniertem Zünd-/Lenkschloß, gut funktionierender Benzinkontrollleuchte, weißen Zifferblättern, Wassertemperaturanzeige...

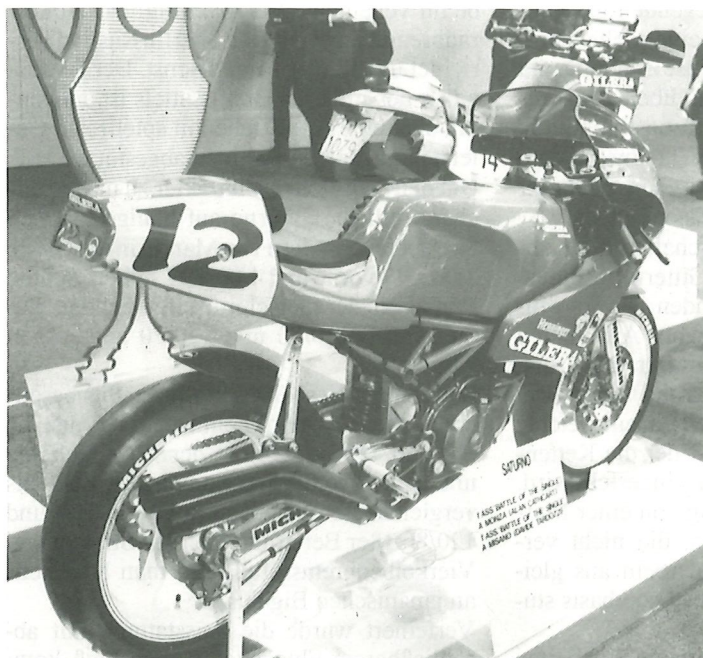
Obwohl viele Teile der Gileraextremer Leichtbau sind, bringt das Motorrad vollgetankt ca. 167 Kilo auf die Waage. Schuld daran sind zum einen die Wasserkühlung und der E-Starter mit der dazu erforderlichen großen Batterie. Alles in allem ein kompromißloses Motorrad, dem von Anfang an ein Mythos zuteil wurde. Geschürt wurde dieser Mythos durch die Ankündigung, daß nur 1000 Exemplare dieses edlen Renners gebaut werden sollten und durch den Preis. Mit 11.500 DM kostete

sie gute 4000 DM mehr als die japanischen Einzylinder Yamaha SRX 600 oder die Honda XBR 500.



Außer der Straßenversion baute Gilera die Saturno Piuma als reinrassige Rennmaschine.

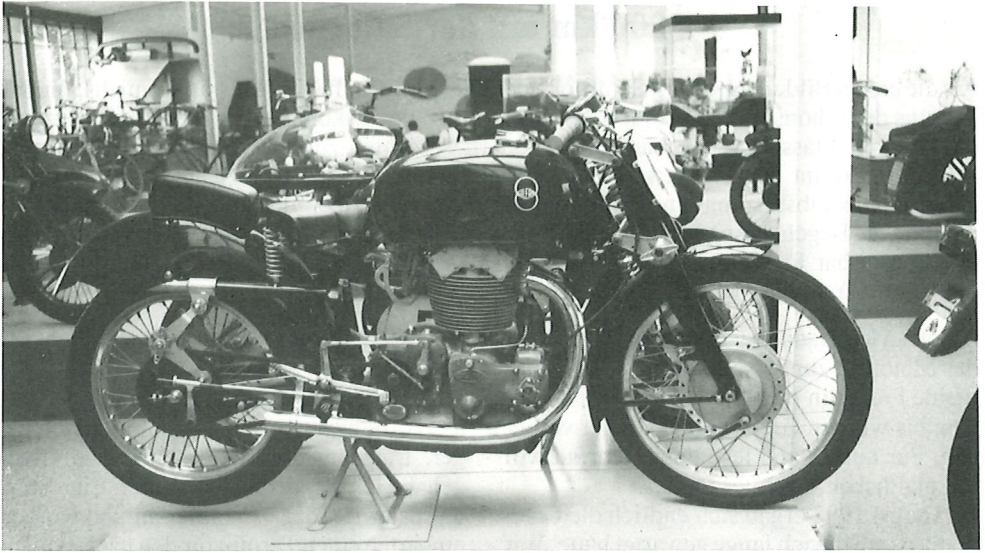
Das Publikum in Mailand war begeistert von diesem Motorrad. Aber die Auskunft des Standpersonals, daß dieses herrliche Motor-



Mit dieser vom Werk überarbeiteten Saturno konnten Alan Cathcart und Davide Tardozzi zwei Sound of Singles-Rennen in Italien gewinnen.

rad ausschließlich nach Japan exportiert werden sollte, stieß auf allgemeines Unverständnis.

Der Grund dafür lag darin, daß die Saturno - zumindestens teilweise - eine japanische Schöpfung ist. Denn nicht die Entwicklungsabteilung in Arcore kam auf die Idee, ein sportliches Motorrad um den Motor der Enduro Dakota zu bauen, sondern der Japaner Itoh gab die Saturno sozusagen bei Gilera in Auftrag, da die Japaner verrückt nach europäischen Motorrädern sind. Ursprünglich sollten nur 1000 Exemplare gebaut werden, die alle nach Japan gehen sollten. Aber Dank der großen Nachfrage aus anderen Ländern wurde die



*Schon vor 55 gab es eine Gilera mit dem Namen Saturno,
aber das ist eine eigene Geschichte.*

Saturno doch auch in Europa angeboten. Als die Saturno auf den Markt kam, hatte sie eigentlich nur zwei Konkurrenten. Es gab zwar einige Enduros mit großen Einzylindermotoren, aber als Straßenmotorräder boten die Motorradhersteller kaum Einzylinder an. Honda XBR 500, Yamaha SRX 600 und SR 500 waren das dürftige Angebot. Dazu kamen Exoten wie Enfield Bullet und Matchless G 80. XBR und SRX boten ähnliche Fahrleistungen, waren aber Brot und Butter-Motorräder für die Masse, während sich die Gilera als sportlicher Exote in limitierter Auflage präsentierte.

Die Gilera wurde in drei verschiedenen Lackierungen angeboten. Allgemein bekannt ist die knallrote Ausführung, bei der Rahmen, Schwinge, Räder und die Anbauteile in der typisch italienischen Farbe strahlen. Doch es gab auch eine schwarze Variante mit weißen Rädern und zum 80jährigen Firmenjubiläum gab es das Sondermodell Anniversary in schwarz mit goldenen Rädern und Zierlinien.

Am Anfang war die Saturno in der gerade neuen SOS-Klasse recht erfolgreich. Später wurde eine spezielle Rennmaschine, die Sa-

turno Piuma in einer begrenzten Auflage gebaut, die aber nicht so erfolgreich wurde, wie es sich das Werk erhofft hatte.

Mit der Saturno hat Gilera 1987 ein kompromißloses, sportliches Einzylinder Motorrad geschaffen ohne Alibi-Soziussitz oder ähnliche Zugeständnisse. Wieviele Saturnos wirklich gebaut wurden, ist unbekannt. Es gibt Gerüchte, daß angeblich ca. 3000 nach Japan exportiert wurden. Da es in Japan ein nach Hubraum begrenztes Führerscheinsystem gibt, wurden die meisten dorthin ausgelieferten Modelle mit 350er Motoren versehen. Nach Deutschland wurden ca. 250 Stück importiert.

Technische Daten:

Wassergekühlter Einzylinder-Viertaktmotor, zwei über Zahnriemen angetriebene, obenliegende Nockenwellen, vier über Schleppebel betätigte Ventile, ein Dell'Orto Vergaser PHM 40 VS, kontaktlose Zündanlage mit Drehzahlbegrenzer. Bohrung x Hub: 92 x 74 mm, Hubraum: 491 ccm, Nennleistung: 38 PS, Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, E-Starter und Kickstarter.

Gewicht vollgetankt: 167 kg.

5000 km mit der Saturno

Als die ersten Bilder der Gilera Saturno in der Fachpresse auftauchten, war für mich klar, daß das eins der schönsten Motorräder sei, was je aus Italien gekommen ist. Den Designern war es gelungen, klassisches Ambiente mit moderner Technik zu kombinieren, die Halbschale verdeckt gekonnt den Wasserkühler. Dazu die feinen Zutaten wie Vierkolbenbremsattel, Bremsmomentabstützung und Flugzeugtankverschluß. Aber der Preis von 11.500 DM dämpfte die Begeisterung schnell, ganz schön viel Geld für nur einen Zylinder, auch wenn er vier Ventile hat. Für 1500 DM weniger bekam man damals eine Ducati 350 F3 oder die Morini 350 Dart. Eine Guzzi Mille GT kostete nur 500 DM mehr.

Auf der Motorradausstellung in Paris sah ich das Motorrad zum ersten Mal in Natura und meine Freundin mußte viel Geduld aufbringen, bis wir den Gilera-Stand wieder verließen. Für mich stand fest, das Motorrad will ich mal haben, aber der Preis...

Im Herbst 1992 ergab sich endlich die Gelegenheit, auf die ich lange gewartet hatte. Wir hatten gerade ein paar Tage vorher die Cali II meiner Freundin verkauft und das Geld lag noch im Schreibtisch, als der Briefträger das neue "Motorrad" brachte. Unter Gilera stand

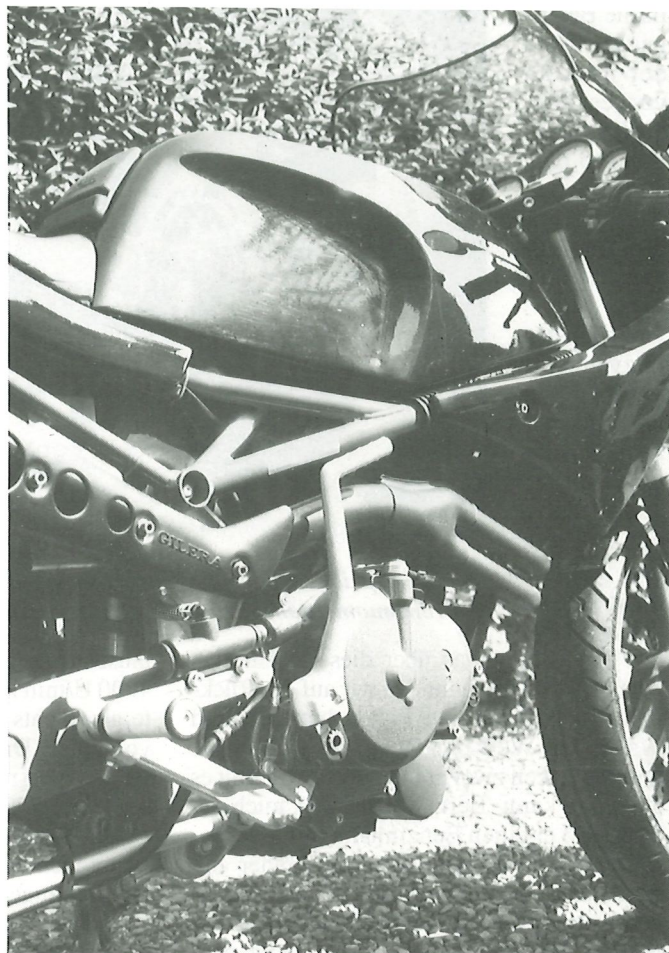
eine Kleinanzeige "Gilera Saturno, Bj. 4.90, 8000 km, ital. Version, FP 7000,-DM. Tel...." Ich dachte, das ist die Gelegenheit und rief an: Anrufbeantworter, ich hasse diese Dinger, trotzdem draufgesprochen und Glück gehabt, ich war der erste Anrufer. Eine Stunde später rief der Verkäufer an und wir vereinbarten einen Termin für den nächsten Tag in Heidelberg. Da ich sowieso zur Veterama nach Mannheim wollte, war es eigentlich nur ein Umweg von ca. 40 Kilometern, um die Saturno anzuschauen.



Der hochgezogene Auspuff und die oben plazierte Fußrasten garantieren große Schräglagenfreiheit.

Als die Garage geöffnet wurde, war ich im ersten Moment etwas entsetzt, hatte ich doch ein knallrotes Motorrad erwartet, aber das erste was ich sah, war ein schwarzer Sitzbankhocker. Verkleidung, Tank und Sitzbank waren schwarz, während der Rahmen, Schwinge und Räder im saturntypischen Rot strahlten. Die Probefahrt war eigentlich nur noch um festzustellen, ob es gravierende Mängel gab, im Kopf war das Fahrzeug schon gekauft. 7000 DM und ein Fahrzeugbrief wechselten die Besitzer, der Deal war perfekt.

Am Samstag besuchten wir die Veterama und am Sonntag schauten wir vor der Heimfahrt noch beim Gilera-Händler Reginald Schwarz in Speyer vorbei, der gerade Tag der offenen Tür hatte. Dort wurde ich auch über die Farbkombination meiner Gilera aufgeklärt. Auf Kundenwunsch wurden einmal die Lackteile einer roten und einer schwarzen Gilera vertauscht. Das Ergebnis war ein



Fußrastenanlage, Kickstarter und Bremsmomentabstützung sind aus leichtem Aluminium gefertigt.

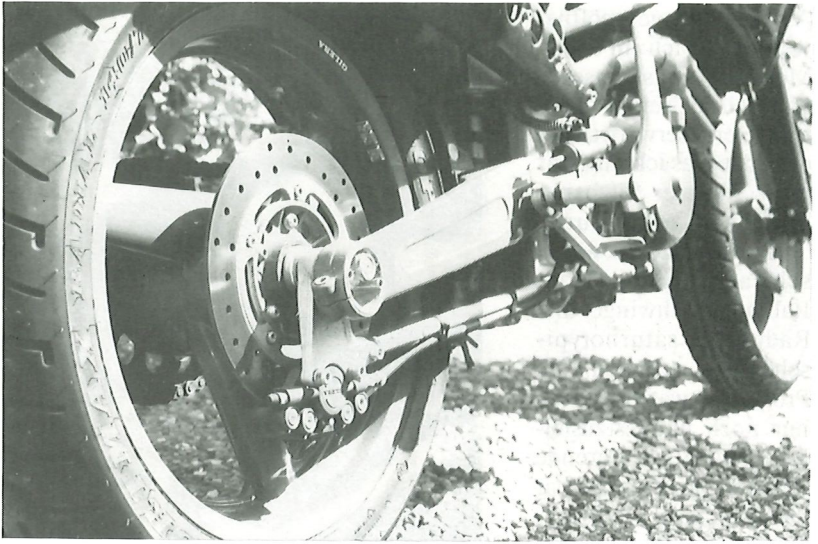
Motorrad mit schwarzem Rahmen, weißen Felgen und roten Lackteilen und eben mein Motorrad. Regi erzählte mir noch von einer Rückrufaktion, bei der die linken Lenkerstummel getauscht wurden, aber ich hatte schon den neuen, wie man an einer eingeschlagenen Zahl erkennen konnte. Nachdem Regi uns noch ein paar Tips gegeben hatte (Die Ruckdämpfer im Hinterrad können nach 20.000 km verschlissen sein, man sollte den Lüfter so sichern, daß der Propeller nicht von der Welle runter kann, den Tank sollte man

besser lagern und öfter die Schrauben kontrollieren.), machten wir uns auf den Weg nach Hause.

Auf der Rückfahrt hatte ich ausführlich Gelegenheit, mich mit meiner Neuanschaffung bekanntzumachen. Die Sitzposition ist extrem sportlich, für mich als jahrelangen Califahrer doch sehr ungewohnt und als ich nach 700 km zuhause war, konnte ich vor Schmerzen in den Händen kaum noch die Kupplung ziehen. Die Kupplung ist eine Mehrscheiben-ölbadkupplung, die bei Kavaliertarts zum Rupfen neigt. Ursprünglich war eine hydra-

lische Betätigung wie an der Dakota vorgesehen, doch vermutlich gab man aus Gewichtsgründen dem Seilzug den Vorrang.

Am nächsten Tag wurde die Saturno erstmal gründlich durchgecheckt. Also Sitzbank, Tank und Verkleidung ab. Bei der Sitzbank



Dreispeichenräder, Exzenterverstellung zum Kettespannen und Bremsmomentabstützung der Hinterradbremse. Viele feine Zutaten.

war ich doch etwas über diese zweiteilige Konstruktion erstaunt. Da wir auf der Rückfahrt auch ordentlich Regen hatten, stand Wasser im Werkzeugfach. Ich habe in die unteren Ecken zwei Löcher gebohrt, damit es abfließen kann. Beim Tank hat es mich gefreut, daß er einen Benzinhahn mit Reservestellung hat. Die meisten Motorräder mit Benzinkontrollleuchte haben ja keine Reserveschaltmöglichkeit und wenn die Kontrollleuchte mal nicht funktioniert, bleibt man ohne Sprit liegen. Sehr entsetzt war ich, als ich mir das Cockpit genauer betrachtete. Dieses Plastikteil mit vorgetauschten Schrauben ist für ein Motorrad, das neu 11.500 DM kostet, eine Frechheit. Auch die Tatsache, daß der Scheinwerfer kein H4-Licht hat, hat mich nicht begeistert.

Am nächsten Tag gings zur Zulassung und zum TÜV (der Brief war abgelaufen). Der Prüfer war begeistert und drehte mehrere Runden um die Halle. Ich dachte schon: "Gleich fährt er auf die Straße und ist weg". Den Stempel gabs problemlos.

In den nächsten drei Wochen spulte ich noch schnell 2500 km ab, bevor die Gilera in den Winterschlaf geschickt wurde. Etwas ent-

täuscht war ich darüber, daß der Motor unter 4000 U/min keine verwertbare Leistung hatte, also nichts mit einzylindertypischem Bums von unten, Drehzahlen waren angesagt. Am Besten hielt man die Nadel immer zwischen 4500 und 7500, um zügig voranzukommen. Durch ordentliches Einstellen des Vergasers konnte ich die Grenze nach unten um 1000 Umdrehungen herabsenken, so daß das Motorrad jetzt ab 3000 U/min sauber Gas annimmt. Darunter hackt der Motor und die Kette peitscht wie wild. Ich bin aber auch schon mal eine Saturno gefahren, bei der der Besitzer Luftfilter und Auspuff so verändert hatte, daß das Motorrad ab 2500 U/min sauber durchzog. Hier kann also noch verbessert werden.

Oberhalb von 4000 U/min nimmt der Motor auch bei ruckartigem Beschleunigen sofort Gas an und im letzten Gang stehen bei guter Witterung 185 km/h auf dem Tacho (Bei meinem Motorrad handelt es sich um die italienische Ausführung. D.h., ein anderer Auspuff, beim Gummieinlaß des Luftfilters sind alle drei Eingänge geöffnet und die Vergaserbedüsung ist anders (Leerlaufdüse 53, Hauptdüse 138). Der deutschen Version

kann alleine durch das Aufschneiden des Luftfiltergummis und die Umbedeung ordentlich auf die Spünge geholfen werden.) Einen Anteil an der erstaunlichen Höchstgeschwindigkeit hat sicherlich die extrem schmale Silhouette des Motorrades.

Um das Ketteschlagen zu vermindern, spannen viele Saturno-Fahrer die Kette möglichst straff. Manche bedenken dabei nicht, daß die Kette beim Einfedern

strammer wird. Bei meiner entdeckte ich bei 12.000 km ein gerissenes Kettenrad. Und beim Ausbau stellte ich fest, das alle drei Radlager im Hinterrad defekt waren. (Das Lager des Kettenträgers war in sich defekt, die beiden anderen Lager hatten Spiel in der Felge.) Alles zusammen vermutlich Folgegeschäden einer zu strammen Kette. Wie mir der Saturno-Spezi Volker Heim bestätigte, hatte auch er schon ein paarmal von losen Radlagern im Hinterrad gehört. Und eine neue Felge kann teuer werden, also die Kette nicht zu stramm einstellen. Das Fahrwerk ist über alle Zweifel erhaben. Ich muß sagen, daß ich mich noch nie auf

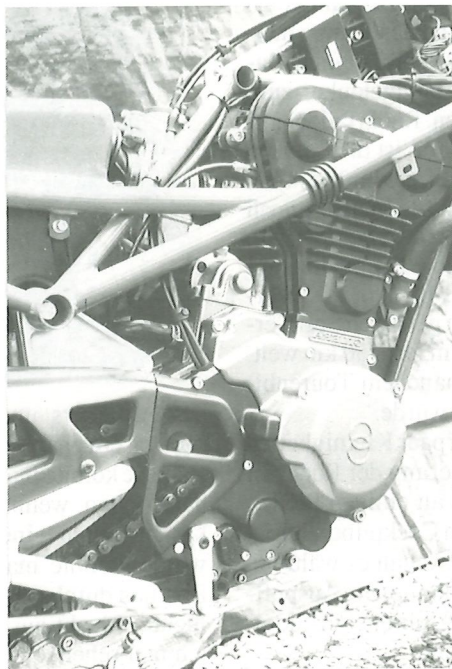
einem Motorrad auf Antrieb so wohl gefühlt habe (bis auf die Sitzposition). Man muß eigentlich nur an eine Kurve denken und den Rest macht das Motorrad von alleine und nach der Kurve denkt man immer: "Schon wieder zu langsam gewesen". Auf meiner Saturno sind Dunlop Sportmax Reifen montiert, mit den serienmäßigen Pirellis soll das

Fahrverhalten etwas kippeliger sein, aber das weiß ich nur vom Hörensagen. Nicht ganz zufrieden bin ich mit den Federelementen. Die Gabel taucht beim Bremsen zu weit ein und das hintere Federbein erscheint mir etwas unsensibel. Abhilfe bietet White Power mit anderen Gabelfedern und zwei unterschiedlichen Stoßdämpfern an. Die Firma Schief in Wahlstedt baut die Gabel auf einstellbare Dämpfung um.

Ein Kapitel für sich ist die Bremsanlage. Die einzelne Scheibe im Vorderrad wird mit dem Fahrzeuggewicht spielend fertig und ehe man sich versieht, ist das Hinterrad in der Luft. Es sollen sich auch schon ein paar Saturno-Fahrer überschlagen haben. Bei einer so guten Bremswirkung bekommt der Stopper im Hinterrad Statistenda-sein. Was mich etwas enttäuscht, ist, daß die Gilera über keine Stahlflexbremsleitungen verfügt, aber damals waren diese noch nicht so verbreitet. Die Firma Spiegler bietet hier einen Nachrüst-satz an.

So gut die Scheibenbremse vorne verzögert,

sie hat einen Nachteil. Als Scheibe hat Gilera die voll schwimmende Graugußscheibe ausgewählt. Nicht zu verwechseln mit den semischwimmenden Scheiben an den meisten Guzzis und Ducatis. Diese "full floating" Scheiben schlagen aber relativ schnell aus, sprich die Aufnahmelöcher werden oval und dadurch wird diese Scheibe zwangsläufig



Das Herz der Saturno: Der Motor. Unter der Abdeckung befindet sich der Zahnriemen, der die Nockenwellen und die Wasserpumpe antreibt. Hinter dem Zylinder sitzt der E-Starter auf dem Motorgehäuse.

zum Verschleißartikel. Nach 13.000 km hat meine Bremsscheibe deutlich mehr Spiel in Drehrichtung als Bremsscheiben mit 2000 - 4000 km Laufleistung. Zudem macht die Bremsscheibe deutliche Geräusche. Als ich das erste Mal auf Kopfsteinpflaster kam, habe ich erstmal angehalten und geschaut, ob irgendwas am Motorrad lose ist.

Durch die sportliche Sitzposition und die Motorcharakteristik ertappt man sich immer dabei, auf Landstraßen viel zu schnell zu sein. Unbewußt pendelt sich das Tempo meistens bei ca. 130 - 140 km/h ein, dann entlastet der Fahrtwind die Handgelenke, zum Glück blitzen die meisten Radarfallen nur von vorne. Für die Autobahn ist die Saturno zu schade, ihr Metier sind freie Landstraßen am frühen Morgen, wenn die meisten noch im Bett liegen. Hier kann sie zeigen, was in ihr steckt. Aber auch längere Autobahnetappen sind kein Problem. Mit dem 20 Liter-Tank kommt man bei dem geringen Spritverbrauch von ca. 4,5 l/100 km fast 450 km weit. Ein Aktionsradius, der manchem Tourenbiker gut zu Gesicht stehen würde.

Natürlich gibt es auch ein paar Kleinigkeiten zu bemängeln: Die Lackierung der Räder ist schlecht, der Lack platzt an einigen Stellen ab; die Kabelverlegung im Cockpitbereich ist schlampig, gerade dort wo man es während der Fahrt immer sieht; die komplette Auspuffanlage ist rostempfindlich, einige Plastikteile sind recht billig gemacht.

Bisher habe ich an der Saturno wenig verändert. Als erstes wurden Heizgriffe montiert. Die riesigen Blinker wichen kleineren, leichteren aus dem Zubehörhandel. In den Spiegeln der italienischen Ausführung konnte ich nur meine Unterarme sehen, nachdem mir jemand einen Spiegel abgefahren hatte, montierte ich zwei der deutschen Ausführung mit längeren Auslegern. Jetzt kann ich was hinter mir erkennen.

Im Winter werde ich vermutlich den E-Starter ausbauen. Das Motorrad springt mit dem Kicker (mit automatischer Dekompressionsvorrichtung) problemlos an. Auch morgens genügt ein Tritt, höchstens zwei, wenn das Motorrad einige Tage stand. Das Weglassen



des Anlassers und eine kleinere Batterie müßten ein paar Kilo einsparen. Die kleinere Batterie könnte man vielleicht unter die Sitzbank bauen, wenn man dann den Luftfilterkasten gegen einen K&N-Filter tauschen würde, könnte man fast überall durch den Rahmen durchschauen, das sähe sicher auch nicht schlecht aus. Beim Scheinwerfer will ich mal sehen, ob es nicht einen H4-Einsatz gibt, der paßt und auch bei dem Cockpit bin ich am überlegen, ob ich etwas ändere, vielleicht eine schöne Aluplatte. Die könnte man dann auch etwas weiter nach unten ziehen, um den Verkleidungshalter mit den angebundenen Kabeln besser zu verdecken. Die Gabel werde ich vermutlich von Schief umbauen lassen und auch die Bremsleitungen sollen gegen stahlummantelte ausgetauscht werden.

Die Saturno ist ein echter Hingucker. Auf Treffen wird sie genauso bestaunt wie eine Laverda 750 SFC, und immer wieder hört man den Satz: "Ist die aber schön." Ich hätte nicht gedacht, daß sie immer noch, nach 5 Jahren, soviel Aufsehen erregen würde.

Wir über uns

Die Geschichte der Motalia

Die Motalia ist eine Zeitung nur über italienische Motorräder und alles, was dazugehört. Die Zeitung erscheint seit vier Jahren monatlich in einem kleinen Einmannverlag und wird im Abonnement an die Leser verschickt. Der Verkauf am Zeitungskiosk ist bei unserer Auflage nicht realisierbar, aber es gibt einige engagierte Italo-Händler, die die Motalia in ihren Geschäften verkaufen (Eine Liste dieser Händler befindet sich im Heft).

Anfangen hatte alles damit, daß ein paar Norddeutsche in "biergeschwängelter" Laune 1987 am Lagerfeuer beschlossen, ein eigenes Italiertreffen zu veranstalten. Das Ostsee-Italo-Treffen war geboren. Bei der Einladung zu unserem Treffen legten wir immer eine Liste mit weiteren, uns bekannten Italo-Terminen bei. Schnell stellten wir beim Verteilen der Einladungen fest, daß an dieser Terminliste ein reges Interesse bestand. Wir bekamen sogar schriftliche Anfragen nach dieser Treffenliste. Diese Nachfrage der Italienerfahrer an Italo-Treffenterminen war der Grundgedanke, der zu der MOTALIA führte. Ein zweites Ziel waren kostenlose Kleinanzeigen. In Gesprächen mit vielen Italo-Fans hörte man immer wieder, daß sie die "großen" Motorradzeitungen hauptsächlich wegen der Kleinanzeigen kaufen. Bemängelt wurde oft, daß die Kleinanzeigen in diesen Zeitungen recht teuer sein, so daß es sich nicht lohne, einzelne Teile zum Verkauf anzubieten. (Mittlerweile bieten ja auch einige "große" Motorradzeitungen kostenlose Kleinanzeigen an.)

Die Idee einer Zeitung nur für Freunde italienischer Motorräder nahm immer mehr Gestalt an und im Winter 1988/89 beschloß ich, es zu versuchen. Als gelernter Kfz-Mechaniker, der nun Maschinenbau studierte, wußte ich nicht, worauf ich mich da einließ. Meine Freundin und ein Freund sagten mir ihre Unterstützung zu und im März 1989 wagten wir uns dann mit unserer Idee das erste Mal an die Öffentlichkeit. Mit 20 Seiten war unser Kind, das wir MOTALIA getauft hatten, noch recht dünn. Man sah dem Heft auch an, daß es nicht von Zeitungsprofis erstellt worden war. Dennoch fanden sich von Anfang an ein paar engagierte Händler, die uns mit Werbung und dem Verkauf der MOTALIA unterstützten.

Ohne diese Händler wäre das Projekt einer reinen Italienerzeitung schnell zum Scheitern verurteilt gewesen. (Hier ein Dank an alle Händler und Leser, die uns in den Jahren unterstützt haben.)

Die Motalia ist eine kleine Zeitung, die auf die Mithilfe ihrer Leser angewiesen ist. Die Zeitung soll von Italienerfahrern für Italienerfahrer sein. Jeder kann hier seine Erfahrungen - positiv oder negativ - schildern. Egal ob es sich um das Motorrad, Zubehör, Tuning, Reisen, Treffen oder Rennen handelt. Clubs können sich vorstellen und ihre Termine mitteilen. Jedermann kann Kontakte knöpfen oder kostenlos private Kleinanzeigen aufgeben. (Es sollte bloß etwas mit italienischen Motorrädern zu tun haben.) Die Motalia ist keine Zeitung nur zum Konsumieren, etwas Mitarbeit der Leser muß schon sein, um die Seiten voll zu bekommen.

Die Tatsache, daß das Heft in den vier Jahren auf dreifachen Umfang angewachsen ist, zeigt, daß unser Konzept funktioniert. Das soll nun nicht heißen, daß wir in einer Artikelflut ersticken und Ihr deshalb nichts mehr schreiben braucht. Nein, soweit sind wir noch nicht. Aber zum Glück sind die Zeiten vorbei, in denen wir dreiviertel des Heftes selbst geschrieben haben. Heute können wir einen Großteil der Zeitung aus dem uns zugesandten Material zusammenstellen. Das ist auch gut so. Verschiedene Autoren garantieren unterschiedliche Schreibstile und Themengebiete. Das Heft wird dadurch lebendiger und interessanter, vielfältiger und umfangreicher.

Und wenn die Bereitschaft zur Mitarbeit weiterhin so steigt, wird die Motalia sicherlich weiter wachsen, umfangreicher und interessanter werden.

Euer MOTALIA-Team

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!

Juni

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

Int. Morini-Treffen in Wurzelbach bei St. Wendel. Info: Reiner Drumm, Oberstweiler 46, 6580 Idar-Oberstein 2, Tel. 06781/46965.

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

26.06.-27.06.93

Treffen für liegende italienische Einzylinder 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.

29.06.1993

Trackday des Bimota Club England auf der Rennstrecke Malory Park in England.

Juli

01.07.-04.07.93

Ducati-Speedweek auf dem Österreichring bei Zeltweg/Österreich. Info: Ducati Club Austria, Kernstr. 12, A-1120 Wien, Österreich.

02.07.-04.07.93

6. Italmeeting 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 od. 05561/74788.

02.07.-04.07.93

11. Int Azzuri-Treffen in Karlsruhe-Bulach. Info: Gerhard 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 Guglielmo, 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.

05.07.1993

Ducati-Treffen in Bologna/Italien mit Werksbesichtigung. Info: Ruggero Bonzi, Tel. 392394/Bologna.

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 Zolls-gatan 14 IV, S-217 56 Malmö, Tel. 4640267618, Schweden.

09.07.-11.07.93

Moto Guzzi-Treffen im Camp Norberg in Schweden. Info: Kenneth Eldeklint, Tel. 0223/22198, Schweden.

Veranstaltungskalender

09.07.-11.07.93

Treffen des Morini Riders Club Großbritannien in Cadwell/England mit Benutzung der Rennstrecke.

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.

Info: E. Westmoreland, 9 Ings Rd, Wilberfoss, East Yorks, YO0 5NG, Großbritannien.

10.07.1993

Max-Fest bei der Firma MAX in Pforzheim.

Info: Fa. MAX, Villingerstr. 7, 7530 Pforzheim, Tel. 07231/353921.

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

Treffen des Moto Guzzi National Owners Club in Abilene-Kansas/USA.

Info: Frank Wedge, P.O. Box 98, Olmitz, Kansas 67564, USA.

23.07.-25.07.93

2. Int. Italienertreffen 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 Owners Club in Barrie-Ontario/Kanada.

Info: Larry Hogg, RR/2, Stroud, Ontario, LO1 2HO, Kanada.

30.07.-01.08.93

6. Europäisches Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Bavaresse 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.

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR



aprilia

8261 Tübling
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

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

Veranstaltungskalender

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.

August

06.08.-08.08.93

9. Wisconsin Eagle Cave Moto Guzzi Rally des MGNOC 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 am Sportplatz.

Info: Ducati Club Cavallo e.V. Stuttgart, Hohenstaufenstr. 14, 7141 Möglingen, Tel. 07141/241274 oder 07195/75247.

07.08.-08.08.93

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

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

13.08.-15.08.93

Hösttreffen des Guzzi Club Schweden in Ljungarsp.

Info: Moto Guzzi Club Schweden, Lönnvägen 7, S-14141 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.

20.08.1993

Track Day des Laverda Owners Club England auf der Rennstrecke Cadwell Park.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Großbritannien.

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.-22.08.93

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

20.08.-22.08.93

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

Info: Tel. 07425/4910.

21.08.-22.08.93

Ducati-Clubrennen in Assen/Holland mit int. BOT und SOS.

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

23.08.-24.08.93

MV Agusta Treffen des MV Agusta Club England auf der Rennstrecke von Monza.

Info: Peter Jones, Mellow End, 21 Shalloak Rd, Broad Oak, Canterbury, Kent, CT2 0QH, Großbritannien.

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.

Veranstaltungskalender

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 Lütjeburg, Tel. 04381/7701.

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: Christiane Rademacher und Alex Joest, Zur alten Fähre 37, 5200 Siegburg.

03.09.-05.09.93

1. Int. Treffen italienischer Motorräder in Eupen/Belgien, nahe Aachen.

Info: Königlicher Auto-Moto-Club 1926, Tel. 003287740369.

03.09.-05.09.93

12. Int. Treffen des Moto Guzzi Club Belgien.

10.09.-12.09.93

Rally des International 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 Moto Guzzi-Treffen in Mandello del Lario/Italien mit der Möglichkeit zum Besuch des Guzzi-Werkes.

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.

12.08.1993

7. Aermacchi-Frühsschoppen ab 10 Uhr.

Info: Klaus Kastelberger, Haizen 21, 7989 Eisenharz, Tel.: 07566/2110.

17.09.-19.09.93

5. Italienerntreffen des Moto Guzzi Club Olpe/Biggensee e.V. in Elben.

Info: Moto Guzzi Club Olpe/Biggensee e.V., 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 in Norditalien.

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.

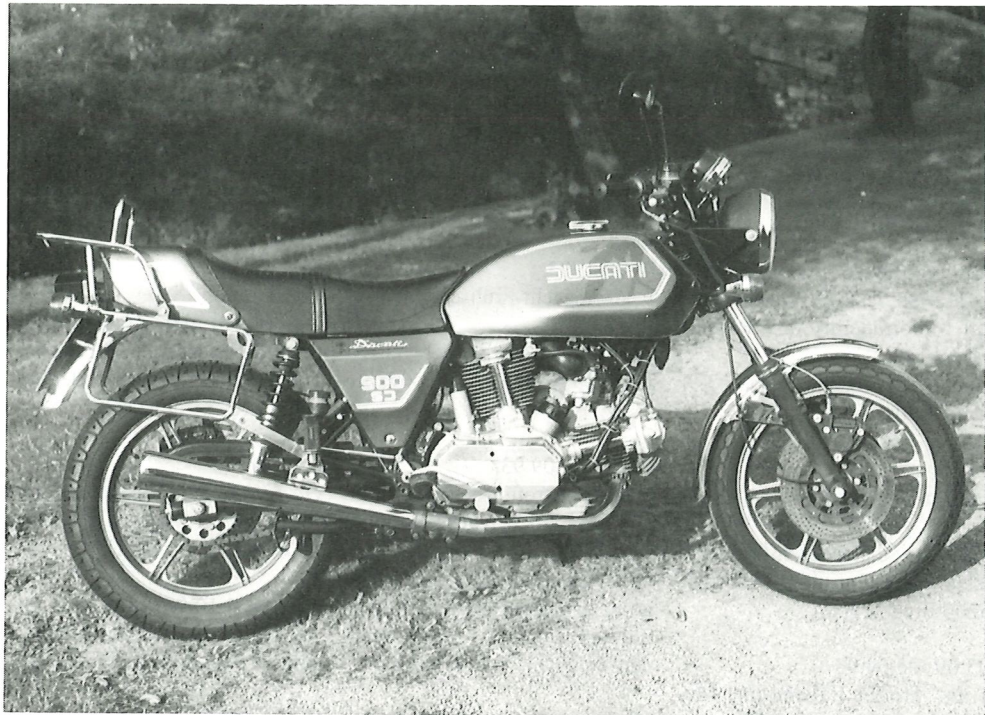
MOTALIA

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

Erfahrungsbericht 70.000 km Ducati 900 SD

Nach nun mehr 11 Jahren und fast 70.000 Kilometern dachte ich mir, es ist mal an der Zeit, meine desmodromischen Erfahrungen zu Papier zu bringen.

Zum Teil auch deshalb, weil immer, wenn von Königswellen-Ducs die Rede ist, ja doch fast jeder an SS oder Hailwood denkt. Die Darmah hat schon immer, wie ich meine zu Unrecht, ein Schattendasein geführt.



Eine Ducati 900 SD in fast originalem Zustand ist heutzutage selten. Die meisten wurden zu SS-Replicas umgebaut.

Nun kurz die Gründe, warum Ducati und warum SD und nicht SS. Ich kann mich noch genau an das erste Probesitzen im Jahre '77 auf einer 900 SS erinnern. Den Führerschein hatte ich schon fast in der Tasche und der Kauf eines Mopeds stand nun ins Haus. Es reichte dann natürlich "nur" für eine Honda CB 250 G. Diese auf Racing zurechtgetrimmte Maschine verhalf mir dann zu der Erkenntnis, daß ich doch nicht der Mike Hailwood für Arme war. Dies führte dann zum Kauf einer Suzuki GN 400 TD. Die Tatsache, das mein Händler Bernd Lohrig in Syke damals an-

ging, außer Suzies und Triumphs auch richtige Motorräder, sprich Ducatis, zu verkaufen (Entschuldigung, Bernd), brachte mich wieder ins Jahr '77 zurück. Nach intensivem Studium einiger Testberichte der verschiedenen Fachzeitschriften und Prüfung der Finanzen war klar: Der Bazillus mit Namen Ducati hatte sich wieder festgesetzt. Eine Darmah mußte her.

Kurze Zeit später war es soweit, Suzie hingebacht, Duc mitgenommen. Das Motorrad war zwar blau/silber und nicht schwarz/gold, wie ich sie bestellt hatte, aber egal. 1982 war

Ducati eben noch nicht so gut organisiert wie heute. Die ersten Meter zeigten mir dann, daß der Unterschied im Handling zwischen der Suzuki und der Duc ungefähr so groß war wie zwischen einem VW-Polo und einem Mercedes der S-Klasse. Doch da ich ja noch eine längere Einfahrzeit vor mir hatte, konnte ich mich langsam darauf einstellen. Der leicht gekrüpfte Lenker und die relativ aufrechte Sitzposition führen zudem dazu, daß man auch längere Strecken recht bequem zurücklegen kann. Der Begriff Tourensport trifft vielleicht den Charakter des Motorrades am Besten. Da ich meist solo fahre, bin ich auch nicht so stark vom leidigen Thema Zuladung betroffen. Es dürfte ja bekannt sein, daß man sich mit 2 normal gewachsenen Mitteleuropäern mit Lederkombi, Helm, Zahnbürste und Pausenbrot schon jenseits der Legalität bewegt.

Zum Thema Zuverlässigkeit ist zu sagen, daß ich mit meinem Motorrad vollauf zufrieden bin. Sicherlich fährt man mit der SD nicht so sportlich wie mit der SS, doch wenn es sein muß, lasse ich es manchmal auch ganz schön laufen. Die im Vergleich zur SS kurze Übersetzung ist meiner Meinung nach im Alltagsbetrieb doch besser zu fahren. Ich bewege mich meistens im Bereich zwischen 3500 und 5500 Touren, was im 5. Gang ca. 90-140 km entspricht. Es ist ja bekanntermaßen so, daß die unterdimensionierten Pleuellager weder zu niedrige noch zu hohe Drehzahlen mögen. Von dieser Seite hatte ich bisher noch keine Probleme (toi, toi, toi). Neben regelmäßigem Ölwechseln (Castrol FormulaRS) dürfte das sorgfältige Warmfahren des Motors sehr entscheidend für die Lebensdauer sein. Wer jemals ein Ölthermometer an seiner Duc hatte, wird wissen, wie lange es dauert, bis 5 Liter Öl auf Betriebstemperatur sind. Die Wartung der Maschine habe ich bis jetzt bis auf das Ventileinstellen immer selbst gemacht. Bei 36.000 km mußte ich die beiden Auslaßventilführungen erneuern lassen. Die neu eingebauten Bronzeführungen halten bis jetzt problemlos. In diesem Winter habe ich die Serienkupplung gegen eine mit geschlitzten Stahlscheiben ausgetauscht. Das im letz-

ten Jahr immer wieder auftretende Rutschen bei höheren Drehzahlen ist damit vorbei. Seit ca. 2 Jahren habe ich Probleme mit der Ladung der Batterie. Obwohl ich schon Lichtmaschine, Rotor und Regler gewechselt habe, ist nur in sofern Besserung eingetreten, daß die Ladekontrollleuchte nur noch bei eingeschaltetem Licht aufleuchtet. Wahrscheinlich steckt irgendwo der Elektrowurm drin. Das Thema Blinkgeber ist nun seit 3 Jahren zu den Akten gelegt. Ein elektronischer Blinkgeber aus einem VW-Passat funktioniert seither problemlos. Gerissene Kupplungsseile bringen mich schon lange nicht mehr aus der Ruhe. Solange man nicht anhalten muß, schaltet es sich auch ganz gut ohne Kupplung. Überhaupt bin ich erst zweimal nicht mit eigener Motorkraft in die Heimat zurückgekehrt. Beim 1. Mal ist die Originalkette gerissen und hat mich rechts überholt. Es passierte Gott sei dank bei geringer Geschwindigkeit. Beim 2. Mal verlor der Hinterradreifen plötzlich seinen gesamten Luftinhalt und ich hatte Mühe, die Maschine mit wild schlingerndem



**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**

Hinterrad zum Stillstand zu bringen. Ansonsten sind nur die üblichen Verschleißteile benötigt worden, die jeder Reiskocher auch mit den Jahren gebraucht hätte. Nachdem ich einige Jahre doch fast ausschließlich in meiner Freizeit just for fun gefahren bin, bin ich jetzt doch wieder froh über meine Entscheidung, die Vergaser mit Luftfilter zu fahren. Mangels Auto fahre ich jetzt nämlich wieder jeden Tag mit dem Motorrad zur Arbeit und gerade bei Regenwetter sind offene Vergaser doch nicht so der Hit.

Ich habe das Motorrad äußerlich weitgehend im Originalzustand belassen. Die Änderungen beschränken sich auf den Anbau von Contis (natürlich eingetragene), Konis, Stahlbremsleitungen und eines Becker-Gepäckträgers, der mit seinen verchromten Rohren ganz gut zur klassischen Linie des Motorrads

paßt. Einige Teile wie Kettenschutz, Lampenhalter und Ölfilterdeckel habe ich verchromen lassen.

Abschließend möchte ich noch sagen, daß ich den Kauf des Motorrads nie bereut habe. Das Design ist einfach klassisch zeitlos und begeistert mich immer wieder. Zu den neuen Ducis muß ich sagen, daß sie für mich nicht mehr die Faszination ausüben wie es vor 15 Jahren die "alten" Königswellenducis taten. Trotzdem freue ich mich schon jetzt auf eine Probefahrt mit der neuen 900 Monster. Zum Schluß noch meinen Dank an Rüdiger Kämna und Bernd Lohrig, die nicht unerheblichen Anteil daran hatten, daß meine Darmah und ich soviel Spaß zusammen hatten und auch weiterhin haben werden.

Mit desmodromischen Grüßen
Ralf Ehlers



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



bimota

DUCATI

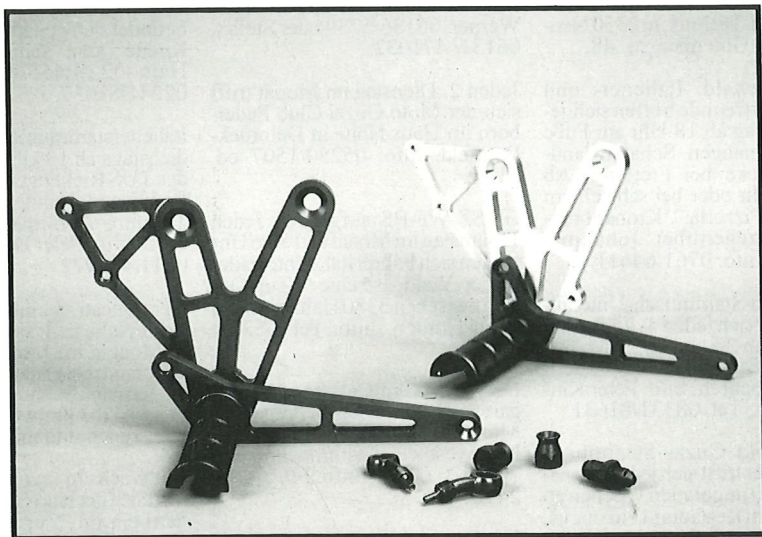
Ihr starker DUCATI-Partner im Raum Berlin bietet Ihnen jetzt Top-Preise für 93' DUCATI-Motorräder.

| | | | |
|---|---------|--|---------|
| DUCATI 750 SS Halbv. | 14290,- | DUCATI 900 SL Superlight | 19490,- |
| DUCATI 750 SS Halbv. m. 2. Bremsscheibe | 14990,- | DUCATI 900 SL Superlight m. Kohleausp. | 20990,- |
| DUCATI 750 SS Vollv. | 14490,- | DUCATI 900 M Monster | 17990,- |
| DUCATI 750 SS Vollv. m. 2. Bremsscheibe | 15190,- | DUCATI 888 Strada | 24990,- |
| DUCATI 900 SS Halbv. | 17790,- | DUCATI 888 SP V | 34990,- |
| DUCATI 900 SS Vollv. | 17990,- | CAGIVA 900 EL. 93 Vergaser | 15800,- |

Alle Preise zuzüglich Überführung 287,50 DM, incl. der 1000er Inspektion

2 Jahre Garantie ohne km Begrenzung

Angebot des Monats: BIMOTA Dieci, US-Modell, Werksgarantie 27900,-



Nadelgelagerte Zuganker (alle Eloxal-Farben) und Zange unten für hintere Bremse sowie Fußrastenanlagen von der Fa. Heyde incl. TÜV-Gutachten.

ATT

AUTOTECHNIK TIEDEMANN
exclusives Auto- und Motorradzubehör

Lichtenrader Damm 271
1000 Berlin 49
Telefon: 030 - 7446046/7
Telefax: 030 - 7440322

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 Osnabrück, „Bulls-Eye“, Mindenerstr. 194 jeden 2. + 4. Dienstag im Monat um 20.00 Uhr. Info: 0541/388336.

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

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

Schwarzwald: Italiener- und Klassikerfreunde treffen sich jeden Freitag ab 18 Uhr am Fuße der ehemaligen Schauinslandrennstrecke bei Freiburg. Ab 20.30 Uhr oder bei schlechtem Wetter Pizzeria „Kronenbräueck“, gegenüber Johanneskirche. Info: 0761/64611.

Der Italo-Stammtisch-Unterallgäu trifft sich jeden 1. Freitag im Monat, ab 20.00 Uhr in der „Elderner Kaminstube“ in Eldern bei Ottobeuren. Info: Peter Kindermann, Tel. 08331/81631.

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

Der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. findet jeden 1. und 3. Dienstag im Monat statt. Ab 20.00 Uhr in der Gaststätte „Zum deutschen Haus“ in 5168 Nideggen bei Düren. Info: P. Kaulien, 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 freitags ab 20.00 Uhr. Info: Peter Wehling, Tel. 0208/474972.

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

Jeden 2. Dienstag im Monat trifft sich der Moto Guzzi Club Paderborn 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 Ohlei“ zwischen 3380 Hahndorf und Groß Dühren. Info: Tel. 05321/80627.

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

Der Ducati-Club Schorndorf trifft sich zum Stammtisch an jedem 1. Freitag im Monat im Gasthaus „Adler“ in Plüderhausen um 20 Uhr. Infos von Karl Sprügel, Tel. 07361/37258.

Der Laverda-Stammtisch-Idstein/Heftrich trifft sich jeden 4. Samstag eines Monats im „Zum Taurus“ in Heftrich.

Der Hädefelder Guzzi-Club Squadra Guzzi di Bavaria trifft sich jeden Mittwoch ab 20 Uhr im Cafe Mainland, 97828 Zimmern 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 Goppertsweiler bei Neukirch. Info: 07542/52107.

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.

Jeden 4. Mittwoch im Monat treffen sich Freunde italienischer und englischer Motorräder in der Gaststätte „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 Wochen. Info: Peter Dühlmeier, Tel. 0511/424972

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

Mittwochs in ungeraden Wochen trifft sich der Italo-Stammtisch Niederheim 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 Kämmerei, Fabrikhof in Delmenhorst. Info: Stefan Aumann, 04432/1610.

Freunde italienischer Motorräder treffen sich jeden dritten Sonntag im Monat in der Waldgaststätte in Nürnberg-Weiherhaus. 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 Landwirthshaus, Reichssportfeldstr. 23, 1000 Berlin 19. Der Ducati-Stammtisch SW/KG trifft sich jeden 1. Mittwoch im Monat. Info: 09721/85682 oder 09723/7166.

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

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

Der Ducati-Stammtisch Ingolstadt trifft sich jeden 1. Donnerstag im Monat in der Antoniusschwaige/IN. Info: 08458/4498. Auch Fahrer andererital. Motorräder sind uns willkommen.

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).

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

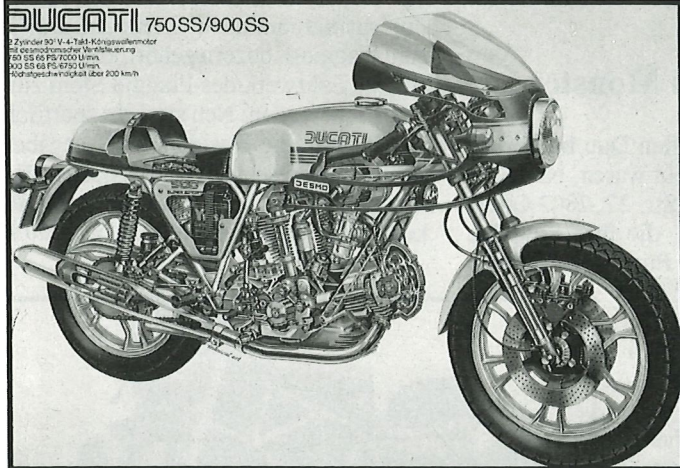
Jeden ersten Freitag im Monat treffen sich die Fahrer italienischer Maschinen ab 20 Uhr im Cafe "Rieß", 95643 Tirschenreuth. Info: Tel. 09631/1389

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

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.

DUCATI 750 SS/900 SS

2 Zylinder 90° V-4-Takt-Königswellenmotor
mit desmodromischer Ventilsteuerung
750 SS 66 PS/2000 U/min
900 SS 68 PS/2750 U/min
Höchstgeschwindigkeit über 200 km/h



Das Ducati-Phantomposter von Technical-Art!

Mit Einblick in das Innere des Motors!

In der gigantische Größe 100 x 70 cm!

Ein Muß für jeden Ducati-Fan!

Nur 30 DM inclusive Versand!

Am Besten sofort bestellen !

Das Ducati-Schnittzeichnungsposter zeigt vollen Einblick in die Technik der Desmodromik mit königswellenangetriebenen Nockenwellen. Endlich ist das Poster wieder in der vollen Größe von 100 x 70 cm (Größer als DIN A1) lieferbar. Das Poster kostet inclusive Versand in einer stabilen Verpackungsrolle nur 30 DM. Bestellkarte in der Heftmitte!

Ducati Supermono

Nachdem endlich die ersten SOS-Renner ausgeliefert worden sind, deutet sich eine weitere Verzögerung bei den Einzylinder-Ducatis an. Eine Straßenversion der Rennmaschine wird voraussichtlich nicht wie geplant im Herbst auf der Ausstellung in Mailand gezeigt werden. Ducati-Fans werden sich wahrscheinlich bis zur IFMA 1994 in Köln gedulden müssen. Dort sollen dann verschiedene Straßenausführungen vorgestellt werden. Geplant ist eine Renn-Replica, eine preiswertere Sportversion, beide mit Einspritzanlage und ein Naked-Bike a la Monster mit Vergaser.

Grund für die Verzögerung ist die geplante Vorstellung der Ducati 916, die die Flaggschiffposition der 888 einnehmen soll. Die 916 wird auf dem Mailänder Salon im Herbst präsentiert.

Ducati SS als Monster

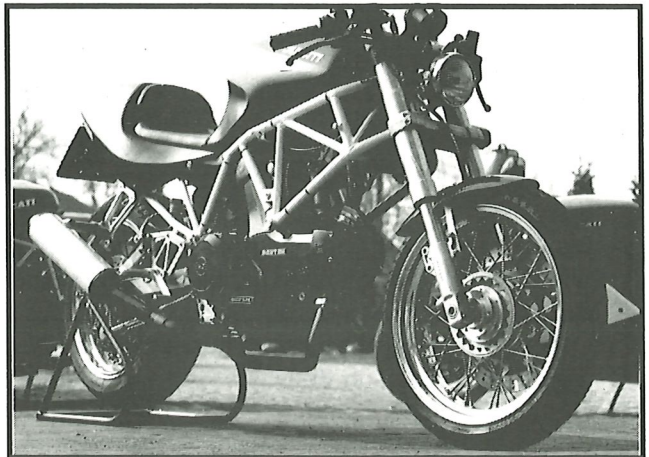
Aus einer leicht verunfallten Duc, bei der die meisten Plastikteile defekt waren, baute die Firma Kämma (Brügger Str. 27, 2802 Otterstedt, Tel. 04205/8707), die ihre Produkte jetzt unter dem Namen Pure Tec verkauft, dieses Naked Bike. Für den Umbau eignen sich alle SS-Modelle. Die Kosten richten sich nach Ausstattung und Tuning. Das Weglassen der Verkleidung ist kostenlos, Scheinwerfer mit Haltersatz kosten ca. 150 DM. Sehr zeitaufwendig ist die Änderung des Kabelbaums, die der Kunde am besten selbst vornehmen sollte (es handelt sich nur um das Verlängern bestehender Kabel). Speichenräder, Sitzbank und Fußrastenanlage sind gängiges SS-Zubehör.

Ducati verbietet den Verkauf an Ausländer in Italien

Durch den günstigen Lirekurs und die deutlich geringeren Preise für Neumotorräder in Italien haben viele Deutsche sich in den letzten Monaten Ducatis und Guzzis direkt in Italien gekauft. Motorräder wie die Ducati 888 oder Moto Guzzi Daytona werden dort mehrere tausend Mark billiger angeboten als bei uns. Um diesem Treiben Einhalt zu gebieten, hat das Ducati-Werk jetzt seinen Vertragshändlern verboten, Neufahrzeuge an Ausländer zu verkaufen. Bei nichtbefolgen dieser Anweisung droht die Kündigung des Händlervertrages.

Neuer Roller von Gilera

Der Rollermarkt boomt. Auf den fahrenden Zug springt nun auch Gilera auf. Da Gilera zum Piaggio-Konzern gehört, konnte bequem auf das Fahrwerk des Piaggio Sfera zurückgegriffen werden. Neu sind ein sportlicheres Outfit und eine Upsidedown-Telegabel mit Scheibenbremse. In Italien leistet der 50 ccm-Motor 7 PS. Der Typhoon heißende Roller kostet in seinem Heimatland ca. 3200 DM.



Zulassungen im Frühjahr

Der Motorradmarkt wächst immer weiter, von einer Rezession ist nichts zu spüren. In den ersten drei Monaten dieses Jahres wurden ca. 10 Prozent mehr Motorräder zugelassen als in den vergleichbaren Vorjahresmonaten. Ducati konnte seine Verkaufszahlen von 534 auf 736 steigern. Das bedeutet einen Marktanteil von 1,6 % (1,2 % 1992). Und auch Guzzi, konnte endlich höhere Verkaufszahlen verbuchen. Wurden 1992 in den ersten drei Monaten 158 V2 aus Mandello an den Kunden gebracht, waren es heuer 217 Einheiten.

Das ist zwar ein kleiner Aufschwung im Gegensatz zu der Entwicklung der letzten Jahre, wo Guzzi immer geringere Verkaufszahlen zu vermelden hatte. Aber 1991 verkaufte Guzzi im ersten Quartal 250 Motorräder (Ducati 106) und 1990 waren es gar 315 Stück (Ducati 185).

1992 wurden fast 800 Guzzis in Deutschland zugelassen. Den Hauptanteil hatte das Modell California mit ca. 300 Exemplaren. Knapp 200 Motorradfahrer entschieden sich für die Mille GT. Mit guten 150 Zulassungen nimmt die 1000 S den dritten Platz in der Guzzi-Hitliste ein. Die Einspritzmodelle Quota und Daytona wurden jeweils ca. 60 mal zugelassen. Diese Zahlen geben aber nicht die Gesamtzahl an, da Eigenimporte nicht erfaßt sind.

Schneller Roller von Piaggio

Unter der Bezeichnung Skipper bringt Piaggio einen neuen Roller auf den Markt. Mit einem neuen 125er Motor hat dieser Scooter eine Leistungsausbeute von 13,6 PS und soll ca. 100 km/h schnell sein. Das Triebwerk kann wahlweise über E-Anlasser oder Kickstarter in Gang gesetzt werden. Der knapp 100 Kilogramm schwere Roller soll für 4500 DM mit Fünfganggetriebe oder bequemer Automatik angeboten werden.

Juni 1993

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

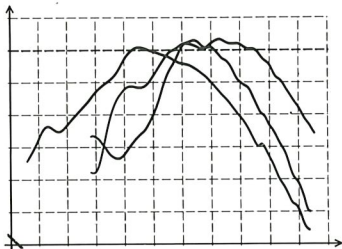
Unser Motto für die
Tuning-Saison ab
Sommer 92:

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

Für ein
optimales
Preis-Leistungs-Verhältnis -

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

original von DYNOTEC.



Interessiert? - Vereinbaren Sie
Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

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

Presseschau

Bimota db 2 J

Ein Fahrbericht der kleinen Bimota mit 400 ccm ist auf einer dreiviertel Seite in "PS" Nr. 6/93 abgedruckt. Zu dem Artikel gehören drei Fotos.

Bimota GB 1

Auf zwei Seiten mit vier Bildern stellt "mo" in Heft Nr. 6/93 die einzylindrige Bimota mit Gilera Motor vor. Vier Fotos gehören zu dem Artikel.

Ducati Supermono

Dreieinhalb Seiten des Heft 6 von "mo" werden von einem Test der Ducati Supermono eingenommen. Alan Cathcart, einer der glücklichen Besitzer dieses SOS-Renners, schildert seine Eindrücke, die mit fünf Fotos bebildert sind.

Auf vier Seiten druckt "Motorrad" einen Fahrbericht der SOS-Rennmaschine von Mauro Lucchiari in Heft 13/93. Sieben Fotos umfaßt der Artikel.

Bimota db 2

Die Bimota mit dem Motor der Ducati 900 SS wird in dem regionalen Motorradmagazin "Motorrad Kontakte" in einem Kurzttest auf eineinhalb Seiten mit zwei Bildern dargestellt. Zu finden ist der Artikel in der Juni-Ausgabe.

Moto Guzzi Mille GT Gespann

Die Beschreibung eines modifizierten Mille GT Gespanns mit Watsonia GP Sport Seitenwagen ist auf zwei Seiten in der Zeitung "motorrad-Gespanne" zu finden. Zu dem Artikel in Heft Nr. 18 gehören fünf Fotos.

Capriolo Cento 50

Gegenstand eines fünfseitigen Berichtes in der Zeitschrift "Oldtimer-Markt" ist eine Capriolo 150 mit Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor. Zwölf Fotos zeigen das seltene Motorrad in Heft 6/93.

Sportmotorrad

Alle Jahre wieder bringt "mo" das Sonderheft "Sportmotorrad" heraus. 130 Seiten rund um den internationalen Motorradsport. Besonders interessant für Italo-Freaks: In der diesjährigen Ausgabe werden auf je zwei Seiten die 250er GP-Werksrenner von Aprilia und Gilera vorgestellt. Auch zwei Seiten nimmt ein Interview mit dem Ducati-Superbike-WM-Piloten Giancarlo Falappa ein. Sportmotorrad kostet 12 DM.

DM 12,-
MOTORRAD-MAGAZIN
mo
SONDERAUSGABE 1993

**SPORT
MOTORRAD**

Max Bippel und Aprilia AP1 250
Mot. auf 170 Km. Böhmer V 1100

EXKLUSIV 250er GP-Renner von Honda · Yamaha · Aprilia · Gilera · Suzuki
MARTIN WIMMER Über Fahrer und Chancen **SUPERBIKE**
Technik der Schnellsten **TWINS** Over-Yamaha TDM contra Britten V 1100

Begleiterschönungen: Nino, Kim, Susi
Ernst Gschwendner auf ZXR 750

YAMAHA-CUP Rückblick auf 15 Jahre **EXTRA** Renntermine im Sondereil **POSTER** Alle lieben Kevin Schwantz **SZENE** Rennsport in USA und Österreich **KATALOG** Aktuelle Sport- und Rennmaschinen

Presseschau

Ducati 888 SP V

Ein kurzer Fahrbericht ist auf knapp einer Seite in der Juni-Ausgabe von "PS" zu finden. Zwei Fotos zeigen die schnelle Ducati in Farbe.

Ducati M 900

Auf fünf Seiten testet "PS" im Juni-Heft die Ducati M 900. Acht Fotos zeigen das unverkleidete Motorrad aus Bologna.

Cagiva Elefant 900 AC

Ein Reise-Enduro-Vergleichstest mit der Cagiva nimmt 13 Seiten mit zahlreichen Bildern in Heft Nr. 13 von "Motorrad" ein.

Moto Morini 3½ Gespann

Auf zwei Seiten stellt "motorrad-Gespanne" in Heft Nr. 18 ein Moto Morini Gespann mit Velorex-Seitenwagen vor. Sechs Fotos zeigen das seltene Gefährt.

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. Hökenschneider | 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 135,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 220,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

Neues Motorrad ? Doch zuerst eine Probefahrt bei uns ?



DUCATI
VERTRAGSHÄNDLER

ARMEC



bimota



aprilia

Carstens

Sofort lieferbar:

Ducati 888 SP 5
Ducati M 900
Ducati 888 SP 4
Ducati 888 Strada
Ducati 900 SS Nuda
Ducati 750 SS Nuda
Ducati 400 SS Nuda
Cagiva Elefant AC
Bimota DB 2
Bimota Furano
Aprilia Pegaso 650
Aprilia AF 125 Repl.
Aprilia Amico
Moto Morini Dart 400
Moto Guzzi Daytona
Moto Guzzi Le Mans 1000

Gebrauchte:

| | |
|-------------------|----------|
| Ducati 750 SS | 12.500,- |
| Ducati 900 SS | 16.000,- |
| Ducati Paso | 13.500,- |
| Ducati 85 I | 22.000,- |
| Moto Guzzi LM II | 7.500,- |
| Moto Guzzi LM III | 9.000,- |
| Moto Guzzi Quota | 14.000,- |
| Honda RC 30 | 20.000,- |
| Yamaha TT 350 | 5.300,- |

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

Armec-Gespannimport Norddeutschland

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

Alle Ducati mit 2 Jahren Werksgarantie und Rundumservice bei uns !

Die Zeit ist gekommen....

Ein Muß für jeden Italo-Fan. Diese Wanduhren sagen mehr aus als die Zeit.
Sie sind Ausdruck von Exklusivität und Individualität.



**Jetzt auch lieferbar
für Aprilia- und
Laverda-Fahrer!**

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

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

**EUROSPEED
VIDEOS**

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos für Viertaktfans

**Battle of Twins - Sound of Singles - Superbike -
Ducati Clubrennen**

Je ca. 60 Minuten Rennszenen, Technik und Details

Die Motorrad-Sport Videos für Insider

Absender:

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzte Uhr.
o per Scheck/bar über DM liegt bei.

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

- Motiv: APRILIA 49,- DM
- Motiv: DUCATI 49,- DM
- Motiv: GUZZI 49,- DM
- Motiv: LAVERDA 49,- DM

Preise incl. Versand Inland (**Ausland + 8,- DM**)

Datum

Unterschrift

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Antwort

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

Absender:

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten Videos.
o per Scheck/bar über DM liegt bei.

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

- Ducati-Clubrennen Assen 1991 59,- DM
- Ducati-Clubrennen Assen 1992 59,- DM
- Ducati-Clubrennen Zeltweg 1992 59,- DM
- Battle of Twins-DM 1989 49,- DM
- Battle of Twins-DM 1990 49,- DM
- Battle of Twins-DM 1991 59,- DM
- Superbike-DM 1989 49,- DM
- Superbike-DM 1990 49,- DM
- Sound of Singles-Cup 1990 49,- DM
- Sound of Singles-Cup 1991 59,- DM

Datum

Unterschrift

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Antwort

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

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 40,- 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: _____

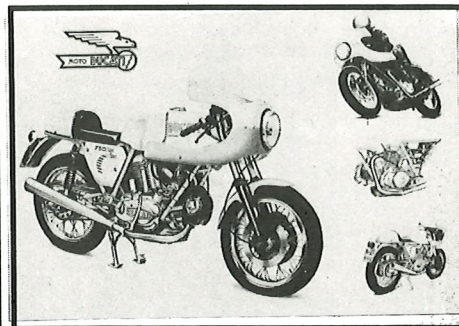
Konto-Nr: _____

Bank: _____

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

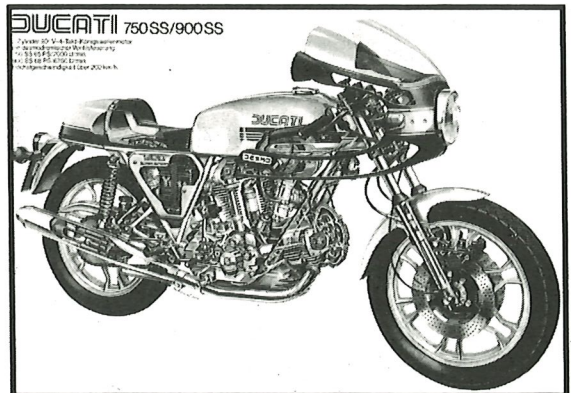
Datum: _____ Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite nicht vergessen!!



Ducati-Poster

Links: Vogel-Ducati, eine modifizierte Hailwood Replica, von der nur 25 Stück gebaut wurden, Farbdruck, ca. 70 x 50 cm, Preis 30,- DM.



Oben: Ducati-Phantomposter von Technical-Art. Farbdruck, ca. 100 x 70 cm, Preis 30,- DM.

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

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**

Absender:

Bitte freimachen,
falls
Briefmarke zur
Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten
Poster.

per Scheck/bar über DM liegt bei.

per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

Vogel-Ducati-HR 30,- DM

Ducati-Phantomposter 30,- DM

Ducati-750 SS (Rundm.) 34,- DM

**Preise incl. Versand in stabiler Rolle!
(Ausland + 8,- DM)**

Antwort

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

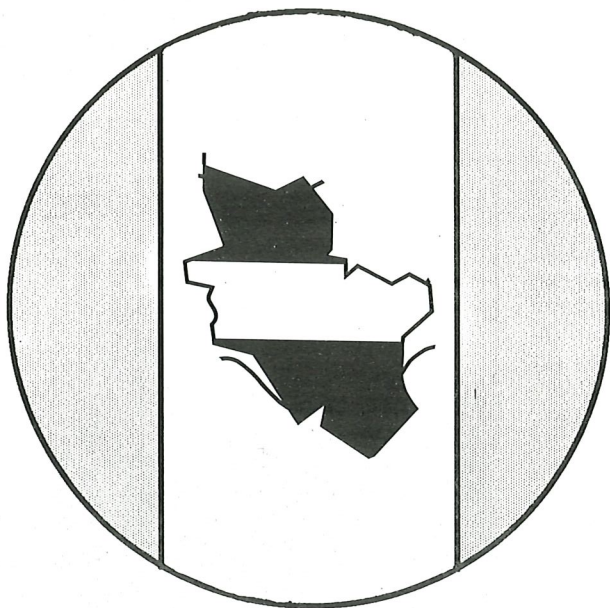
Datum

Unterschrift

Einladung

zum 6. internationalen

Ostsee-Italo-Treffen



vom **03.09.-05.09.1993**

in **Kiel-Falkenstein**

Hallo Italienerfahrer!

hiermit laden wir alle Fahrer und Fahrerinnen italienischer Motorräder zu unserem 6. Treffen in Kiel-Falkenstein ein. Der Treffensplatz ist der gleiche wie in den Vorjahren und liegt direkt am Ostseestrand. Sanitäre Anlagen mit Duschen und warmen Wasser sind vorhanden.

In Kiel folgt ihr am Besten der Beschilderung "Olympiazentrum", die in ganz Kiel zu finden ist. Beim VW-Autohaus in Friedrichsort

müßt ihr dann rechts abbiegen, aber wir werden den Weg zusätzlich mit Hinweisschildern kennzeichnen.

Wie in jedem Jahr bieten wir Speis und Trank, Spiele, Musik, Quiz und zahlreiche Pokale.

Da diese Motalia auch an alle bisherigen Treffenteilnehmer verschickt wird, versenden wir keine weiteren Einladung, um die Portokosten von ca. 800 DM einzusparen.

Die Ostsee-Italo-IG

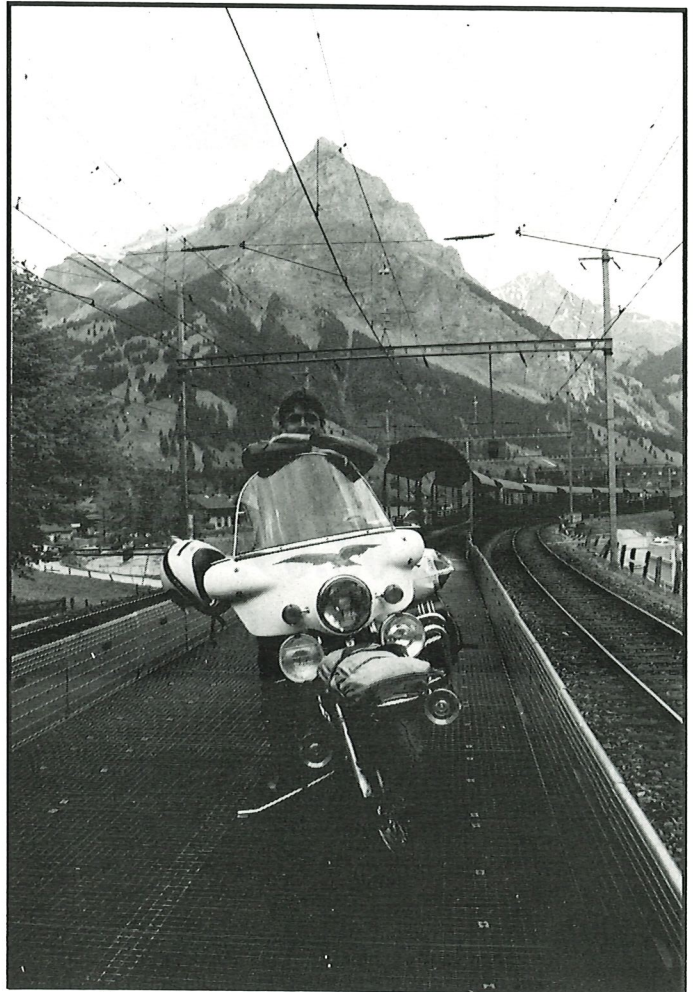
Pasta & Formaggio

Urlaub! Auf ins Ursprungsland fast aller Pasta-Köstlichkeiten, aber eine ganz besondere "Ecke". Nämlich dorthin, wo es auch noch viele, viele verschiedene Sorten Käse gibt. Allein der Versuch, zumindest einen Teil zu probieren, führt unweigerlich dazu, daß man seine Diät vergessen kann. Es ging nach Sardinien.

Beim Start war uns das Glück hold, obwohl "erst" Ende Mai, war das Wetter gut. Die California war genauso überladen wie im Jahr davor, nur daß der Inhalt der Taschen, die wir sonst hinter die Koffer geschnallt hatten, in das neue, größere Topcase gewandert war. Was die Sache aber auch nicht verbesserte, da auf dem Topcase noch ein Rucksack festgeschnallt wurde. Für mich besonders beunruhigend: die auf dem vorderen Schutzblech befestigten Luftmatratzen. Woanders war aber auch kein Platz mehr, denn da, wo sonst der serienmäßige Luftfilter seinen Dienst versieht, stand in einer Blechtüchse der Benzinkocher. Keine Angst, der konnte uns zu keinem Zeitpunkt um die Ohren fliegen, ganz im Gegensatz zu dem Behälter mit dem bleifreien Brennerbenzin zwischen den Vergasern (!!). Natürlich, ich weiß, das war unverantwortlich, aber meine bessere Hälfte hat so ganz eigene Ansichten von "Stauraum".

Langer Rede kurzer Sinn, die Fuhrer setzte sich tatsächlich Richtung Süden in Bewegung, zuerst schnurstracks auf der Autobahn. Am ersten Tag hieß das Etappenziel Thuner See, das Wetter war gut, ein schöner Campingplatz mit traumhaftem Blick zu den Bergen war schnell gefunden. Aber was erwartet man auch anderes in der Schweiz, wo alles sauber, nett und adrett ist, sogar die Kühe, die scheinbar niemals ein Stück Sch... am Schwanz kleben haben! Nach der Fahrt war das genau die Erholung, die wir brauchten.

Wenn man in der Schweiz ist, muß man Pässe fahren. Meine Einwände, daß das mit unserem Lastesel vielleicht nicht sinnvoll wäre, wurden nicht akzeptiert. Welch ein Glück, daß alle Pässe gesperrt waren! Alle? Nein, Simplon war natürlich offen. Und der Weg dorthin? Autoverladung Kandersteg, ist ja für Motorräder freigegeben.



Zugverladung in Kandersteg. Noch grinst er...

Als wir ankamen, hat uns der freundliche Herr auch direkt durchgewunken, nach vorn in den ersten Waggon sollten wir. Kennt Ihr diese Waggonen? Flache, überdachte Wagen mit Gittern als "Fußboden" und einem Blech als Seitengeländer, mehr braucht ein Pkw auch nicht. Ganz vorn war der erste Wagen (logisch), nur daß ihm das Dach fehlte. Und vor dem ersten Wagen war ein geschlossenes Abteil mit ominösen Seilen an den Wänden und im vorderen Teil einigen Sitzen. Über der ca. einen Meter breiten Tür war ein Schild angebracht, das unserer Meinung nach eindeutig ein Mofa mit Tretlager zeigte. Nein, das konnte nicht gemeint sein. Selbst wenn unser Dickschiff durch die Tür gepaßt hätte, aus dem schmalen Waggon wären wir niemals wieder rausgekommen. Also habe ich die Helme mit zu den Sitzen genommen und noch schnell ein Erinnerungsfoto geschossen. Da fuhr der Zug auch schon an. Die ganze Strecke geht durch einen Tunnel, es ist absolut stockfinster. Und es ging immer schneller und schneller. Als der Seitenständer abzubrechen drohte, hat mein "Held" das Motorrad auf dem fahrenden Zug aufgebockt. Als der Zug immer mehr beschleunigte und das Moped anfang, sich um die eigene Achse zu drehen, hat er sich draufgesetzt, einen Fuß auf dem Hauptständer, einen auf der seitlichen Planke. Er meinte hinterher, es wäre ein Gefühl, als wolle man im Dunkeln ein bockendes Pferd zureiten. Dieser Alptraum dauerte zwar "nur" 10 Minuten, aber wie lang kann das sein!

Als der Zug den Tunnel verließ, traute ich mich kaum nachzusehen, ob Mann und Maschine noch da waren, wo ich sie zurückgelassen hatte (Cali auf der Seite liegend, Mann über Bord, Mann unter Motorrad usw.). Aber sie waren, wenn auch ersterer mit wackligen Knien und weißer Nasenspitze.

Im Bahnhof ist dann dem dortigen netten Herrn erst mal das Pfeifchen aus dem Mund gefallen, als er uns sah. Ach, du liebes Bißchen, ob das Moto die ganze Zeit da gestanden hätte, und warum wir nicht in den ersten Wagen durchgefahren wären, und dieser Wagen hat doch kein Dach von wegen Steinschlag, und überhaupt! Die Frage, wie wir mit dem Motorrad durch die schmale Tür sollten, konnte er uns nicht beantworten. Um weiteren Diskussionen aus dem Weg zu gehen und im übrigen heilfroh, alles überstanden zu haben, zogen wir von dannen in der festen Überzeugung, daß das Glück meist mit den Dummen ist, in diesem Fall also offensichtlich mit uns. Diese Zugfahrt war ein Kapitel, bei dem sowohl Wieder-

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

DEMHARTER GmbH

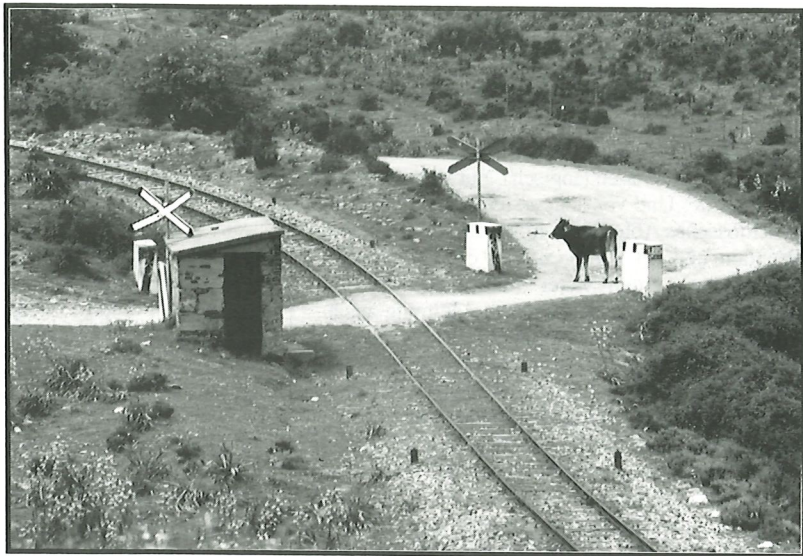
8880 Dillingen-Schretzheim
Telefon 09071/2837
Telefax 09071/8428

holungsabsicht als auch Erholungswert äußerst gering waren. Zu deutsch: nie wieder!!!

Weiter ging es, denn die Fähre wartet nicht. Auf der Höhe des Simplonpasses konnten wir eine Schneeballschlacht improvisieren, aber ganz schnell, denn es war empfindlich kalt. Nach einer unfreiwilligen Kletterpartie - der nagelneuen Straßenkarte hatte eine Windboe zur Flucht verholfen - ging es durch die abwechslungsreiche Landschaft weiter zum Lago Maggiore. Am nächsten Tag erreichten wir Genua. Nach den kleinen, ruhigen Orten des Hinterlandes ist die Stadt mit dem ganzen Lärm, Staub und entsprechender Hektik ein ziemlicher Schock, also nichts wie zum Hafen und die Fahrtickets gekauft. Kabinen gab es nicht, also Pullmannsessel. Toll. Am nächsten Morgen wurden unsere Erwartungen hinsichtlich des Wetters nicht erfüllt, es war bedeckt, und ab und an regnete es sogar! Aber wir waren ja auch noch nicht da... Unsere Passage ging bis Arbatax, das liegt an der Ostküste auf halber Höhe der Insel. Abends waren wir da, die Wolken leider auch.

Der in Terrassenform angelegte Campingplatz ist sicher einer der schönsten der Insel, man kann die ganze Bucht samt altem Wachturm überblicken. Überhaupt gibt es viele alte Sarazentürme und die rätselhaften Nuraghen, runde steinerne Türme (bzw. meist nur Reste davon), die aus vorchristlicher Zeit stammen. Sie stehen an allen möglichen

und unmöglichen Orten. Die genaue Bedeutung kennt heute niemand mehr. Es gibt sie auch nur auf Sardinien. Die Insel selbst ist sehr abwechslungsreich und bietet für jeden Geschmack etwas. Es gibt traumhafte Strände mit türkisblauem Wasser wie in der Karibik, Gebirge mit kleinen Paßstraßen und abenteuerlicher Wegführung am Abgrund vorbei,



Auf den Straßen Sardiniens muß man immer mit unerwarteten Hindernissen rechnen.

und zumindest im Frühjahr eine üppige, farbenfrohe Vegetation, sogar das Unkraut sieht schön aus und duftet still vor sich hin.

Fast überall begegnet man Schafherden und manchmal auch freilaufenden Rindviechern, von denen wir nach einer Begegnung mit einem Jungbullen allerdings immer einen gewissen Sicherheitsabstand gewahrt haben. Die meisten Kühe standen eh bis zum Bauch im Wasser eines Stausees, ich dachte zuerst, ich sehe nicht richtig. Wahrscheinlich war denen zu warm. Nachdem wir die Ostküste ausgiebig erkundet hatten, wollten wir auf die Westseite überwechseln. Ein weiterer Grund war auch, daß es jeden Abend ein paar Tropfen regnete, nicht viel, aber für "sonniger Süden"... Gedacht, getan. Wir haben die Route quer durchs Gebirge gewählt, man muß sich einfach Zeit lassen, besonders bei diesen Kurven. Außerdem fahren da auch Einheimische, und wie die fahren, kann sich jeder denken, der mal in Italien war.

Unbedingt einen Abstecher wert ist die Hochebene "Giara di Gesturi", die Aussicht, als hätte ein Riese die obere Hälfte des Berges abgeschnitten, eine topfebene Fläche mit kniehohen Sträuchern und einigen Bäumen. Hier leben noch einige Wildpferde, wir hatten sogar Glück, eine Herde zu beobachten. Besonders scheu oder wild waren sie nicht. An der Westküste angekommen, sollte Oristano die nächste Station werden, doch von dort

sind wir schnell geflüchtet, Industrielandschaft gibt es zuhause genug! Ca. 20 km weiter fanden wir einen kleinen Campingplatz in einem malerischen Pinienwald am Meer, so ruhig gelegen, daß in der näheren Umgebung zu dieser Jahreszeit keine offenen Restaurants zu finden waren. Also mal wieder Pasta nach Art des Hauses (seufz!). Die drei Regentropfen der Ostseite erreichten uns hier übrigens immer morgens und nach 3 Tagen blieben sie ganz aus, wir haben sie auch nicht vermisst.

Bosa mußten wir uns auch ansehen. Der Ort steigt vom Fluß her an und zieht sich an einem Berghang entlang mit schmalen, verwinkelten Gassen, die teilweise so steil aufragen, daß die Sonne nur selten den Boden erreicht. Bei den dort im Sommer herrschenden Temperaturen keine schlechte Architektur. Der nächste Halt war Alghero, das man getrost als Stadt bezeichnen darf. Alghero hat einen ganz eigenen, arabisch anmutenden Charme, besonders die Altstadt mit der Befestigungsanlage direkt am Hafen.

Irgendwie war es dort aber arg windig, der Benzinkocher konnte die Hitze anscheinend nur seitlich abgeben. Unsere Eier waren nach 20 Minuten Kochzeit immer noch wabbelig. Da von Porto Torres aus die Reise zurückgehen sollte, haben wir in der Nähe zum letzten Mal Quartier bezogen. Bei Castelsado steht auch eines der Wahrzei-

chen von Sardinien, der Elefantenfelsen, in diesem Inneren sich eine frühchristliche Kultstätte befindet. Castelsado ist auch ein Bilderbuchort, auf einem ins Meer ragenden Hügel erbaut, und auf der Spitze thront die Burg.

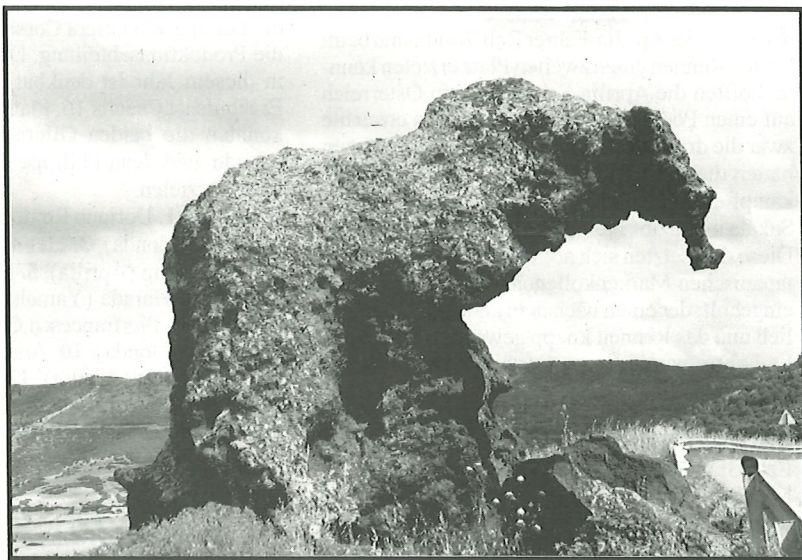
Irgendwo in einem Restaurant in Porto Torres haben wir dann auch Karlheinz kennengelernt. Beim "Kampf" mit einer Kellnerin - übrigens dem einzigen unfreundlichen Menschen, der uns dort begegnete - kam plötzlich eine Stimme vom Nebentisch: "Habt Ihr Probleme mit der Sprache?" Eigentlich hieß er Calmeo, war ein echter Sarde und hatte 15 Jahre bei Bayer Leverkusen gearbeitet, die Mischung von italienischem und kölnischem Dialekt war unschlagbar. Er hat uns dann gleich mit Beschlag belegt und zu sich nach Hause zum Essen eingeladen. Im Laufe des Abends kamen einige seiner Freunde vorbei, natürlich sprach keiner Deutsch, aber wir hatten ja Hände und Füße. Und kochen konnte der - alle Achtung!

Sonntags hatten wir uns am Badestrand von Stintino nochmal so richtig erholt. Nachmittags auf dem Rückweg wären wir beinahe ohne Benzin liegengeblieben (hat mal jemand versucht, während der Fahrt durch Schütteln den letzten Rest Sprit in die Vergaser zu bekommen?). Am nächsten Morgen ging es dann auch schon zurück.

Da wir in der Vorsaison unterwegs waren, brauchten wir die Fähre nicht vorab zu buchen, und auch die Campingplätze träumten zum Teil noch still vor sich hin, ganz im Gegensatz zu den dortigen Polizisten. Irgendwann piff uns mitten im Ort so ein weißuniformierter, goldbetrefter Gesetzeshüter fürchterlich hinterher. Meinte der uns? Nein, bestimmt nicht. Anscheinend doch, er kam nämlich angewetzt und setzte uns in längerer Rede

auseinander, worum es ging. Leider hatten wir kein Wort verstanden, da unser Wortschatz außer Speisekartenbegriffen so nützliche Dinge wie garnizione, carburatore usw. beinhaltet. Resignation auf beiden Seiten. Nach kritischem Blick auf Papiere und Nummernschild ließ er uns dann brummelnd weiterfahren. Uff!! Ich weiß immer noch nicht, was wir damals verbrochen hatten.

Der Rückweg führte uns über den Comer See, und Mandello empfing uns wie jedes Jahr mit Regen. Aber diesmal konnten wir immerhin das Zelt noch im Trockenen aufbauen, bevor sich ein Gewitter entlud. Der erste Regen dort seit 6 Wochen, sagte man uns, ha ha. Noch beladener mit den gekauften Ersatzteilen ging es weiter. Im Allgäu haben wir uns noch 3 Tage den Luxus einer Pension gegönnt, Schloß Neuschwanstein mußte schließlich auch ins Fotoalbum. Kaum zu glauben, wieviele Japaner auf die gleiche Idee gekommen sind!



Der Elefantenfelsen.

Wegen der in Deutschland Mitte Juni herrschenden "sommerlichen" Temperaturen haben wir die Rückfahrt mit Regenkombi in Angriff genommen, um nicht noch auf den letzten Drücker eine Lungenentzündung zu bekommen. Nach insgesamt 4 pannenfreien Wochen sind wir dann wieder zu Hause eingetroffen. Egal wie lang der Urlaub ist, am Ende ist er immer zu kurz.

Ciao!
Birgit

Renntermine im Juni/Juli

| | | |
|--------|-------------|---------|
| 26.06. | Hockenheim | SOS-CUP |
| 26.06. | Assen/NL | GP-WM |
| 27.06. | Misano/I | SB-WM |
| 04.07. | Barcelona/E | GP-WM |
| 04.07. | Colmar/LUX | BOT-DM |
| 04.07. | Colmar/LUX | SB-DM |
| 11.07. | Zeltweg/A | SB-WM |
| 18.07. | Brünn/CSFR | SB-WM |
| 18.07. | Mugello/I | GP-WM |

Straßen-Weltmeisterschaft

Grand Prix in Österreich

125er-Klasse

Nachdem der Aprilia-Fahrer Ralf Waldmann beim letzten Rennen einen zweiten Platz erzielen konnte, hofften die Aprilia-Fahrer auch in Österreich auf einen Podestplatz. Bruno Casanova erreichte zwar die drittbeste Trainingszeit, aber im Rennen hatten die Aprilias keine Chance. An der Spitze kämpften die Honda-Fahrer Dirk Raudies, Kazuto Sakata und Ezio Gianola um den vordersten Platz. Diese drei setzten sich ab, wurden aber von ihrem japanischen Markenkollegen Takeshi Tsujimura eingeholt, der einen nach dem anderen hinter sich ließ und das Rennen knapp gewann. Bester Aprilia-Fahrer wurde Bruno Casanova, der Platz sieben belegte.

Ergebnis: 1. Takeshi Tsujimura (Honda); 2. Kazuto Sakata (Honda); 3. Dirk Raudies (Honda); 4. Ezio Gianola (Honda); 5. Akira Saito (Honda); 6. Manfred Baumann (Honda); 7. Bruno Casanova (Aprilia); 8. Fausto Gresini (Honda); 9. Ralf Waldmann (Aprilia); 10. Oliver Petrucciani (Aprilia); 11. Herri Torrontegui (Aprilia); 12. Maik Stief (Honda); 13. Gabriele Debbia (Honda); 14. Haruchika Wada (Honda); 15. Oliver Koch (Honda).

250er-Klasse

Auch beim 250er Rennen bildete sich an der Spitze ein Honda-Trio. Hier waren es Loris Capriossi, Helmut Bradl und Dorian Romboni, die sich fleißig um die Podestplätze stritten. Mit Abstand dahinter kämpften Loris Reggiani (Aprilia), Max Biaggi (Honda) und Tetsuya Harada (Yamaha) um Rang vier. Jean-Philippe Ruggia,

der sich mit Pierfrancesco Chili (Yamaha) einen Zweikampf um Platz sieben lieferte, schied in der vorletzten Runde mit defekter Zündung aus. Das erste Mal in diesem Jahr, daß der Aprilia-Fahrer ohne Punkte blieb.

In der letzten Runde konnte Reggiani seine beiden Gegner austricksen und sich mit dem vierten Platz sein bestes Saisonergebnis holen. Seinen ersten GP-Sieg erzielte Romboni vor Capriossi und Bradl. Seit Gilera 1992 wieder in den GP-Sport eingestiegen ist, hat es Schwierigkeiten mit dem Projektleiter Federico Martini gegeben, der immer wieder durch riskante Experimente und merkwürdige Entscheidungen von sich reden machte. Nachdem sich Techniker Hubert Bartol und die beiden Fahrer Alessandro Gramigni und Paolo Casoli mit Martini verkracht hatten, entzog man Martini nun die Leitung von Gilera Corse und versetzte ihn in die Produktionsabteilung. Die Bilanz von Gilera in diesem Jahr ist denkbar schlecht. Das beste Ergebnis ist Casolis 16. Platz in Australien. 1992 konnten die beiden Gilera-Werksfahrer Carlos Lavado und Jean-Philippe Ruggia fünf neunte Plätze erzielen.

Ergebnis: 1. Dorian Romboni (Honda); 2. Loris Capriossi (Honda); 3. Helmut Bradl (Honda); 4. Loris Reggiani (Aprilia); 5. Max Biaggi (Honda); 6. Tetsuya Harada (Yamaha); 7. John Kocinski (Suzuki); 8. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 9. Alberto Puig (Honda); 10. Andy Preining (Aprilia); 11. Eskil Suter (Aprilia); 12. Luis d'Antin (Honda); 13. Adrian Bosshard (Honda); 14. Jochen Schmid (Yamaha); 15. Patrick van den Goorbergh (Aprilia).

500er-Klasse

Den besten Start hatte der Cagiva-Fahrer Doug Chandler, der das Rennen in den ersten beiden Runden anführte. Doch dann mußte er die erste Position an Luca Cadalora (Yamaha) abgeben, der sie schnell an Michael Doohan weiterreichte, der später vom Suzuki-Fahrer Alex Barros abgelöst wurde. Wegen einem hängengebliebenen Gaschieber mußte Chandler einmal die Strecke verlassen, was ihn auf den achten Platz zurückwarf. Vorne setzten sich Kevin Schwantz, Wayne Rainey, Alex Barros und Michael Doohan ab, um die Podestplätze unter sich auszumachen. Auch der Cagiva-Fahrer Mat Mladin kam von der Strecke ab, fiel zurück und arbeitete sich wieder bis zur zehnten Position vor.

Sport - Sport - Sport

Ergebnis: 1. Kevin Schwantz (Suzuki); 2. Michael Doohan (Honda); 3. Wayne Rainey (Yamaha); 4. Alex Barros (Suzuki); 5. Luca Cadalora (Yamaha); 6. Shinichi Itoh (Honda); 7. Daryl Beattie (Honda); 8. Doug Chandler (Cagiva); 9. Jose Kuhn (Yamaha); 10. Mathew Mladin (Cagiva); 11. Nial Mackenzie (Yamaha); 12. Laurent Naveau (Yamaha); 13. Juan Lopez-Mella (Yamaha); 14. John Reynolds (Yamaha); 15. Tsutomu Udagawa (Yamaha).

Grand Prix in Hockenheim

125er-Klasse

Dirk Raudies konnte sich mit über einer Sekunde Vorsprung die Pole Position sichern. Neben ihm standen in der ersten Startreihe die Honda von Kazuto Sakata, Haruchika Wada und Manfred Bauman. Für die zweite Startreihe hatten sich der Honda-Fahrer Takeshi Tsujimura und die drei Aprilia-Fahrer Stefan Kurfiss, Peter Öttl und Ralf Waldmann qualifizieren. In den ersten Runden wechselte die Führung ein paarmal, dann konnte sich Dirk Raudies mit ein paar Sekunden Vorsprung absetzen. In einem Pulk von neun Fahrern wurde um die weiteren Positionen gekämpft. Zu dem Pulk gehörten Tsujimura, Sakata, Ezio Gianola (Honda), Akira Saito (Honda), Waldmann, Öttl und Bruno Casanova (Aprilia). Die Positionen dieser Fahrer wechselten ständig. Plötzlich fehlte aus dieser Gruppe Sakata, der auf den 19ten Rang zurückgefallen war. In einer bravorösen Aufholjagd konnte er den Pulk aber wieder einholen und sich an die zweite Position setzen. Die er ins Ziel rettete. Dritter wurde sein Teamgefährte Tsujimura vor Waldmann.

Ergebnis: 1. Dirk Raudies (Honda); 2. Kazuto Sakata (Honda); 3. Takeshi Tsujimura (Honda); 4. Ralf Waldmann (Aprilia); 5. Peter Öttl (Aprilia); 6. Oliver Koch (Honda).

Punkte: 1. Kazuto Sakata (Honda) 125 Punkte; 2. Dirk Raudies (Honda) 116 P.; 3. Takeshi Tsujimura (Honda) 96 P.; 4. Ralf Waldmann (Aprilia) 59 P.

250er-Klasse

Die Rennstrecke von Hockenheim mit den langen Geraden ist bekannt für die Windschattenduelle. Hier seinen Gegnern davonzufahren ist nicht leicht. So bildete sich in der Viertelliterklasse ein Pulk von neun Maschinen, in dem hart um die Plätze

gefigtet wurde. Hier bekam der Zuschauer was geboten. Loris Capriossi (Honda), Dorian Romboni (Honda); Helmut Bradl (Honda); Max Biaggi (Honda), Loris Reggiani (Aprilia), Pierfrancesco Chili (Yamaha), Carlos Cardus (Honda), Tetsuya Harada (Yamaha) und Jean-Philippe Ruggia (Aprilia) rissen mit ihren Duellen die Zuschauer von den Sitzen. Am Anfang gehörten auch Nobuatsu Aoki (Honda) und Patrick van den Goorbergh mit zu dieser Gruppe. Die Führung und die Positionen wechselten ständig. Gegen Ende des Rennens bildeten sich drei Dreiergruppen. Romboni, Bradl und Capriossi kämpften um die Podestplätze, die Ränge vier bis sechs wurden zwischen Reggiani, Biaggi und Harada aufgeteilt und Ruggia, Chili und Cardus machten die Plätze sieben, acht und neun unter sich aus.

Ergebnis: 1. Dorian Romboni (Honda); 2. Loris Capriossi (Honda); 3. Helmut Bradl (Honda); 4. Max Biaggi (Honda); 5. Loris Reggiani (Aprilia); 6. Tetsuya Harada (Yamaha); 7. Pierfrancesco Chili (Aprilia); 8. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia); 9. Carlos Cardus (Honda); 10. Luis d'Antin (Honda); 11. Alberto Puig (Honda); 12. John Kocinski (Suzuki); 13. Jochen Schmid (Yamaha); Adrian Bosshard (Honda); 14. Jean-Michel Bayle (Aprilia); 15. Juan Borja (Honda).

Punkte: 1. Tetsuya Harada (Yamaha) 115 Punkte; 2. Dorian Romboni (Honda) 93 P.; 3. Max Biaggi (Honda) 71 P.; 4. Loris Capriossi (Honda) und Helmut Bradl (Honda) je 68 P.; 6. John Kocinski (Suzuki) 62 P.; 7. Tadayuki Okada (Honda) 55 P.; 8. Nobuatsu Aoki (Honda) 49 P.; 9. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia) 44 P.; 10. Pierfrancesco Chili (Yamaha) 40 P.; 11. Loris Reggiani (Aprilia) 32 P.

500er-Klasse

Nachdem sich der Suzuki-Fahrer Kevin Schwantz in diesem Jahr bisher alle Pole Positionen geholt hatte, stand in Hockenheim Shinichi Itoh auf dem besten Startplatz. Die Cagiva-Werksfahrer Doug Chandler und Mat Mladin standen in den Startreihen zwei und drei auf den Positionen acht und zwölf. Chandler hatte einen guten Start und konnte sich kurz über die dritte Position freuen. Doch schnell bildete sich eine Führungsgruppe mit den Honda-Fahrern Alex Criville, Daryl Beattie und Michael Doohan. Nur die Suzuki von Kevin Schwantz und der Weltmeister Wayne Rainey (Yamaha) konnten mit den schnellen Hondas

Sport - Sport - Sport

mithalten. In der Verfolgergruppe fuhren Itoh, Alex Barros (Suzuki), Luca Cadalora (Yamaha) und Chandler. Rainey konnte das Tempo der Hondas nicht halten und verlor den Anschluß. Während Barros beim Versuch die Spitze einzuholen stürzte, wechselte im vorderen Quartet ständig die Reihenfolge. Durch einen Beinahehighsider von Criville wurde aus der Führungsgruppe ein Trio zu dem Itoh aufschließen konnte. Doohan fiel mit technischem Defekt aus und im Ziel lautet die Reihenfolge Beattie, Schwantz und Itoh. Die beiden Cagivas beenden das Rennen auf den Rängen sechs und sieben.

Ergebnis: 1. Daryl Beattie (Honda); 2. Kevin Schwantz (Suzuki); 3. Shinichi Itoh (Honda); 4. Alex Criville (Honda); 5. Wayne Rainey (Yamaha); 6. Doug Chandler (Cagiva); 7. Mat Mladin (Cagiva); 8. Luca Cadalora (Yamaha); 9. Niall Mackenzie (Yamaha); 10. Bernhard Gracia (Yamaha).

Punkte: 1. Kevin Schwantz (Suzuki) 131 Punkte; 2. Wayne Rainey (Yamaha) 117 P.; 3. Daryl Beattie (Honda) 93 P.; 4. Alex Criville (Honda) 48 P.; 5. Shinichi Itoh (Honda) 58 P.; 6. Michael Doohan (Honda) 55 P.; 7. Doug Chandler (Cagiva) 36 P.; 8. Alex Barros (Suzuki) 43 P.; 9. Niall Mackenzie (Yamaha) und Luca Cadalora (Yamaha) je 38 P.; 11. Mat Mladin (Cagiva) 28 P.

Superbike-WM

In Spanien verschenkte Ducati-Pilot Giancarlo Falappa durch zwei Stürze die WM-Führung.

Im ersten Lauf erwischte der Kawasaki-Fahrer Piergiorgio Bontempi den besten Start, führte zwei Runden und mußte dann aber die beiden Ducati-Fahrer Carl Fogarty und Stephane Mertens sowie seinen Markengefährten Aaron Slight vorbeilassen.

Diese drei legten ein Tempo vor, das der Rest des Feldes nicht mithalten konnte. Mertens lag auf dem zweiten Platz, als in einer Rechtskurve sein Hinterrad wegschmierte und er sich im Kiesbett wiederfand. Slight mußte abbremsen und ausweichen, dadurch erhielt Fogarty einen komfortablen Vorsprung. Um Platz drei kämpften Scott Russel (Kawasaki) und Giancarlo Falappa (Ducati). Russel brauchte lange, bis er Falappa überholen konnte, und als der Italiener sich die dritte Position zurückholen wollte, krachte er in das Heck der

Kawa und beide gingen zu Boden. Bontempi erbt dadurch den dritten Platz vor dem Yamaha-Fahrer Fabrizio Pirovano.

Im zweiten Rennen startete Falappa auf seiner Ersatzmaschine, die aber Zündaussetzer hatte. Während Falappa ins Mittelfeld zurückfiel und schließlich wieder stürzte, brauste vorne sein Teamgefährte Fogarty zu einem Start-Ziel-Sieg davon. Russel fuhr auf einem sicheren zweiten Platz, aber sein Teamgefährte Slight mußte sich gegen ständige Angriffe von Mertens wehren. Im Ziel gab sich Mertens mit dem vierten Platz vor seinem Teamllkollegen Juan Garriga zufrieden.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Aaron Slight (Kawasaki); 3. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 5. Daniel Amatriain (Ducati); 6. Juan Garriga (Ducati); 7. Terry Rymer (Yamaha); 8. Simon Crafar (Ducati); 9. Fred Merkel (Yamaha); 10. Rob McElnea (Yamaha); 11. Jamie Whitham (Yamaha); 12. Mauro Lucchiari (Ducati); 13. Christer Lindholm (Yamaha); 14. Fabrizio Furlan (Kawasaki); 15. Aldeo Presciuti (Ducati).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Aaron Slight (Kawasaki); 4. Stephane Mertens (Ducati); 5. Juan Garriga (Ducati); 6. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 7. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 8. Simon Crafar (Ducati); 9. Terry Rymer (Yamaha); 10. Mauro Lucchiari (Ducati); 11. Jamie Whitham (Yamaha); 12. Fred Merkel (Yamaha); 13. Adrien Morillas (Kawasaki); 14. Rob McElnea (Yamaha); 15. Jeffrey de Vries (Yamaha).

Punkte: 1. Scott Russel (Kawasaki) 81 Punkte; 2. Aaron Slight (Kawasaki) 79 P.; 3. Giancarlo Falappa (Ducati) 75 P.; 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 65 P.; 5. Carl Fogarty (Ducati) 64 P.; 6. Juan Garriga (Ducati) 61 P.; 7. Stephane Mertens (Ducati) 47 P.; 8. Adrien Morillas (Kawasaki) 40 P.; 9. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) und Terry Rymer (Yamaha) je 35 P.; 11. Fred Merkel (Yamaha) 33 P.; 12. Simon Crafar (Ducati) 22 P.; 13. Mauro Lucchiari (Ducati) 17 P.; 14. Brian Morrison (Kawasaki) 15 P.; 15. Daniel Amatriain (Ducati) und Christer Lindholm (Yamaha) je 13 P.

Ducati-Langstreckenteam

Der ehemalige Superbike-Teamchef von Ducati, Marco Lucchinelli soll für das Ducati-Werk die

Sport - Sport - Sport

Organisation und Betreuung eines Teams für die Langstrecken-WM übernehmen. Einsätze sind für das Acht-Stunden Rennen von Suzuka (25. Juli) und dem Bol d'Or (18./19. September) geplant. Als Fahrer werden vermutlich Carl Fogarty und Giancarlo Falappa eingesetzt werden.

Superbike-DM Nürburgring

Die dritte Sitzung der Superbikes fand wieder auf dem Nürburgring statt. Ungewohnter Weise fand der erste Lauf am Freitag statt und das zweite Rennen wurde am Samstag ausgetragen.

Im ersten Rennen setzte sich nach ein paar Runden eine Fünfergruppe ab, die aus Udo Mark (Yamaha), Andreas Hofmann (Kawasaki), Edwin Weibel (Ducati), Roger Kellenberger (Yamaha) und Toni Heiler (Yamaha) bestand. Später stieß auch noch Hofmanns Teamgefährtin Ernst Gschwender dazu. Doch Gschwender hatte seinen Hinterradreifen überfordert und verlor den Anschluß wieder. Auch Heiler und Mark konnten auf Dauer das Tempo der Spitze nicht halten und fielen zurück. Damit führte das Trio Hofmann, Weibel, Kellenberger, aus dem durch einen Highsider Kellenbergers ein Duo wurde. Weibel verlor durch diesen Unfall etwas Zeit und mußte sich mit dem zweiten Platz zufrieden geben. Heiler, der hinter Mark den vierten Rang belegte, wurde nachträglich disqualifiziert, da an seinem Motorrad eine regelwidrige Schwingenachse aus Titan entdeckt wurde.

Im zweiten Rennen hatte Weibel einen guten Start und führte, als er in der zweiten Runde durch einen Highsider seiner Ducati fast abgeworfen worden wäre. Er konnte zwar einen Sturz verhindern, fiel aber auf Platz 13 zurück. An der Spitze wechselten sich Hofmann, Mark und Gschwender ab. Weibel pflügte mit seiner Duc durchs Feld, bis er das Führungstrio im Visier hatte. Hofmann trat die Flucht nach vorne an, Mark mußte sich Weibel geschlagen geben und Gschwender büßte seinen zweiten Platz durch einen Abstecher ins Kiesbett ein, der ihn auf Rang vier zurückwarf. Mit dem fünften Platz belegte Herbert Enzinger sein bestes Ergebnis in der Superbike-DM.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki); 2. Edwin Weibel (Ducati); 3. Udo Mark (Yamaha); 4. Toni Heiler (Yamaha); 5. Ernst Gschwender (Kawasaki); 6. Owen Coles (Du-

cati); 7. Reiner Jänisch (Suzuki); 8. Arpad Harmati (Yamaha); 9. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 10. Michael Galinski (Honda); 11. Frank Jöger (Kawasaki); 12. Herbert Enzinger (Ducati); 13. Anton Gruschka (Yamaha); 14. Karlheinz Henneman (Yamaha); 15. Michael Geiger (Kawasaki). 2. Lauf: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki); 2. Edwin Weibel (Ducati); 3. Udo Mark (Yamaha); 4. Ernst Gschwender (Kawasaki); 5. Herbert Enzinger (Ducati); 6. Owen Coles (Ducati); 7. Reiner Jänisch (Suzuki); 8. Anton Gruschka (Yamaha); 9. Bernd Caspers (Yamaha); 10. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 11. Karlheinz Henneman (Yamaha); 12. Arpad Harmati (Yamaha); 13. Frank Jöger (Kawasaki); 14. Achim Penisch (Suzuki); 15. Bernhard Schick (Ducati).

Salzburgring

Der siebente Lauf zur Superbike-DM fand auf dem österreichischen Salzburgring statt. Schon in der Aufwärmrunde begann das Debakel für Ducati. Die beiden Fahrer des Ducati-Teams, Edwin Weibel und Owen Coles kollidierten. Während Coles trotzdem starten konnte, war das Rennen für Weibel schon vorm eigentlichen Beginn gelaufen.

Den besten Start hatte sein Markenkollege Bernhard Schick, der vor dem Yamaha-Fahrer Udo Mark die erste Kehre anbremsste. Mark konnte Schick überholen, Schick holte sich die Führung zurück und dann hieß der Spitzenreiter Ernst Gschwender auf Kawasaki. Gschwender trat schnell die Flucht nach vorne an und sein Teamkollege Andreas Hofmann kämpfte eine Weile mit Schick um Platz zwei, bis er sich auf die Verfolgung seines Freundes machen konnte.

In der zweiten Rennhälfte sah es so aus: Vorne Gschwender, der von Hofmann eingeholt wurde, mit Abstand folgte die Dreiergruppe Karl Truchsess (Kawasaki), Arpad Harmati (Yamaha) und Mark, dann wieder Abstand zu den vier Ducati-Fahrern Peter Rubatto, Bernhard Schick, Herbert Enzinger und Owen Coles, die von den Suzukis von Reiner Jänisch und Sven Seidel gejagt wurden. In der letzten Runde sicherte Hofmann sich die Führung, Gschwender versuchte zwar zu kontern, aber für ihn blieb nur der zweite Rang.

Im zweiten Lauf führten zuerst kurz Weibel, Rubatto und Mark, doch dann holte sich Gschwender den Platz an der Sonne und schaffte es nach einigen Runden, genügend Abstand zwischen sich

und seine Verfolger zu bringen, um einem sicheren Sieg entgegenzufahren. Hinter ihm bildete sich ein Verfolgerpulk, bestehend aus Hofmann, Weibel, Mark, Harmati und Schick. Schick konnte aber auf Dauer das Tempo nicht halten und verlor den Anschluß. Kurz vor Schluß sah es so aus, als wenn Weibel sich den zweiten Platz sichern könnte, aber in der letzten Runde ging Hofmann anscheinend locker vorbei und verwies ihn auf Platz drei vor Mark und Harmati.

Nachdem fast die Hälfte der Superbike-DM gelaufen ist, zeichnet es sich ab, daß die Kawasakis in diesem Jahr den Ton angeben. Titelverteidiger Edwin Weibel hat nach acht von 20 Rennen fast 50 Punkte Rückstand auf Andreas Hofmann, der die Punktwertung vor seinem Teamgefährten Ernst Gschwender anführt. Die Ducatis werden es heuer nicht einfach haben.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki); **2.** Ernst Gschwender (Kawasaki); **3.** Arpad Harmati (Yamaha); **4.** Karl Truchsess (Kawasaki); **5.** Udo Mark (Yamaha); **6.** Bernhard Schick (Ducati); **7.** Herbert Enzinger (Ducati); **8.** Peter Rubatto (Ducati); **9.** Owen Coles (Ducati); **10.** Sven Seidel (Suzuki); **11.** Reiner Jänisch (Suzuki); **12.** Bernd Caspers (Yamaha); **13.** Mile Pajic (Kawasaki); **14.** Mathias Dewald (Ducati); **15.** Frank Jöger (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Ernst Gschwender (Kawasaki); **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **3.** Edwin Weibel (Ducati); **4.** Udo Mark (Yamaha); **5.** Arpad Harmati (Yamaha); **6.** Karl Truchsess (Kawasaki); **7.** Bernhard Schick (Ducati); **8.** Reiner Jänisch (Suzuki); **9.** Wolfgang Hambach (Kawasaki); **10.** Mile Pajic (Kawasaki); **11.** Michael Geiger (Kawasaki); **12.** Achim Penisch (Suzuki); **13.** Bernd Caspers (Yamaha); **14.** Anton Gruschka (Yamaha); **15.** Karlheinz Hennemann (Yamaha).

Punkte: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki) 151 Punkte; **2.** Ernst Gschwender (Kawasaki) 118 P.; **3.** Edwin Weibel (Ducati) 105 P.; **4.** Udo Mark (Yamaha) 97 P.; **5.** Reiner Jänisch (Suzuki) 70 P.; **6.** Owen Coles (Ducati) 51 P.; **7.** Bernhard Schick (Ducati) 50 P.; **8.** Herbert Enzinger (Ducati) 48 P.; **9.** Roger Kellenberger (Yamaha) 46 P.; **10.** Bernd Caspers (Yamaha) 40 P.; **11.** Wolfgang Hambach (Kawasaki) 30 P.; **12.** Tony Heiler (Yamaha) 28 P.; **13.** Karlheinz Hennemann (Yamaha) und Peter Rubatto (Ducati) je 24 P.; **15.** Sven Seidel (Suzuki) 23 P.

BoT in Deutschland

Auch der zweite Lauf der Battle of Twins in Deutschland fand wie der Saisonauftakt auf der GP-Strecke des Nürburgrings statt. So konnte man im direkten Vergleich der Rundenzeiten gut sehen, welches Team in der Pause zwischen den Rennen noch ein paar PS gefunden hatte.

Hatten beim ersten Lauf 37 Fahrer am Training teilgenommen, waren es diesmal 45 Piloten, die sich qualifizieren wollten. Im allgemeinen lagen die Trainingszeiten ca. 1 - 1½ Sekunde besser als im Mai.

Über zwei Sekunden konnten sich Roland Müller, Rolf von der Weyden und Thomas Kausch steigern. Mehr als drei Sekunden fanden Roland Matthias, Gerd Schmitz, Norbert Mertens, Roland Däs, Herbert Hoffmann und Reiner Dräger. Gar über vier Sekunden schneller als beim Training zum ersten Lauf waren Cornelius Braun und Johann von Stevendäl. Hier hatte man gute Arbeit geleistet. Aber den Zeitraum zwischen den Rennen hatten Martin Prichodko, Manfred Bauer und Markus Kurz am besten genutzt. Eine Verbesserung der Rundenzeiten um mehr als fünf Sekunden sagt wohl alles.

Stefan Burkhart, der beim Saisonauftakt nur zwei Runden im ersten Zeittraining drehte und sich mit 2:22.37 nicht qualifizieren konnte, sicherte sich mit 1:57.02 den 26. Startplatz.

Drei Fahrer verschlechterten sich um mehr als zwei Sekunden: Frank Reisky, Reinhard Bäcker und Thomas Schuller. Gleiches gilt für Michael Wies, den einzigen Harley-Fahrer im Feld, der im Training nur auf zwei Runden kam, 10 Sekunden unter seiner Zeit vom Saisonbeginn blieb und sich wieder nicht qualifizieren konnte. An der Qualifikationshürde scheiterte auch Michael Tränklein, der beim Saisonauftakt in der ersten Startreihe gestanden und in seiner Klasse den zweiten Platz belegt hatte.

Die Trainingsbestzeit markierte wieder Thomas Körner, der mit seiner Ducati die Strecke in 1:47.19 umrundete. Damit war er eine Sekunde schneller als beim ersten Rennen im Mai und zwei Sekunden schneller als alle Konkurrenten. Körner fuhr dann auch locker vorneweg, einem ungefährdeten Sieg entgegen. Er überquerte die Ziellinie 14 Sekunden vor Uwe Brunzel, der wiederum 9 Sekunden Vorsprung auf Kratzer hatte.

Sport - Sport - Sport

Dann kam eine Lücke von 20 Sekunden zum viertplatzierten Julius Ilmenberger. Das Feld in der A-Lizenz war weit auseinandergezogen. Nur in der B-Lizenz ging es spannend zu. Die ersten drei Gerd Schmitz, Martin Blug und Norbert Mertens überquerten die Ziellinie innerhalb von 0,3 Sekunden.

Besonders erwähnenswert waren wieder Roland Däs und Cornelius Braun. Däs konnte mit einer Zweiventil-Le Mans mit Serienrahmen acht Vierventil-Ducatis hinter sich lassen und auch Braun zeigte mit der 900 SS noch sechs Vierventilern aus Bologna die lange Nase.

Für die Daytona-Fahrer war es ein schwarzer Tag. Konnte Bernd Walter beim Saisonauftakt noch den dritten Podestplatz besteigen, stürzte er diesmal. Jens Hofmann, der im Rennen die viertschnellste Runde fuhr, überquerte als viertletzter die Ziellinie. Die Guzzi lief nur noch auf einem Zylinder. Weil er in der letzten Runde eine Abkürzung genommen haben soll, wurde er disqualifiziert. Auf dem vierzehnten Rang beendet Reinhard Bäcker das Rennen. Bester Guzzi-Fahrer war Däs auf Rang sieben.

Insgesamt konnten sich 42 Fahrer für das Rennen qualifizieren, von denen dann 35 an den Start gingen. Die Zielflagge sahen 24 von ihnen.

Zieleinlauf: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Uwe Brunzel (Ducati 888); 3. Martin Kratzer (Ducati 888); 4. Julius Ilmenberger (Ducati 888); 5. Gerd Schmitz (Ducati 851); 6. Martin Blug (Ducati 888); 7. Norbert Mertens (Ducati 888); 8. Roland Däs (Moto Guzzi); 9. Roland Matthies (Ducati 888); 10. M. Ahlden (Ducati); 11. Cornelius Braun (Ducati 900 SS); 12. Karl-Heinz Müller (Ducati); 13. Heiner Born (Ducati 888); 14. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona); 15. Stefan Burkhart (BMW).

A-Lizenz: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Uwe Brunzel (Ducati 888); 3. Martin Kratzer (Ducati 888); 4. Julius Ilmenberger (Ducati 888); 5. Roland Matthies (Ducati 888); 6. Karl-Heinz Matthies (Ducati); 7. Roland Müller (Ducati 888); 8. Hans Furtwaengler (Ducati).

B-Lizenz: 1. Gerd Schmitz (Ducati 888); 2. Martin Blug (Ducati 888); 3. Norbert Mertens (Ducati 888); 4. Roland Däs (Moto Guzzi); 5. M. Ahlden (Ducati 888); 6. Cornelius Braun (Ducati 900 SS); 7. Heiner Born (Ducati 888); 8. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona); 9. Stefan Burkhart (BMW); 10. M. Bauer (Ducati); 11. R. Streil (Ducati 888); 12. Joachim von Eiser (Maxcom BMW); 13. Kai-Uwe Lohrengel (Ducati 888); 14. Jochen Büscher (Moto Guzzi); 15. Markus Kurz (Ducati 888).

Punkte: A-Lizenz: 1. Martin Kratzer (Ducati 888) 35 P.; 2. Thomas Körner (Ducati 888) 29 Punkte; 3. Roland Matthies (Ducati 888) 24 P.; 4. Roland Müller (Ducati 888) 19 P.; 5. Uwe Brunzel (Ducati 888) und Harry Fath (Ducati 888) je 17 P.; 7. Bernd Walter (Moto Guzzi Daytona) 15 P.; 8. Julius Ilmenberger (Ducati 888) 13 P.; 9. Rolf van der Weyden (BMW) 11 P.; 10. Karl-Heinz Matthies (Ducati) 10 P.; 11. Hans Furtwaengler (Ducati) und Jens Hofmann (Moto Guzzi Daytona) je 8 P.

B-Lizenz: 1. Martin Blug (Ducati 888) 37 P.; 2. Norbert Mertens (Ducati 888) 30 P.; 3. Roland Däs (Moto Guzzi 2-Ventiler) 26 P.; 4. Gerd Schmitz (Ducati 888) 20 P.; 5. Cornelius Braun (Ducati 900 SS) und Heiner Born (Ducati 888) je 19 P.; 6. Michael Tränklein (Ducati 888) 17 P.; 7. Manfred Bauer (Ducati) 12 P.; 8. M. Ahlden (Ducati 888), Thomas Kausch (Ducati 888) und Joachim von Eiser (Maxcom BMW) je 11 P.; 11. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona) und Martin Prichodoko (Ducati 888) je 8 P.

Ducati
Gilera
SPIEGLER
BREMSTECHNIK
brembo
bftubo

MOTOR
RAD
Raphael Ulrich
HANDEL

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

Service für Neu- und Gebraucht-motorräder

Schweißen von Aluminium und Niro

Dreh- und Bohrarbeiten

SLICK 50

DAVIDA

Helme und Motorradbekleidung
Traditionals made in England

Italdag in Soesterberg

Jedes Jahr veranstalten die 11 holländischen Italo-Clubs der Marken Aermacchi, Benelli, Bimota, Ducati, Gilera, Lambretta, Laverda, Moto Guzzi, Moto Morini, MV Agusta und Vespa den Italdag im Militär Flugzeugmuseum in Soesterberg. Ein Termin, den man auf keinen Fall verpassen sollte.

Die Clubs stellen zwischen den Flugzeugen des Museums über 100 Motorräder aus, zu denen Veteranen wie Ferrari, Maserati, Rumi, Prototyp, Umbauten und Rennmaschinen gehören.

Auch in diesem Jahr bekam der Besucher wieder viele Motorräder zu sehen, die man kaum woanders nochmal erblicken wird. Der Laverda Club zeigte den Prototypen der neuen Laverda 650, deren Produktion in den Sternen steht. Am Gilera-stand konnte man ein ca. 50 Jahre altes Saturno Renngespann bewundern, unter den zahlreichen Benellis befand sich ein Eigenbau mit dem Motor der SEI und einem selbstgefertigten Alufahrwerk in Deltabox-Bauweise. Und unter den Rennmaschinen zog eine Aermacchi Ala D'oro die Blicke genauso auf sich wie eine Werksmaschine von MV Agusta.

An ihren Ständen verkauften die Clubs die üblichen Artikel wie Clubzeitungen, T-Shirts, Poster, Reparaturanleitungen, Anstecknadeln....

Wer in der Flugzeughalle mit dem Bewundern der zahlreichen Exponate fertig war, konnte auf den Besucherparkplätzen gleich weitermachen. Dicht an dicht parkten dort hunderte von italienischen Motorrädern. In Holland fahren im Vergleich zu Deutschland viele Aermacchis, Benellis und Laverdas. Alleine von der sechszyylinder Benelli waren fast 10 Stück rund um das Museum geparkt und wann sieht man schon mal mehr als 10 Aermacchis an einem Tag? Von den aktuellen Guzzis scheint die California III das beliebteste Modell zu sein.

Als Rahmenprogramm gehören italienisches Essen, Getränke, Eis und Livemusik zu dieser gelungenen Veranstaltung. Ca. 10.000 Besucher nutzten das gute Wetter und kamen nach Soesterberg. Es war ein ständiges kommen und gehen und die Luft war erfüllt vom Brummen der Motoren. Besonders positiv zu erwähnen ist, daß der Eintritt zu dieser Veranstaltung kostenlos ist!



Italienische Motorräder der Besucher zwischen den Flugzeugen des Museums.

Motalia Anzeigenmarkt

Aermacchi

350 Sprint- und SS-Teile: Motore, Rahmen, Räder, Tanks uvm. in mäßigem Zustand einzeln oder zusammen zu verkaufen, Tel. 02065/65876

Aprilia

Verkaufe Aprilia 600 Wind, EZ 90, 30000 km, Hepco + Becker Träger, Hauptständer, 5200,- DM, Tel. 07123/35047 ab 18.00 Uhr

Benelli

Tornado 650 S, Bauj. 74, Italienimport, guter Zustand, Preis VS, Karsten Winkel, Paulusstr. 12, 5060 Berg. Gladb. 2

Suche 250er Benelli (Viertakt-Vierzylinder) als Unfallmaschine. Tel. 04381/7701

Cagiva

Cagiva 900 Elefant, EZ 4/91, sehr guter Zustand, Extras, VHB 12.500,- zu verkaufen, Tel. 04161/87851

Ducati

GT 900 Top - Originalzustand, TÜV neu, 17000 km, zum Kaufpreis von 6800,- DM, Tel. 089/9043994

Bitte alle Besitzer von Einzylinder Königswellenmaschinen bis 200 ccm (Serien/Renn/Cross/Enduro/Umbauten/Eigenbauten) bei mir melden zur Erstellung eines Registers. Alle Daten werden in einer Kartei festgehalten und auf Wunsch zur Restaurierung, Zulassung, Typ u. Baujahrbestimmung gegen Porto zugesandt, Tel. 06104/43306 Everling

Suche orig. Verkl. 750 SS rund, kein Nachbau! Tel. 07240/5334 ab 18.00



ZWEIRADTECHNIK

GUZZI • DUCATI • LAVERDA
MORINI • AERMACCHI • MV AGUSTA

**Klassiker • Neumaschinen
Werkstatt • Ersatzteile**

Wolfgang Frodl
Mindelheimer Str. 49 a
D-8908 Krumbach
☎ 08282 / 1545 · Fax 621 92

Suche Rahmen mit Brief für Königswellen-Duc. Auch kompl. Unfaller, Tel. 030/7852737

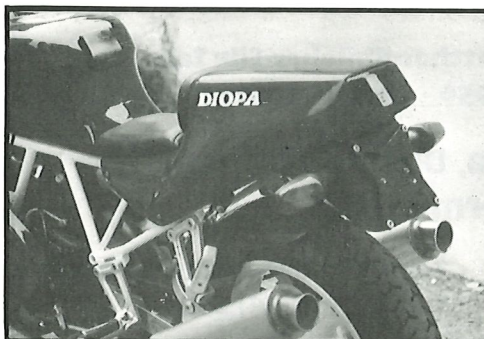
DESMOTHEK BERLIN

030/6618195

Neufahrzeuge/Werksgarantie
Preiswerter geht es nicht!

Garagenräumung! Alles was sich so in Jahren an Teilen für 900 SS angesammelt hat. Tel. ab 19.00: 0711/4570569

Ducati 900 MHR, Bj. 1/82, VHB 10.700,- DM oder Tausch gegen 750 Sport oder 750 SS mit Wertausgleich, Tel. 05647/1031



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

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

DIOPA

● **GFK**

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

Ducati - Bimota -
Husquarna - Cagiva
Vertragshändler

ITALMOTO



Motorräder führender Hersteller

Ersatzteilprobleme?

Wir unterhalten ein Großersatzteillager an Original
sowie Zubehörteilen für alle Königswellen +
Zahnriemenducatis mit Versandservice!

Preisbeispiele:

| | |
|---|-------|
| Ritzel, alle Köwe-Modelle + Pantah | 39,- |
| Kettenrad, alle Köwe-Modelle + Pantah Stahl | 43,- |
| Kettenrad, alle Köwe-Modelle + Pantah Alu | 70,- |
| Schwingenbolzen, alle Köwe-Modelle | 45,- |
| Schwingenbuchse, alle Köwe-Modelle | 30,- |
| Sportnocke, 250-450 Federmotoren | 230,- |
| Pleuelsätze, 2 Zyl-Königswelle | 690,- |
| Ölfilter, alle neuen Modelle | 20,- |

Original Veglia Instrumente:

| | |
|-----------------------------------|-------|
| Drehzahlmesser per Competizione | 289,- |
| Tacho, Zeiger schwarz, 0-240 km/h | 230,- |
| Tacho, Zeiger rot, 0-240 km/h | 230,- |
| Tacho, Zeiger rot, 0-270 km/h | 230,- |
| Drehzahlmesser, Zeiger rot | 200,- |
| Ölthermometer, Zeiger schwarz | 99,- |
| Wasserthermometer, Zeiger schwarz | 129,- |

**Ersatzteilkataloge + Werkstatthandbücher für fast alle
Ducati Modelle von 1950 - 1993 lieferbar!**



**Achtung neu: Bimota, Ducati, Triumph
Motorradvermietung**



Italmoto GmbH * Heinkelstr. 29
3008 Berenbostel/Hannover

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

Motalia Anzeigenmarkt

Suche dringend für
Dell'Orto 30/36-
Rundschiebermodell
einen Satz runde
Vergaserdeckel aus
METALL (wie damals bei
Ducati Pantah Serie), Tel.
0221/439905 (Heinz)

Verkaufe von Ducati 900
Superlight Marvic-
Verbundräder, super
leicht und sehr schön.
Preis: VB, Tel. 0861/
64236

Ducati 851, Bj. 92, 6000
km, Stahlflexleitung, ital.
Auspuff, Preis 21000,-
DM, Tel. 07665/41390
abends 40177

860 GTS-Gespann, TÜV
4/94, EML-Umbau, 15",
Desmo, VHB: 12800,
Tel. 07232/70980



Wir haben schon ...
WAHNSINNS-EDELTEILE für
MONSTER M900

- Speichenräder
- Carbon/Kohlefaser-Teile
- Instrumenten-Konsole mit Drehzahlmesser
- Cockpitverkleidung
- Auspuffanlagen

Edelteile M 900, 750-900SS, 851, 888

„Versand“ + „Direkt-Verkauf“
75179 Pforzheim • Villingerstr. 7
07231/35 40 63 Fax/354150

Suche ET-Katalog (nur für
Fahrwerk) von Mark 3-Bj.
74, sowie von 1 Zyl. Sport
Desmo Bj. 72-74. Auch
als Kopie. Des weiteren
auch das Buch über die
beid. Ital., die in den 60er
Jahren mit ihren 175er
Duc's eine Weltreise
machten. Text u. Verl.
sind mir leid. nicht
bekannt. S. Kranz, 7967
Bad-Waldsee, Zur
Spitzenkapelle 5, T.
07524/3595 ab 17.00 h.
Zahle gut od. biete evtl. 1
Zyl. Teile i. Tausch.

Suche HR II Teile:
Verkleidung, Scheibe,
Scheinwerfer, Blinker,
Spiegel, Kupplungs- und
Bremsgriffeneinheit, Elektro-
Kombischalter li, NCR
Monococ, Tel. 0781/
22940/24180

DUCATI



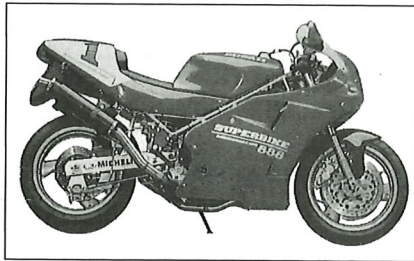
agv

Norton

CAGIVA

TRIUMPH

HS



H. S. MOTORRAD-TECHNIK

Gutenbergstraße 48

2350 Neumünster

Tel. 0 43 21/34 33 · Fax 34 20



Motalia Anzeigenmarkt

Suche dringend Gutachten für Dell'Ortos ø 36 o. 40 auf Ducati 750 Sport 88-90 (auch Kopie), Rolf Traumer, Hauptstr. 34A, 6799 Quirnbach, 06383/5364

1 Zyl. 450 TS Polizia zu verk. FP 2600,- DM. Sitzbank 350 Sebring gebr. 75,-DM. 3 Bremsscheiben Pantah gebr. a 30,-DM. Gußräder Pantah-Vento gebr. a 75,-DM. Versch. 750 GT-Teile gebr. wie Rahmen u.s.w. zu verkaufen. Tel. 07021/2462

Zur Erstellung eines Einzylinder-Registers bitte ich alle Besitzer von Ducati Königswellen bis 200 ccm auch Cross/Renn- und Eigenbauten sich zu melden, um Fahr- bzw. Motornr./Bj./Technische Daten/Besonderheiten zu registrieren und auf Anfrage zur Restauration usw. zur Verfügung zu stellen. Tel. 06104/43306 (Everling)

Ducati Pantah 600, Neuaufbau '91, Rahmen verzinkt u. rot pulverbeschichtet, Neulack rot, original Aufkleber, Ledersitzbank, Stahlflex, offene Vergaser, Konis, alles eingetragen, zu verk., Tel. 07152/56373 ab 18.30 h

Verkaufe Teile für 450 SCR: 1 Tank 100,-, 1 Sitzbank 100,-, 1 Vergaser VHB 29 100,-, 1 Seitenständer 50,-, 1 Nockenwelle 100,-; für 500 SD: 1 Kolben ø 78,6 80,-; für 350 Vento: 1 Vergaser PHF 30 100,-; für 250-450 Desmo: 1 Höcker kompl. 250,-, 1 Innenschutzblech 100,-; Karl Sprügel 07361/37258

Suche Gabelbrücken (oben/unten), Tauchrohr (rechts), evtl. kompl. Gabel, Bj. 84, Tel. 05224/4808 (Ralf)

860 GTS-TR 500 Gesp., 15" EML Räder, gerad. Primärtr., Neu: Staschelw. Köpfe, Mahlekolb. u. Zylinder, alle Lager neu, techn. 1, Lack 3, VB 15t DM, nehme gute Lav. 750 o. 500er SFC in Zahlung, Tel. 09193/1866

DUCATI KÄMNA



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

Viele Gebrauchtteile f. Italobikes, speziell für Guzzi V 65, Guzzi 1000 SP + LM, Ducati 500, Tel. 0711/6872035

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

900 SS ab Bj. 91 Leistungskrümmen VB 500,-, 04532/21769 spät abends

350 Scrambler, 1-Zylinder, 450-er Rahmen, Bj. 1975, 17 PS, dt. Brief, für Bastler VB 2.500,-, Tel. 08531/2262-14 ab 16.30 -/21951

Motalia Anzeigenmarkt



071 51 / 52877

desmo
DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

DUCATI

Andreas Nienhagen
Eberhardstraße 28
7050 Waiblingen 4
Hegnach

| | | | |
|--|-------|----------------------------|-------|
| Unterbrechergrundpl. Paralelltwin kpl. | 98,90 | Tachuantrieb Einzylinder | 52,80 |
| Unterbrecher Paralelltwin | 17,20 | Unterbrechergeh.deckel 750 | 23,00 |

Anlasser m. Primärdeckel -neu- Bj. 76-78 f. Königswellen-Twins 550,- DM, Tel. 05321/24365 ab 19.00

Rundmotor S Gabel Marzocchi überh. u. poliert für Lockheed o. Scarabzangen 950,- VHB ohne Brücken; 2 linke Scarabzangen je 150,- u. Brembozangensatz 900 SS ohne Schritzug kompl. 200,-; Pantah Räder FPS-S2,SS VHB; Tel. 05401/45558

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Suche 900 SS Teile wg. Frontschaden, Bj. 90, Tel. 0445 1/860918 ab Fr

Zu verkaufen für Königswellen 750/900 SS eckig Kickstarter NEU Preis VHS, Tel. 07623/2689

DUCATI LAMBDA MOTOCICLISTA

Über 80 Polyestererteile 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

Ducati 900 SS, Bj. 80/95, schwarz/gold, viele Eintragungen, Gleitlagerumbau, VB 17500 DM, Tel. 0211 / 3983985

Verkaufe für 85 l bis Bj. 91: Stahlheck, Soziusfußrasten, Zweimannhöcker, Vorderrad- u. Hinterradkotflügel und kpl. Verkleidung o. Scheibe 1a-Zustand, Preis VS, 09561/63538

Suche für Ducati 900 SS, Bj. 90, Tank, Vorderrad, Auspuff Kohle oder Alu hochverlegte, Bernd Schacke, Waldstr. 171, 6723 Lustadt

Verk. neuen GFK-Hinterradkotflügel f. 900 SS, Bj. 89/90 für 100,- u. 2 neue Malossi Alu-Ansaugtrichter m. Sieb, kurze Ausführung für 40er Dell'Ortos f. 50,- (NP 70,-), 06327/4272

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 für Pantah 500/600; suche Getriebe für Pantah oder kompl. Motor; Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

Suche für Königswellenmodelle Original Ducati Abziehvorrichtung für Bosch Zündrotor mit Zahnrad Z=32 Ducati ETL. Nr. 88713.0133 Angebote an 07623/2689

Suche dringend Briefkopie o. TÜV-Gutachtenkopie in der FI Kohlefaseranlage für 85 l eingetragen ist, oder eintragungswilligen TÜV-Beamten. Belohnung, 09561/63538

DANIELE MOTO
Italienische Motorräder

Firma Daniele Moto
Inh.: Marco Daniele
Obergasse 30
6090 Rüsselsheim 5
☎ 061 42 / 3 33 06 + 3 29 26 · Fax 3 41 99
Großes Gebrauchtmotoren- + Teilelager
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

Suche für 900 SD Kettenschutz, Tel. 0541388840, Fax 05413335435

Suche Briefkopie von HR I (HR II) mit eingetragenen Contis ohne Einsätze u. hoher dB (A) Zahl Fahrgeräusch, Tel. 02605/3490 ab 18.00 h

Ducati - Thome-Umbau 1000 Mille, EZ 4.87, 17800 km, Eingetragen: Contis offen, 40er Dell'Ortos offen, Konis, Speichenräder, TÜV 6.95, 1a Zustand + E-Teile + Extras, VB 14800,-, Tel. 089/9043994

Suche von Ducati ab 1970 Prospekte, Betriebsanleitungen, Werkstatthandbücher, Ersatzteilkataloge und ähnliches auch von aktuellen Modellen. Angebote an Tel. 07623/2689

Motalia Anzeigenmarkt

Gilera

Leider muß sie weg... Gilera Dakota 500, Reiseenduro, I.Hd., I.Zul. 02/91, 26 kw, Reifen, Kettensatz, Batterie alles neu, 24.000 km nur in liebevolle Hände abzugeben für VHB 6.800,- DM, Tel. 04502/74734 (evtl. Anrufbeantworter)

Saturno, Bj. 89, 6.000 km, TÜV neu, ital. Auspuff, Sportmax, White Power vo. u. hi. + Stahlflex (Gutachten vorh.) incl. Orig.teile, VB 9.200,00, Tel. 0911/615442

Guzzi V75-4V: Optisch 1A, orig. Zustand, Technisch total neu aufgebaut (Nockenwelle, Zylinder, Köpfe, Ventile + Federn, Zündung, Getriebe ausdistanziert), wenig km, Tel. 0043/222/568331

Verkaufe BOT-Guzzi, Stolle-Motor, Einarmschwinge, mit Brief, viele edle Teile komplett oder einzeln, 08681/9370

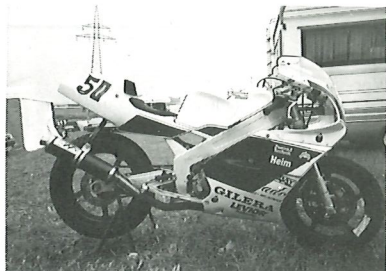
VK: Endantrieb u. Getriebe 1000 G5, zweiteilige Vollverkl. Ago auch als Halbschale nutzbar. Suche P3 gebraucht. Vk Kreuzgelenk, 07541908506 o. 07544/71106

Suche für Moto Guzzi V7 Sport, Bj. 73, orig. Fußrastenanlage, original Cockpit für Kontrollleuchten und original Trichter, Tel. 02563/6037

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Verk. Morini 500 S, 44' km, guter Zust., VB 3.000,- u. Moto Guzzi Ercole, Bj. ca. 1953, VB 3.000,-, Tel. 0881/8478 ab 20.00 Uhr

Verk. 2 30 ø mm Rundschieber Vergaser fast neu 400 DM, 05731/51201



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

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

Zubehör - Gebrauchtteile - Gilera Spezial-Tuning

GILERA DUCATI MORINI

Neu: Kohlefaserteile für Gilera Saturno

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

Guzzi

SP I, sehr guter Zustand, VB 6400,- DM, Tel. 02861/65489

Moto Guzzi LM II, TÜV 4/94, offene Dell'Ortos, Lafranconis (eingetragen), 33000 km, guter Zustand, original LM II-Sitzbank, Preis: VHB 8000,- DM, Tel. 04486/1513

Verk. Finkentey + Klaumann Vollverkl. mit Scheinwerfer u. Blinker u. Höckersitzbank, Preis VHB, Tel. 0441/4860871

Für V 65 Lario, schwarze Lafranconi 1 Jahr gefahren, orig. Reparaturhandbuch, Preis VHS, Tel. 05404/6821

Suche Drehzahlmesser LM III, Tel. 04123/5936

Verk. Becker-Träger chrom + Hepco-Koffer + Topcase für Mille GT + Tank (schwarz) + Sitzbank; Suche 40er Gabel u. Briefkopie mit eingetr. off. Ansaugtrichter (Mille, Bj. 88), Tel. 09342/39285

Suche V 65 Lario oder V 50 Monza mit Motorschaden oder bis auf Motor und Getriebe komplettes Motorrad, Tel. 02244/3686 (nach 16.00 Uhr)

Motalia Anzeigenmarkt

850 GT, Bauj. 72, Zust. wie neu, TÜV, Reifen, alle Verschl.teile neu, orig. Zust., Kerngesund, FP 7.900, Tel. 07240/5334

Viele Gebrauchtteile f. Italobikes, speziell für Guzzi V 65, Guzzi 1000 SP + LM, Ducati 500, Tel. 0711/6872035

Moto Guzzi Stornello Scrambler 125, Unfall, deutsche Papiere, komplett, 1500,- DM, Tel. 0621/303976

Verkaufe 1000 G5, sehr guter Originalzustand, wenig gelaufen, VB 7400,- DM, Tel. 02861/65489

Verk. f. Guzzi kompl. Zylindersatz 850 ccm (rund) wenig gel. ca. 4t km VHB, Zylinderköpfe LM II im überh. Zustd. u. Ölwanne, Marzocchi Stoßd. hi. 50,-, G.stabi "Idea. Uno" LM II 50,-, Vorderschutzb. LM 50,-, Brembosättelsatz 150,-, Stucchi Endtöpfe 50,-, Tommaselli Lampenh., Tel. 05401/45558

LM II Köpfe, Kurbelwelle, Steuergehäusedeckel, Verteiler zu verkaufen, Tel. 0251/211994

Stucchi VVK mit H4, Halter, getönte Scheibe, Spiegel, VB 250,-; Schwinge S3-LM II rot VB 200,-, Tel. 02644/5161 ab 18.00

Verkaufe Le Mans I, Bj. 76, TÜV 8/94, VB 6250 DM, alles weitere unter Tel. 040/2997094

Für Mille GT: Hepko-Becker-Träger + 40l Krauserkoffer 300,-, 1 Sitzbank 80,- + kpl. Satz Blinker 25,- 0531/893624 abends

LM 3, 40t km, touring + sportlich mit Power, bester Zustand, DM 7000,-, Tel. 0611/520585 + 521949

Verkaufe WBO-Aluminium-Tank + Verschluss, Ausführung: Classic (lang), VB 590 DM, Tel. 04221/120176 ab 16.30 Uhr



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 Vorführrad 15.900,-DM

Dauerniedrigpreis
Synchrontester - 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

Moto Guzzi V 1000 G5, Bj. 1.7.78, TÜV neu, km 43.000, gut. Zust., Vor.-Gab. u. Federb. Marzocchi, Cockpitver., La Franc. u. dB Erhöhung, Bor.-Felg., verchr., alles eingetragen, Preis: VB 7900,- DM, 0821/577345

Ver. Sitzbank 750 S, Lima 180 W, Tel. 0251/797135

Suche günstig guterhaltenen, gebrauchten Schalldämpfer für Nuovo Falcone Militare, Tel. 0881/8478 ab 20.00

Suche von V 65 Florida Schutzblech vorne, l.+r. Seitendeckel von Cali II, Tel. 0481/71980 ab 18.00

Verk. Moto Guzzi LM I, Bj. 77, fast original, VB 7500,-, Tel. 0202/4698445

Motalia Anzeigenmarkt

Valpolini Sitzbank 2-Mann 300,-,
P+VW Halbschale Classic mit
Doppelscheinwerfer 350,-, beides
für LM I in rot lackiert, 07626/8644

Ago-VVK, Stummel LM 3; Blinker:
LM I vo., LM II vo. u. hi., LM III vo. u.
hi.; Tank LM III (leicht beschädigt);
Fußrasten LM III; Cockpitgehäuse
LM III; Steckachse vo. LM III; Sitz-
bankpolster LM II; Ole Tüchsen,
Fabriciusstr. 16 A, 2950 Leer

Airone Sport, Bj. 1947 sehr guter
Zustand, Preis VHS, 07203/8341

Für LM 4+5, Hepko+Becker Ge-
päckträger mit Kofferhalter, 1 Jahr
alt, chrom, VB 250,-, Tel. 07731/
68796

Verk. von 750 S3, 1 kompl. Gabel
und Vorderrad mit Bremsscheiben
u. Steckachse, guter Zustand, VHB
DM 1000,-, Tel. 07231/789273 ab
19 Uhr

V7 Sport 750 S neuer Kabelbaum
80,-, Hinterachsantrieb 200,-, Bosch
Statorspule 14V 25A 30,-, 02402/
36606

Verk. Windschild Cal.II, Sturzbügel
Schutzblech Lenker Mille GT,
Seitenwagen Velorex 563 fabrikneu,
Tel. 05461/1766

Cal. III, EZ 4/93, Koffer, Topcase,
Windschutzscheibe, 14500,-, Tel.
089/21953445 (bis 16.00)

Tausche Moto Guzzi 1000 S
(Bestzustand) Bj. 91, km 27000 mit
viel Zub. gegen G5 (mit Wertaus-
gleich), 02834/7284

LM IV, EZ 6/86, Reichert-Racing-
Umbau, Speiche 18", Lafranconis,
off. Tr., Stahlflex, Fußrasten KVT,
Piranha, Schr.-VA, Aluteile poliert,
alles TÜV, Optik + Zustand 1a
Preis VS ab 19 Uhr, Tel. 02739/
6539

Suche dring. lange Feder für V7
Verteiler oder wer hat Erfahrung
mit Umrüst. auf 2 Kontakt Verteiler,
05452/3488 Dietmar ab 20.30 Uhr

LM III: 76 PS, Bj. 7.84, sehr guter
techn. u. opt. Zst., Lack, Kuppl.,
Lenkkopflager, Bremsbel. u.
Kleinteile neu, Bitubo Gabelstoß-
dämpfer überholt, Konis, H4,
Piranha Zünd., LM I Cockpitverkl.,
dazu DMB Vollverkleid., Preis VHB
7450,-, Tel. 07252/86325

Suche Magni Guzzi Classio nur
Bestzustand, Tel. 06841/5809 Guzzi
Horn

LM IV, 35000, '87, Halbsch.,
Höcker, Lafr., Fußr., Batt., Reifen,
TÜV neu, umst.h. 8500,-, Tel.
06853/5525 n. 18.00

LM II Teile: Gußräder, Sitzpolster,
Blinker, Bremsleitung, Kleinteile,
Tel. 04452/7293

BARTHOLLI TITAN - STECKACHSE

Das unschlagbare Leichtgewicht

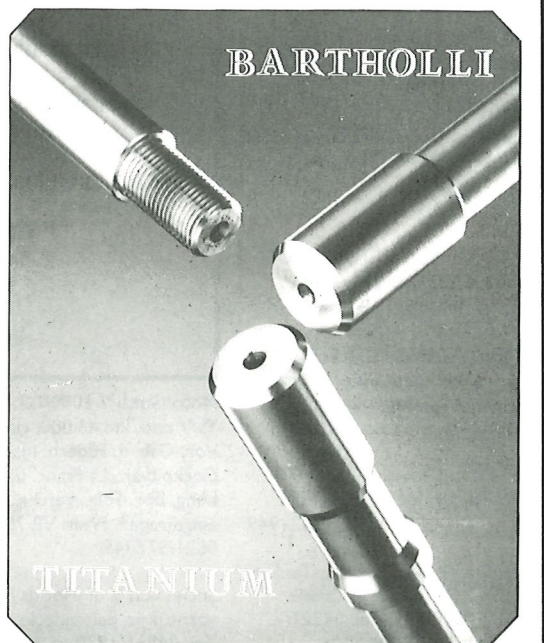
Der Dichte herkömmlicher Stahl-
werkstoffe (7,9 kg/dm³) steht
hier die Dichte des in Rennsport,
Luft- und Raumfahrt erprobten
Werkstoffs TITAN AL 6 V4
(4,5 kg/dm³) gegenüber.
Eine Gewichtsersparnis von ca.
40 %, gepaart mit der vierfachen
Festigkeit gegenüber z.B. Edel-
stahl, macht TITAN zum ultimativen
Material für Radsteckachsen und
Motorhaltebolzen.

Auf Wunsch sind auch bei unseren
TITAN-Steckachsen Einzel- und
Sonderanfertigungen - beispiels-
weise Hohlbohrung - möglich.

BARTHOLLI Italo Parts



Hajo Barth &
Oliver Oettel GBR
Lucas Str. 10
5210 Troisdorf-Bergheim
0228/455623 oder
02241/404335
Fax 0228/455622



Motalia Anzeigenmarkt

850 T, Bj. 74, TÜV 3/94, Alu/
Edelstahlschr. poliert, viele Neu-
teile, neue Kupplung, sehr
schöner u. guter Zustand, VB DM
6300,-, Tel. 09644/8800

Moto Guzzi Le Mans 2, 36000 km,
viel Zubehör, La Franconis, Spei-
chenräder für 6500,- DM. Tel.
02747/2371

Verk. Originalteile LM 3: Tank,
Sitzbank, Seitendeckel, Hauptstän-
der, Rastenanlage und Stützen für
Rahmenheckänderung LM 4, Tel.
07121/59798 oder 02522/6818

Moto Guzzi T3 Cali, Bj. 80, Original
gt. Zustand, Speiche, VHB 9000
DM, Tel. 07344/3512

Gesucht für Le Mans I: linker
Lenkerschalter NEU/gebraucht
DEFEKT bitte alles anbieten, Tel.
07623/2689

Moto Guzzi LM III, 82, 55000, 9.94,
Lafra. eingetr., viele Extras, 2. Hi.rad
n.ber., Topzustand, 7500,- Tel.
08571/5856 nach 19 Uhr

Hier könnte Deine kostenlose private Kleinanzeige stehen!

1000 SP, TÜV neu, Reifen neu,
guter Zustand, Preis 7000 DM, Tel.
02152/510019

LM III Umbau '87 auf 1000,
Vollverkleidung, rot, Konis,
Speichenräder, ca. 5000 km, EZ 84,
VHB I 1000,-, TÜV 9.94, Tel.
07262/7784

Mille GT, rot, Speiche, EZ 3/90,
TÜV 7/94, 38t km, 2. Hand, Scheibe
u. Koffer, techn. u. optisch 1A, VHB
9.500,-, Tel. 02944/1314

Verk. 1 St. Aluklemmstück für
Verlicchi-Lenker ø40 für 40,-; 1
Reifen 100/90-VR 18 MP7R 50%
40,-; Suche defekte eckige Zyl.
Köpfe auch schrott zum Basteln,
Tel. 07742/7235

Verk. komplett Motor LM3 im
Orig.-Zustand, 30000 km. Preis VB.
Tel. 06431/3958

Moto Guzzi LM III Rahmen m. Brief
(viele Eintragungen), Alu-Tank m.
Flugverschuß, Getriebe LM (5000
km) z. vk., 02596/1335

Verkleidung für V 50/V 65, mit M-
Lenker, zurückversetzter Fußra-
stenanlage, Preis 500 DM komplett,
Tel. 02152/510019

Suche gut erhaltenen Gepäckträger
und Koffer für LM I. Tel.: 06071/28-
7808 oder 06085/2606

ITALO MOTORRAD HANDEL

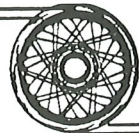
Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

750 S rot, 40.000 km, Bj. '74, Doppelscheibe vorne
Le Mans I rot/schwarz, 42.500 km, Bj. 76, s. schöner org. Zustand
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
Le Mans IV weiß/rot, 40.000 km, Bj. '86, Top-Zustand m. Verklgd.
Le Mans IV rot/schwarz, 30.100 km, Bj. '85, m. Verklgd. 18-Zoll
T3 silber, 19.700 km, Bj. '76, orig. Zust., Speichenräder
T3 stahlblau, 49.500 km, Bj. '81, m. Lenkerverk., Sturz b.
T3 rot, 41.100 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl. u. Koffer
T3 California schwarz, 29.970 km, Bj. 77, orig. Zustand
T4 dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer L/R, Top-Case
California II weiß, 40.000 km, Bj. '84, m. gr. Topcase, orig. Zustand
California III 15.000 km, Bj. '91, braun/gold Lacktöne (orig.)
Tourenverklgd. mit großen Top-Case - Neuzustand
SP 1000 silber, 53.000 km, Bj. '79, orig. Zustand - top-
V 1000 Convert blau, 28.000 km, Speiche, orig. Zust., TÜV
V 1000 G5 schwarz, 55.700 km, m. gr. Tourenkoffern, gt. Zustand
V7 Cali 750 ccm bordeaux-metallic, Bj. 70, sehr schöner 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
Mille GT rot, 6.000 km, Bj. '92, neuwertig

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

B. ESCHER
Unterstraße 70
4717 NORDKIRCHEN 2



Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe ALU und V2A hochglanzpolierte Teile!

| | |
|---|------|
| Original Batteriegrundplatten 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

Verkaufe für V7 700: Koffersatz Metall mit Halter 350,-; Sturzbügel mit Beinschildern 200,-; Verkleidung kompl. 200,-; Beifahrersitz 40,-; Buchelli Rep.Anleitung V2: 20,-; Tel. 09153/4360

Für LM IV u. V original Krümmer, Heckteil mit Schutzblech, Halbschale, Seitendeckel li. u. re., Sitzbank als Höcker abgepolstert (schwarz-rot bezogen) alles VB, Tel. 06834/56609

Moto Guzzi LM III, Bj. 1981, 24t km, s/w, Sturzbügel, sonst original, DM 7900,- oder Tausch gegen Mille GT/ Cali II, Tel. 04144/8091, Fax 4878

Verkaufe folgende Teile: V 50 zum Schlachten, Kurbelwelle + Pleuel neu 1000,-; LM I Kardan 350,-; V7 Kardan 400,-; Rahmen Cali. II neu 800,-; Ago. Vollverkl. + Valpolini Wechselhöcker für LM zus. 350,- 2 Ventildeckel LM I 50,-; Tel. 04505/694

Verk. Lafranconi Competizione für T3 sowie Sitzbank mit Rehling und Sturzbügel hinten für G5. Tel. 05156/1304

LM III, Bj. 85, Rahmen kunststoffbeschichtet, Motor überholt, Stahlflex, Optik + Zustand IA, VB 8800,-, Tel. 0911/609608

Verkaufe von Moto Guzzi T3: Schutzbleche verchromt, Radnaben mit Lager, Gepäckbrücke, Telegabel, Gabelbrücke, Tank, Sitzbank, Seitendeckel schwarz, Rücklicht neu, Luftfiltergehäuse mit Ölabscheider, kompl. Hinterradfedern verchromt, Borranifelgen, Paioli Luftfederbeine, Flachschiebervergaser 30 ø, dazu div. Kleinteile, Tel. 040/5312130

V 50 Monza, Bj. 81, ca. 13t km, seit 88 stillgelegt an Bastler 2.500,- DM, Motor, Getriebe, Hinterradantrieb, Rahmen mit Brief etc., Preis VHS, 0621/581366

Verkaufe von Mille GT wegen Gespannumbau: Seitenständer, Gabel, Schutzblech vorn (rot), Steckachse vorn, Akrontfelgen vorn/hinten (18"-2.14 B 40/18"-2.50 B 40), Metzeler ME 33 (110 90H18, ca. 50%), 2 Blinker, Tel. 0551/302-7102 oder 05506/7333

California III, 70. Jubiläumsmodell Nr. 2/100, neuwertiger Zust., ca. 2.500 km, für 16.000,- zvk. weg. gesund. Gründen, bitte ab 20 h, Tel. 0721/590404



Vertragshändler



Tel. 07 61/462 63

79115 Freiburg, Schönauer Str. 2



STORK
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.

Motalia Anzeigenmarkt

Speichenräder

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

auch andere Größen ab Lager lieferbar



„MOTO GUZZI“

Teile-Direktimport
+ Zubehör + Edel-Teile

M. Hartmann
MAX

Ersatzteil-Zentrum:

Villingerstr. 7 • 75179 Pforzheim

072 31/35 39 21 o. 35 40 63

Verk. LM 3 Teile: Bosch-Starter 350,-; Stummellenker 60,-; Gußräder 400,-; obere Gabelbrücke 80,-; Tauchrohre 200,-; Bremsscheibe vorn 150,-; Adapter f. Serienbremsscheibe 80,-; Stoßdämpfer hinten original 180,-; Halterung Verkleidung 50,-; Verkleidung Unterteil original 250,-; versch-kunststoff.; Batteriekasten unter Getriebe, groß V2A 130,-; Sitzbank Typ Agostini 150,-; Lenkungsdämpfer original 25,-; Tank LM 2 180,-; verchromte Lenkerarmaturen links (Schalter) neu, 80,-; Scheinwerfer LM 3 original 30,-, Tel.: 0246 1/7253 (Wolfgang)

Ersatzteilkatalog und Werkstatt-handbuch für V 35/50 je 20 DM, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

Verkaufe für Le Mans II: I Vorderrad (bereift) 200,-, I Hinterrad (bereift) 200,-, Karl Sprügel 07361/37258

Stolle Guzzi Motor, 90er Bohrung, gewuchtet, Doppelzündung, Brennraum, Stolle Ventiltrieb, Stirnräder, Preis 4850,-; Kardan 8/33, Kegel-Tellerrad original Moto Guzzi, neu, in Teilen 500,-, 2 40er DellOrto, neu 480,-; Zylinder + Kolben, 88er Bohrung, 30er Vergaser, Tel. 09825/4880 Woche, 06382/3045 Wo.ende

LM III Halbschale, WBO Tank 27 l, Flugzeugverschluß, Lafranconi usw., alles eingetragen, 8500,-, Tel. 045 1/806953 ab 18.00

LM IV, 40er Gabel komplett, Fußrasten, Veglia-Armaturen, PS 12, Front, PS 15 Heck, Tel. 07171/76975

Suche für Cali II Schuh Koffer. Tel. 08206/1548

Verkaufe von LM 4 hintere Felge mit 120 Bereifung, Einscheibenkupplung ca. 2t km und von V 50 Monza Tank Pr. VB. Wer kann mir über Umbaumaßnahmen berichten, LM3 mit LM 4 Schwingen um 140 Reifen einzutragen. Tel: 040/5291 132, öfter versuchen

Suche Sitzbank für 1000 S, Tel. 04740/471

**MOTALIA erscheint immer
Mitte des Monats**

LM II Umbau, P&W Halbschale, Wechselsitzbank, V2A Bremsleitung, Stirnräder u. vieles mehr. Interesse? Alles TÜV. VB 7800 DM, Tel. 05192/5681

Moto Guzzi Le Mans I, 100% original, rot, 24000 km, gegen Gebot, 02747/2371

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

Gebrauchtmotorräder aus Italien

| | |
|------------------------------|-----------|
| Moto Guzzi 175 Lodola Sport | 1500,- |
| Moto Guzzi 250 Aironc Sport | 3900,- |
| Moto Guzzi 500 Nuovo Falcone | 2700,- |
| Moto Guzzi Le Mans I | 7800,- |
| Moto Guzzi Le Mans II | 5800,- |
| Moto Guzzi 1000 G5 | 5700,- |
| Moto Guzzi SP | ab 4000,- |
| Moto Guzzi Cali II | 8100,- |

Weitere Motorräder auf Anfrage!

Gebrauchtteile für Nuovo Falcone

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

V7 Sport, Bj. 72, TÜV 3/95, offene Trichter, Lafranconi, Doppelduplex vorne, Originalzustand, Tel. 06257/3858

Laverda

Suche immer noch eine original SFC Laverda 750 Electronica, Zustand von Note 1-6 egal, zahle maximal für Top-Zustand 25000,- DM bar, Tel. 089/9043994

Verk. Rep.-Anleitung für 1000 u. 1200 Laverda, sowie E-Teil-Katalog für 3C, 3 CL, RGS und SFC. Tel. 040/7458722

Suche für 750 SF: Tank, ND-Inst., Schutzbl. vo., Bosch-Scheinw., Drehzahlmessserantrieb mit Nockenwellendeckel, Günter Schröder, Thomaestr. 9, 3300 Braunschweig

Tausche 750 SF 2 (Originalzust.) gegen originale 750 GT, 02834/7284 nach 18 Uhr

Suche für Lav 500 Fußrastenanlage. Suche für Lav. 750 SF1 Fußrastenanlage. Kann auch für beide ein Nachbau oder Mitbau sein. Tel. tags: 06132/773946, abends 06704/2427

Suche für meine 1000/3C, Bj. 75, großen Tank und passenden Höcker mit TÜV-Gutachten, Tel. 040/7124203 (Stoni) Habe immer noch Kuppelungsdeckel und Lima f. Lav 750, VB 200,-

Suche für 120° Jota Seitendeckel, Originalverkl., Scheibe,

Bremsscheiben, Embleme, Auspuffanlage, GFK Kotflügel wie Jota 180°, usw., Tel. 07132/41422

Verkaufe 750 SF Baujahr 1970, TÜV 5/95, neuer Brief, alles überholt, sehr schön, Preis 7500 DM VHB, 04733/752

Laverda 1000 C mit Speichenrädern und Trommelbremse, top. Zustand. Eine der ersten überhaupt, 30000 km für 7000,- DM. Tel. 02747/2371

Verkaufe 1000 Laverda, Bj. 73, mit Borranis, Kennfeldzündung, topgepflegt, 7900 DM, Tele. 04921/44618

1000 3C, Bj. 73, 8000 km, sieht aus wie neu, obwohl unrestauriert, 8000,- DM, Tel. ab 19h 04172/5447

Verk. 1000 3 CL, mit Jota Rasten, Witt Zünd., VB 4500,-, evtl. in Teilen, Tel. 07132/41422

Nieland

Tel. 08345/884
 Fax 08345/714

1000 3C, EZ 75, 88 komplett neu aufgebaut, seitdem stillgelegt, techn. + optisch wie neu, VB 8000, Tel. 089/9043994

Krümmerersatz neu für 750 SF 1/2/3 DM 200,-; suche Laverda Prospekte, Tel. 04264/9406 ab 18.00

Morini

Verk. für 3 1/2 Sport, Unfallrahmen mit deut. Brief, orig. Touring- und Sportsitzbank (neu), Gepäckträger, E-Starter Set, Tel. 040/3901551, Fax 040/3902905

Werkstatthandbuch 125 bis 500, Kopie, 20 DM, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -

VA Auspuffanlagen

für (fast) alle Europäer

| | |
|----------------------------|---------------|
| z.B.: Schalldämpfer Contis | Paar 530,- DM |
| Schalldämpfer Guzzi 850 GT | Paar 620,- DM |
| Schalldämpfer LAV Jota | Paar 600,- DM |

VA AUMANN

Tel. + Fax
04432-1610

- NORTON - AJS - ENFIELD - VINCENT - DUCATI - MATCHLESS -

- BMW - MOTO MORINI -

Motalia Anzeigenmarkt

MV Agusta

Original Sportverkleidung für MV 125/350, neue Scheibe, nie montiert, Anbaumaterial neu lackiert, Preis VB, Tel. 02331/60972

Suche Zylinder für MV 125 S ab Bj. 75 (auch defekt) Tel. 06206/707590 - 23.00 h. Biete div. Teile für Ipotesi.

Gespanne

860 GTS-Gespann, TÜV 4/94, EML-Umbau, 15", Desmo, VHB: 12800, Tel. 07232/70980

860 GTS-TR 500 Gesp., 15"EML Räder, gerad. Primärtr., Neu: Staschelw. Köpfe, Mahlekolb. u. Zylinder, alle Lager neu, techn I, Lack 3, VB 15t DM, nehme gute Lav. 750 o. 500er SFC in Zahlung, Tel. 09193/1866

Sonstiges

Suche Tankemblem für Benelli 650 Tornado, außerdem Borrani Hochschulterfelge WM 3/2.15 x 18 mit 40 Loch, biete Schwinge für Guzzi 850 T, 200,- DM, Tel. 0961/23635

Suche: Doppelduplex. Verkaufe CEV, Aprilia, Grimeca, Tommaselli, Maico MD, Liste anfordern, T. 05271/33012

Verkaufe neue PVM Felgen mit neuen Reifen vo. 2,5x18" 110/90 V 18 ME 33, hi. 3,5x18" 150/70 V 18 ME 99 A2 für 1800,- DM, Tel. 0431/790440

Klaus Schönborn, Hallo! Ein großes "Danke schön" ganz sicher auch im Namen vieler Motalialeser für den präzisen Beitrag zu "Laut ist out". Joachim Winzer

Für Wohnzimmerbastler: Modellbausätze: Harley Police 1:10, Honda CB 750 F 1:8, Suzuki 50 ccm (Protar) noch nicht zusammengebaut je 50,- DM, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

Verkaufe: 2 Satz ungebrauchte Michelin Regenreifen hi 180/67-17, vo. 120/60-17, pro Paar: 350,-, Tel. 05827/5177 ab 19.00

**Hier könnte
Deine private
kostenlose
Kleinanzeige
stehen!**

Verkaufe funkelnigel-nagel-neue Reusch-Lederhose, Gr. 60 in schwarz. Das Teil ist o km gelaufen. Alle wichtigen Stellen sind bestens geschützt, Knie mit Protektorasche, Kombireißverschluss vorhanden. NP 390,- jetzt nur 290,- Tel tags: 06132/773946, abends 06704/2427

Fast alle Motorrad Testberichte seit 1960, pro Heft 5 DM, PS 1975 bis 1987 pro Jahrgang 30 DM, Katalog 1976 20 DM, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

Raum Marburg, wer fährt mit zum Guzzi-Treff nach Thal? (30.07.-01.08.) Melden bei Detlef, Tel.: 06461/88833- Suche Laverda 750 als Bausatz, 08571/3755 ab 19.00 Uhr

Norton: Bucheli-RA für Commando 750, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

Moto Stefano



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

| | |
|---|---------------|
| Laverda 1000, fahrbereit, umgebaut: Magnesiumschwinge, Verkleidung, Tank | 3.300,- |
| Laverda 750, Bj. 73, gut, fahrbereit | 3.300,- |
| Laverda 200 Twin, Bj. 62, Topzustand | 2.500,- |
| Moto Guzzi 1000 SP, wenig km, original | 5.000,- |
| Moto Guzzi V 35 II, gt. Zustand | 1.800,- |
| Moto Guzzi Nuovo Falcone Sport, gt. Zustand, 20.000 km, fahrbereit | 3.800,- |
| Moto Guzzi Zigolo, 98 ccm, fahrbereit | 700,- |
| Moto Morini Camel, 14.000 km, TÜV, dt. Brief mit 27 PS | 3.500,- |
| Moto Morini 3 1/2, Speichenräder, fahrbereit | 2.500,- |
| Moto Morini 500, Originalzustand | 2.500,- |
| Moto Morini Kanguro | 5x ab 1.900,- |
| MV Agusta 150 RS, fahrbereit | 1.300,- |
| MV Agusta 350 Sport Fahrwerk + Motor | 1.900,- |
| Motobi Ardizio 125 ccm, komplett | 500,- |
| Ducati 450 Scrambler, original, fahrbereit | 3.300,- |

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

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

Motalia Anzeigenmarkt



**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**

Motorradbekleidung

im klassischen
rot

**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 Motorrad-Trailer und
Hebebühne, Zustand gleich, Tel.
033054/207

Alfa Romeo GTV Bertone 2000,
rot, AHK, Bj. 76, 132 PS, TÜV 4.95,
VB 10500,-, Tel. 07566/2110

Verkaufe Marzocchi Vorderradgabel
38Ø mit Brembo 2 Kolb.
Bremszangen mit Ducati Gabel-
brücken (MHR I), Preis VHS, Tel.
0431/790440

Lambretta 150 X Special Jg. 67,
Mival 125 SS, sehr rares Modell,
kleine Stückzahl, Moto Morini 125
H, Jg. 78; Original Dichtsätze zu
Gilera 50-202 Tris, Tel. abends ab
19.00, 004131460002, Schweiz

Manfred Schaab, lieber
Motorradfreund, den
Klang der Strada 150
kenne ich recht gut. Aus
diesem Glashaus sollte
man nicht mit so
großen Steinen werfen.
Joachim Winzer.

Viele Gebrauchtteile f.
Italobikes, speziell für
Guzzi V 65, Guzzi 1000
SP + LM, Ducati 500,
Tel. 0711/6872035

Kinder Enduro Yamaba
PW 50" 50 Stunden
gelauf. Preis: 1.300,- DM,
Tel. 07041/46429

Egli- EK 9-C neu aufgeb.
Cantilever, 150/80 V 16
auf 4", 1000 ccm, 130 PS/
60KE eingetr. v. Teile +
Motor. VB 14.500,-, Tel.
040/7330744 Anrufb.

Die besten Wünsche zur
Hochzeit für Guiseppa u.
Christina und alles Glück,
dazu viele kleine Carlos
wünscht Euch der
Stammtisch Täterä

Malanca 125, Bj. 76 DM
500,-; Villa 125-FV 250 km DM
1500,-; Suche zu Rumi Junior Tank,
Sattel, Zylinder. Roller Formichino,
Tel. CH 0041/62/416422

Rahmen und diverse Kleinteile für
Honda CJ 250 T, Tel. 0241/507469
ab 19 Uhr

Moto Guzzi California II, Bj. 86,
9800,-, Tel. 0431/61935

MOTORRADSITZBEZÜGE

REPARATUR POLSTERUNGEN

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

BERTRAM SÄTTLER HEINESTR.9

7539 KÄMPFELBACH 1 · 07231/82184

Verkaufe Moto Guzzi Le Mans II,
wenig gelaufen, 950 ccm, neue
Zylinder + Kolben, neue Ventile,
Steuerkettenspanner, Moto Italia
Fußrasten, Moto Italia Vollverklei-
dung, Lafras von LM I, Originalteile
vorhanden. Tel. 04381/6841

Rahmen LM III mit Brief, EZ '85,
kunststoffbeschichtet, viele Ein-
tragungen, VB 1.200,-, 08681/9370

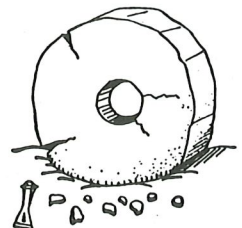
LM 3, Top-Zustand, viele Extras,
Anschauen lohnt, mehr am Telefon,
Preis VB 9500,-, Tel. 07577-7696

**Die nächste MOTALIA
erscheint am 15. Juli.
Redaktionsschluss ist
der 4. Juli.**

BÖHM – Technik rund um's Rad

Speichen – Umbauten
Felgen – Einspeichen
Radrestorationen

Neue Straße 14
D-7135 Wiernsheim
☎ 070 44/57 32

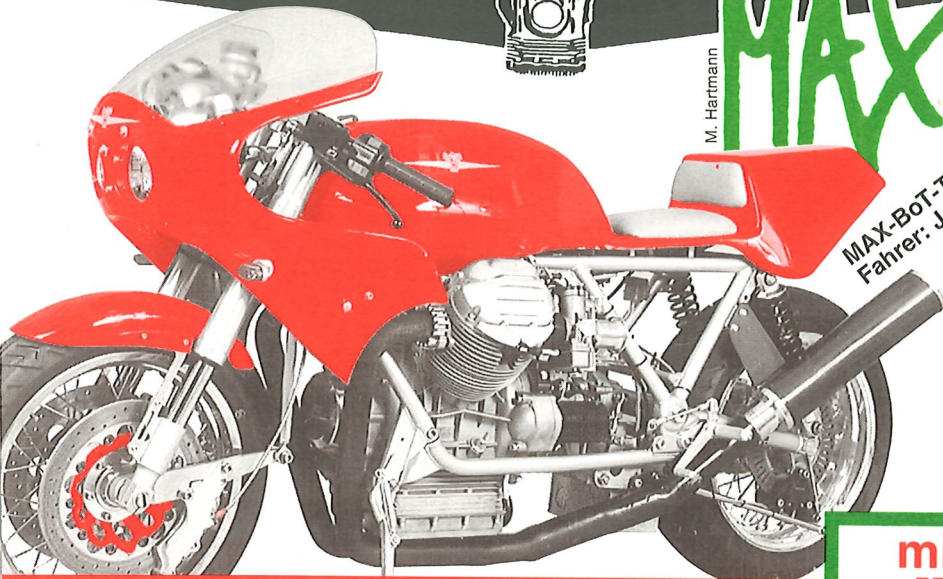




M. Hartmann

MAX

MAX-BoT-Team '93
Fahrer: Jens Hofmann



mit
TÜV

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

MAX

- **Guzzi-Teile-Direkt-Import**
- **Zubehör** (für alle Guzzi-Modelle)
- **Edel-Teile**

Sonderangebote – solange Vorrat reicht

- 1 Mann-Polizia-Sattel „universal“ ab 99,- DM
- Alu Tanks ab 680,- DM
- Auspuff Le Mans III verchromt (S28) Stück 199,- DM
- F A C Gabeldämpfer stufenlos „Superqualität“ 119,50 DM
- Speichenräder Alu mit VA Speichen, Satz ab 799,- DM
- jetzt Motorentunen – Kolben + Zylinder 92 + 95 Ø

ERSATZTEIL-ZENTRUM

- Schnellst-Versand
- + Direkt-Verkauf
direkt an der BAB

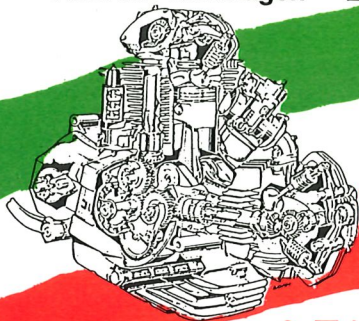
Ausfahrt Pforzheim-West – Villingerstr. 7 • 75179 Pforzheim

072 31/35 39 21 o. 35 40 63

Fax: 072 31/35 41 50

Andreas Nienhagen • Eberhardstr. 28 • 71334 Waiblingen 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-Bremsleitungen**

made by Spiegler

Lieferbar für alle Modelle als fertiger Kit o. Sonderanfertigung

Anschlüsse eloxiert in:
silber, schwarz, rot, gold, blau, grün o. magenta.

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

brembo

BREMSBELÄGE
UMRÜST-BREMSSCHEIBEN
BREMSTEILE
UMRÜST-BREMSANLAGEN

Umrüstbremsanlage Ducati 750 SS
auf Doppelscheibe!

SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

KUNZENWEG 16d • 79117 FREIBURG
TEL. 0761/61 1010 • FAX 0761/64814

Informieren Sie sich über die vielen Vorteile. Gesamtkatalog DM 5,- (auch Wiederverkäufer)