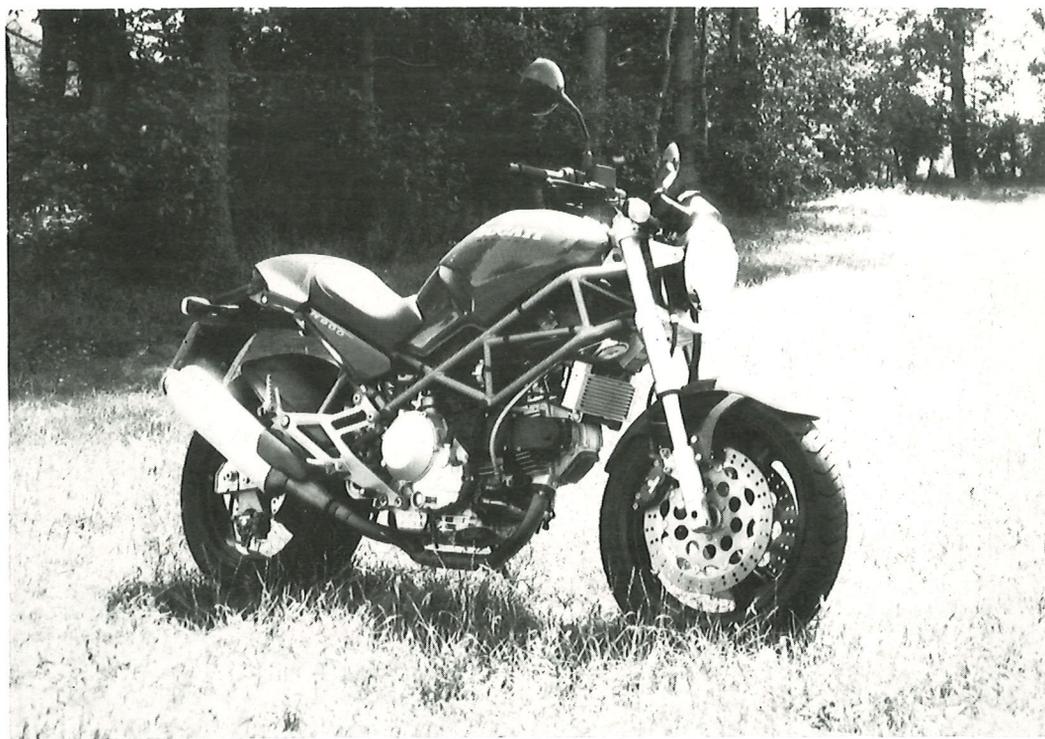


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

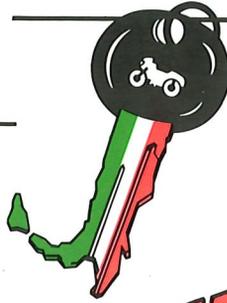
Termine ■ Adressen ■ Veranstaltungen ■ Technik ■ Tips ■ Berichte ■ Szene



**Umbau: Eine Mille GT wird zur Primadonna
Moto Guzzi 250 TS**

**Laut ist out - Lärmvorschriften und Eintragungen
Ducati M 900 - Monster aus Italien**

**STEIN
DINSE**



HEUTE BESTELLEN,-



MORGEN ABFAHREN



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

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

Redaktionsschluß:

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!

Nachdem die Post am 1. Juli die neuen Postleitzahlen eingeführt hat, ist dieses das erste Heft, daß wir mit den neuen Zahlen verschicken. Bitte überprüft Eure Postleitzahl auf dem Umschlag, ob sie stimmt. Falls nicht, bitte eine kurze Mitteilung an uns, damit wir den Fehler korrigieren können.

Selten hat ein italienisches Motorrad bei den Motorradfahrern so eingeschlagen wie die Ducati M 900 mit dem Beinamen Monster. War man bei der Präsentation auf der IFMA noch skeptisch, wie die erste unverkleidete Ducati der Neuzeit (wenn man mal von dem Softchopper 650 Indiana absieht, der ein Flopp war) bei den Motorradfahrern ankommen würde. War Ducati mit der Suche nach einem zweiten Standbein neben den Sportlern den richtigen Weg gegangen? Der Erfolg überraschte alle. Schon innerhalb eines Monats trafen soviele Bestellungen ein, daß man die Anzahl der geplanten Einheiten von 1000 auf 2500 erhöhte. Doch die Nachfrage ließ nicht nach und jetzt wird schon von mehr als 5000 Stück für dieses Jahr gesprochen. Für ein kleines Motorradwerk wie Ducati bedeutet das gut ein Viertel der gesamten Jahresproduktion.

Durch die unerwartet große Nachfrage und Engpässe bei den Zulieferfirmen, die plötzlich fünfmal soviel Teile wie geplant fertigen sollen, kommt es zu Wartezeiten und Lieferfristen. Wer sich jetzt entschließt, ein Monster kaufen zu wollen, wird sich in Geduld üben müssen.

Mit der M 900 wird Ducati seinen Aufschwung weiter fortsetzen.

Euer Motalia-Team

Ducatis Monster

Auf der IFMA 1992 stellte Ducati zwei neue Motorräder vor. Zum einen die SOS-Rennmaschine Supermono und zum anderen die Ducati M 900, die den martialischen Beinamen Monster erhielt. Mit der M 900 ging Ducati neue Wege. Kein Sportbike mit Verschalung und M-Lenker, sondern ein unverkleidetes Motorrad mit Superbike-Lenker und wenig Plastik. Der Gitterrohrrahmen gibt überall den Blick auf die Technik frei und macht das Motorrad transparent. Würde dieses Motorrad beim Publikum ankommen? Fürs erste war eine Produktionszahl von 1000 Stück für 1993 geplant. Doch schnell trudelten so viele Bestellungen bei den Händlern und Importeuren ein, so daß die geplante Stückzahl mehrmals erhöht wurde. Jetzt spricht man von 5000 Einheiten für dieses Jahr.

Mit der großen Nachfrage kamen aber auch die Probleme. Die Zulieferer konnten die gewünschten Mengen nicht liefern und dann

fiel das Monster bei der Geräuschemessung durch. Die prismaförmigen Schalldämpfer waren zu laut. Bis neue, ovale Auspufftöpfe gefertigt waren und die Auslieferung an die Händler begann,

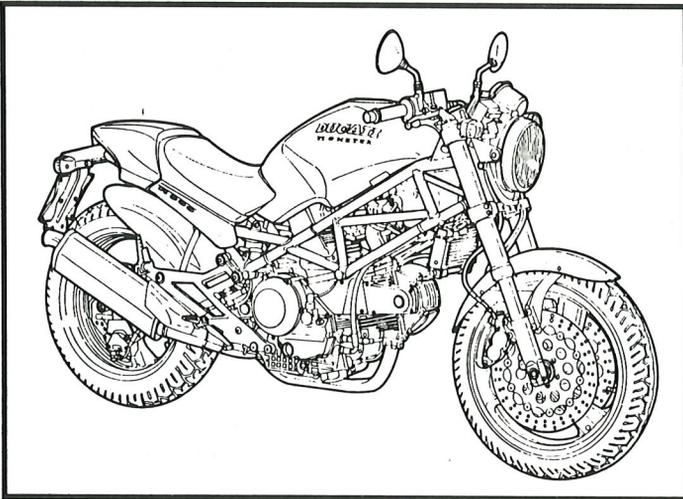
war es Mitte Mai und viele Motorradfahrer warteten sehnsüchtig auf ihr bestelltes Zweirad. In den Tests der Motorradzeitschriften wurde einhellig die Handlichkeit gelobt.

Als uns die Firma Stein-Dinse aus Braunschweig fragte, ob wir deren Vorführmaschine für ein paar Tage fahren wollten, sagten wir natürlich nicht nein. Ein paar Tage später ging es nach Braunschweig, um das Monster persönlich kennenzulernen.

Die M 900 ist kein komplett neues Motorrad sondern eine geschickte Komposition beste-

hender Komponenten, garniert mit einigen Neuteilen. Der Rahmen stammt zusammen mit der Schwinge aus der Ducati 888. Räder

und Bremsanlage steuerte die 900 SS bei, von der auch der Motor stammt. Die Gabel entnahm man dem Ersatzteilregal der 750 SS. Lackteile, Lenker, Cockpit, Fußrastanlage,



Schalldämpfer, Sitzbank und Heck sind neu gezeichnet.

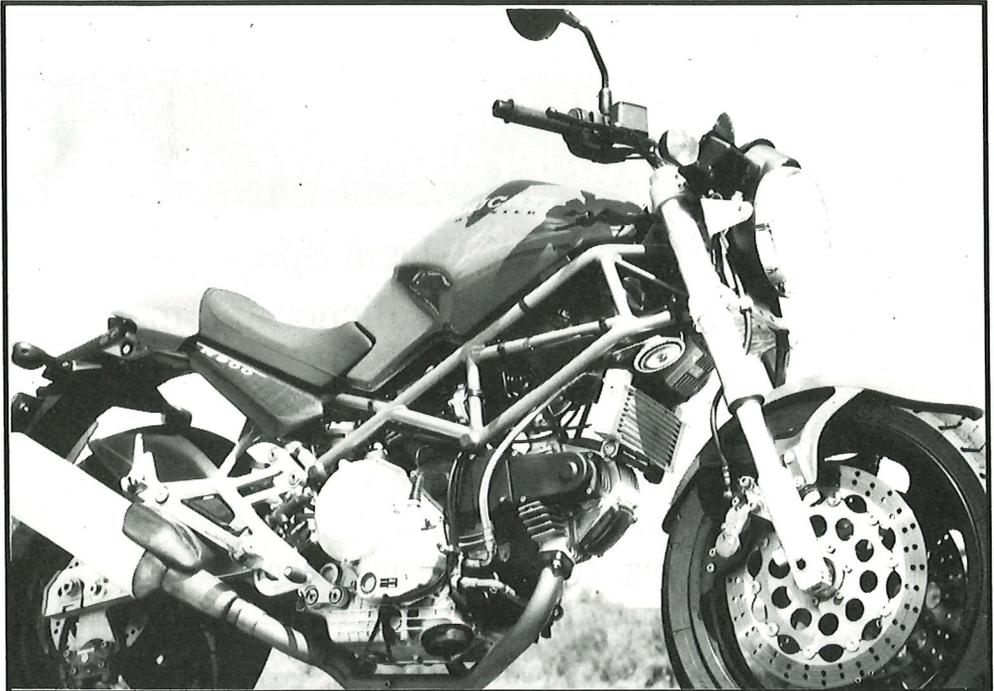
Das Serienmotorrad unterscheidet sich in einigen Details vom in Köln ausgestellten Prototypen. Die Auspufftöpfe sind oval, der Ölkühler ist nicht unterm Rahmen am Lenkkopf befestigt, sondern er sitzt jetzt am Ventildeckel über dem liegenden Zylinder. Das hintere Schutzblech, die Heckverlängerung und die Halter des vorderen Schutzbleches sind nicht aus Kohlefaser, da Ducati keinen Zulieferer finden konnte, der die gewünsch-

ten Stückzahlen hätte liefern können. Die M 900 läßt sich schwer in eine Schublade stecken. Sie paßt nicht so recht in die Sparte der Naked Bikes, obwohl sie mehr als nackt ist. Für einen Sporttourer fehlen ihr die Anbauteile, vom Namen und Aussehen her könnte sie ein Macho-Bike sein und wer sie mal gefahren hat, bezeichnet sie als überdimensionales Funbike. Eins steht fest, die M 900 ist anders als andere, aber ist sie deswegen gleich ein Monster?

Schon beim ersten Probesitzen fühlt man sich wie zuhause. Der breite Alu-Lenker liegt gut in der Hand und die Fußrasten sind sportlich etwas zurückgesetzt angebracht. Dank der Sitzhöhe von 770 mm kommen auch nur 1,60 m große Fahrer mit beiden Beinen an den Boden. Nur große Biker über 1,80 Meter werden vermutlich ihre Knie nicht in die Tankausbuchtungen bekommen. Der Choke ist an der linken Fahrzeugseite beim Verga-

ser angebracht. Am Lenker wäre er besser zu erreichen. Die Auspuffanlage ist sehr leise, wahrscheinlich ist das Monster die leiseste Ducati, man hört im Stand fast nur die mechanischen Geräusche des Motors. Schon nach wenigen Metern kann der Choke wieder reingedrückt werden, wenn ihn die linke Hand erst mal ertastet hat.

Einen Drehzahlmesser hat die M 900 nicht, braucht sie aber eigentlich auch nicht, da in fast allen Drehzahlbereichen genügend Leistung vorhanden ist, aber aus optischen Gründen würde ich ein Cockpit mit zwei Instrumenten vorziehen. Ein CEV-Tacho (nicht Veglia!) mit weißem Zifferblatt informiert über die Geschwindigkeit und acht, auch bei Tageslicht deutlich zu sehende Kontrollampen zeigen verschiedene Funktionen an. So gibt es eine Warnleuchte für den Seitenständer und eine fürs Benzin. Einen Reservehahn hat sich Ducati mal wieder gespart.



Hüllenlos präsentiert sich die neueste Ducati, der Ölkühler ist jetzt über dem liegenden Zylinder am Einlaßventildeckel montiert.

Im Stadtverkehr ist man erstaunt, wie leicht sich das doch vollgetankte gute 200 Kilo schwere Motorrad durch den Verkehr zirkeln läßt. Selbst bei niedrigsten Geschwindigkeiten bleibt das Monster lammfrom und handlich wie eine 125er. Schnell ertappt man sich, wie man sich Dank der Wendigkeit zwischen den Autos durchmogelt, wenn der Berufsverkehr mal wieder zum Erliegen kommt. Für eine 900er setzt dieses Straßenmotorrad in der Handlichkeit bei geringen Geschwindigkeiten neue Maßstäbe.

Auf der Bundesstraße kann das Monster erstmals seine Kraft demonstrieren. Der Motor schiebt das Motorrad auch aus niedrigen Drehzahlen vehement nach vorne und wer zu forscht am Gasgriff dreht, stellt schnell fest, daß das Vorderrad in den unteren Gängen den Bodenkontakt verliert. Die aufrechte Sitzposition entlastet die Gabel und beim zügigen Beschleunigen bemerkt man noch beim Schalten in den fünften Gang eine leichte Unruhe

in der Frontpartie. Kommen dazu noch Bodenunebenheiten, macht sich Lenkerschlagen bemerkbar. Auch bei mutwillig in die Gabel eingeleiteten Stößen pendelt das Motorrad ein paarmal nach, ohne aber starke Fahrwerksunruhen zu entwickeln. Hier hat sich Ducati mit dem Vorteil der Handlichkeit bei niedrigen Geschwindigkeiten den Nachteil eines nicht sehr stabilen Geradeauslaufes bei hohen Geschwindigkeiten erkaufte. Zum einen ist es nicht so schlimm, da es sich nur um leichtes Pendeln handelt, außerdem werden sich die meisten Monster-Fahrer nur selten in diesem Geschwindigkeitsbereich aufhalten, da man dazu Halsmuskeln wie Arnold Schwarzenegger haben muß. Die Unruhen halbieren sich auch, wenn sich der Fahrer nach vorne beugt, nicht mehr wie ein Segel im Wind an der Lenkerstange hängt und so selbst Unruhen in das Fahrwerk einleitet und das Vorderrad entlastet. Eine kleine Cockpitverkleidung, wie sie das Werk noch in diesem

Neues Motorrad? Doch erst zur Probefahrt zu uns!

zu Carstens-Hennstedt! -Dein Spezialist für
Italiener und mehr!

- ◆ alle Ducati-Modelle sofort lieferbar
(incl. Monster M 900)
- ◆ mit 2 Jahren Werksgarantie
- ◆ Rundumservice
- ◆ Bekleidung, Zubehör, Tuning und mehr

Fedderinger Str. 10, 25779 Hennstedt, Tel. 04836/1550, Fax 1507

Ducati ♦ Moto Guzzi ♦ bimota ♦ Armec ♦ Aprilia Vertragshändler



Es sind nur wenige Handgriffe nötig, um die Sitzbank abzunehmen und den Tank hochzuklappen.

Jahr als Zubehör anbieten will, kann hier schon helfen und sicherlich kann eine gründliche Abstimmung der Federelemente, insbesondere der Gabel, und ggf. andere Bereifung zum stabilen Geradeauslauf führen und das Lenkerschlagen verringern. Bei der von uns gefahrenen Maschine schauten die Gabelrohre 2,3 cm aus der oberen Gabelbrücke heraus. Das Hereinschieben der Gabelholme würde vielleicht für Verbesserung sorgen. Die nicht verstellbare Showa-Gabel ist auch der größte Kritikpunkt der neuen Ducati. Die Gabel der 750 SS scheint nicht zum ansonsten hervorragendem Fahrwerk zu passen. Die Zugstufendämpfung ist zu hoch gewählt und manchmal schlägt die Gabel durch. Eine neue Abstimmung der Gabel vom Werk aus würde vermutlich alle Probleme beseitigen. Das hintere Boge-Federbein aus Deutschland gibt keinen Anlaß zur Klage.

Auch auf der Bundesstraße besticht die M 900 durch Handlichkeit und Zielgenauigkeit. Lenkkorrekturen in Schräglage lassen sich präzise ausführen, Schräglagenwechsel in S-Kurven gehen spielerisch von der Hand und die Aufstellneigung beim Bremsen hält sich in Grenzen. Erwartungsgemäß hat die Brembo-Bremsanlage mit Vierkolbensätteln und schwimmenden Scheiben ein leichtes Spiel mit dem geringen Fahrzeuggewicht. Während die Vorderradbremse für vehemente Verzögerung sorgt, muß man bei der Hinterradbremse ordentlich auf das Pedal treten, bis was passiert. Der Fußbremshebel befindet sich so dicht an der Maschine, daß man leicht danebretreten kann, wenn man nicht die Fußspitze etwas nach innen dreht. Ein Wunder, daß der TÜV das nicht moniert hat. Der Motor erfreut mit genug Kraft aus dem Keller und ermöglicht schaltfaules Fahren,

das leichtgängige Getriebe steht einem schaltfreudigen, sportlichen Fahrstil nicht im Weg, je nachdem wie es dem Besitzer gefällt.

Die auf dem Motorrad aufgezogenen Michelin A89/M89 bieten Bodenhaftung bis zum Gehnichts mehr. Auch wenn die Schalldämpfer aufsetzen, ist noch alles im grünen Bereich. Da die Auspufftüten in Gummi an den Fußrastenauslegern gehalten sind, die wiederum in Gummis am Rahmen montiert sind, wird man auch nicht gleich ausgehebelt, da der Schalldämpfer noch über einen Zentimeter nachgibt. Eine Abschrägung an den Auspufftöpfen könnte aber die Schräglagenfreiheit erhöhen.

Bis 140 km/h läßt sich die Ducati gut fahren, alles was darüber geht, wird auf die Dauer

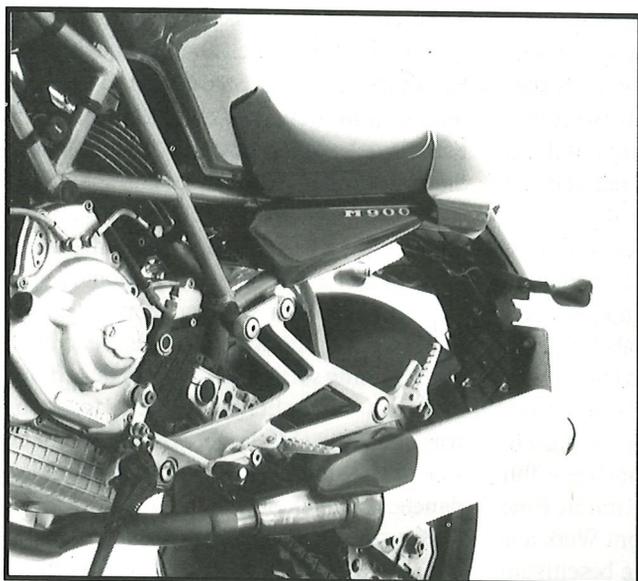


GeDUCKt wartet das Monster auf die Weiterfahrt.

zum Krafttraining für Arme, Schulter-, Hals- und Nackenmuskel. Wer die Endgeschwindigkeit von 200 km/h erreichen will, muß sich ordentlich am Lenker festhalten, doch

wer seine Ducati im Topspeed bewegen will, ist mit einer SS oder 888 besser bedient.

Unter der roten Heckabdeckung befindet sich der Sozius-sitz, der aber nur für Kurzstrecken taugt. Außerdem wird der Schwerpunkt bei Soziusbetrieb weiter nach hinten verschoben und das Vorderrad steigt noch öfter gen Himmel. Mit der M 900 hat Ducati ein Motorrad geschaffen, daß auch bei Schritttempo noch so handlich ist, daß selbst trailähnliches Fahren möglich ist. Auf der Bundesstraße besticht die Duc durch Handlichkeit und den durchzugstarken Motor, bei höheren Geschwindigkeiten macht sich eine Instabilität

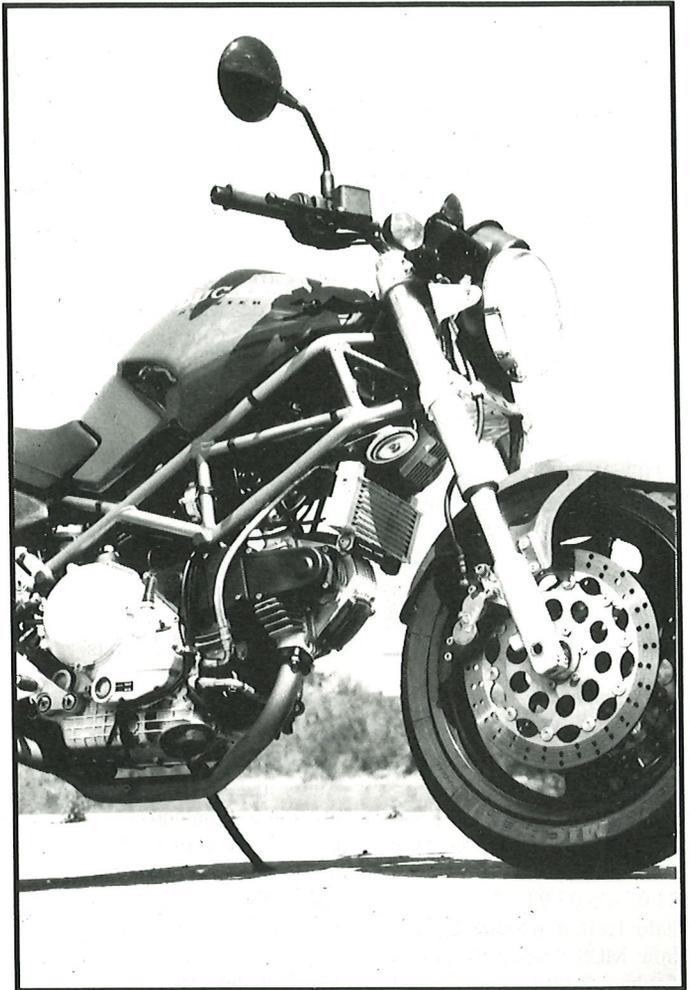


Der mächtige Fußrastenhalter ist in Gummi gelagert, in Schräglage setzen die Schalldämpfer als erstes auf.

Unter den momentan angebotenen italienischen Motorrädern stellt das Monster für mich das interessanteste Angebot da. Nur sollte man für den stattlichen Preis von 19250 DM einen Drehzahlmesser, einen besser erreichbaren Choke und stahlummantelte Bremsleitungen erwarten können. Nur als schlechten Witz kann man das Bordwerkzeug betrachten, das gerade mal aus einem Kombischraubendreher und einem Zündkerzenschlüssel besteht.

Nach dem Erfolg der M 900 wird Ducati auf der Motorradmesse in Mailand im Herbst eine M750 vorstellen.

Als ich die M900 nach ca. 1100 km bei der Firma Stein-Dinse in Braunschweig wieder abliefern mußte, habe ich mir lange Gedanken zu meinem Kontostand gemacht...



Technische Daten:

Motor: Fahrtwind-/Ölgekühlter Zweizylinder-Viertakt-L-Motor, Bohrung/Hub: 92/68 mm, Hubraum: 904 ccm, Leistung: 78 PS bei 7000 U/Min, Zylinderwinkel 90 Grad, je eine über Zahnriemen getriebene, obenliegende Nockenwelle betätigt 2 Ventile pro Zylinder, desmodromische Ventilsteuerung mit Öffner- und Schließerhebel. Zwei Ø38 mm Mikuni-Gleichdruckvergaser.

Sechsganggetriebe mit Mehrscheiben-Trockenkupplung, Endantrieb durch Kette.

Fahrwerk: Gitterrohrrahmen, Motor als tragendes Teil, Showa Upsidedown-Gabel Ø 41 mm, 120 mm Federweg, hinten Bogen-Mono-Federbein, Federweg 100 mm, Dreispitzenräder vorne: 3.50 x 17, hinten: 5.50 x 17, Bereifung vorne: 120/70 ZR 17, hinten: 170/60 ZR 17. Vorne Doppelscheibenbremse, Ø 320 mm, schwimmend gelagert mit Vierkolbensätteln, hinten eine Scheibe Ø 245 mm, Zweikolbensattel.

Leergewicht 185 kg.

Preis 19250 DM

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!

Juli

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, NE464QB, Großbritannien.

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

Italo-Treffen in Schrecksbach.
Info: MCS Schrecksbach e.V., Feldweg 6, 34637 Schrecksbach, Tel. 06698/310.

23.07.-25.07.93

2. Int. Italienertreffen des Bremer-Italo-Club in Fischerhude.
Info: Stefan Aumann, Haidhäuser 2, 27801 Brettorf/Dötlingen, Tel: 04432/1610.

30.07.-31.07.93

Scottish Camping Weekend des Morini Riders Club England.
Info: John Mungall, The Cat's Whiskers, Peat Inn, Cupar, Fife, KY15 5LH, Großbritannien.

30.07.-01.08.93

Treffen des Moto Guzzi National Owners Club in Barrie-Ontario/Kanada.
Info: Larry Hogg, RR/2, Stroud, Ontario, L01 2HO, Tel. 001/705/4362735, Kanada.

30.07.-01.08.93

6. Europäisches Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Bavarese in Thal.
Info: Volker Teichmann, Waldstr. 36, 82538 Geretsried, Tel. 08171/8871.

31.07.1993

Bella Italia, 3. Treffen für ital. Autos und Motorräder in Nuutajärvi in Finnland.
Info: T. Heikkinen, Sarkinientie 25 A 27, SF-00210 Helsinki, Fax 00358/754/4115, Finnland.

31.07.-01.08.93

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

August

06.08.-08.08.93

9. Wisconsin Eagle Cave Moto Guzzi Rally 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., Hohenstaufenstr. 14, 71699 Möglingen, Tel. 07141/241274.

07.08.-08.08.93

6. Italo-Motorrad-Treffen in Grünenmatt (Schweiz) des Italo-Moto-Club-Schweiz.
Info: Tel. 031/7010210, Fax 031/7010150, Schweiz.

13.08.-15.08.93

Höstitreffen des Moto Guzzi Club Schweden in Ljungsarp, Schweden.
Info: Guzzi Club Schweden, Lönnvägen 7, S-14141 Huddinge, 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.

13.08.-15.08.93

Guzzi-Treffen in Balschwiller bei Mülhausen in Frankreich.
Info: Eric Tristram, Rue du Stade, F-68250 Pfaffenheim, Tel. 89/497641, Frankreich.

14.08.-15.08.93

8. Treffen des Laverda Stamm-tisch Heftrich.
Info: Uwe Hansen, Franz-Kirrmeier-Str. 12, 67346 Speyer, Tel. 06232/75332.

Veranstaltungskalender

14.08.-15.08.93

5. Britisch - Italienisches Klassikerfestival in Bad König für A+M bis Bj. '75.

Info: A. Hahn, Klosterwaldstr. 7, 64732 Bad König, Tel. 06063/3233 o. 57387.

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 in Cadwell Park.
Info: Alan Cudlipp, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, England.

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

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-Rennen.

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

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

12. Int. Treffen des Moto Guzzi Club Belgien.

03.09.-05.09.93

Treffen des Moto Guzzi Klub Norwegen in Moss.

Info: Elin Vandevjen, Tverrasen 35, N-1315 Nesoya, Norwegen.

aprilia

Vertragshändler

Tel. 07 61 / 462 63

79115 Freiburg, Schönauer Str. 2

STÖRK
ZWEIRAD + AUTO

Sportler • Tourer • Enduros • Roller

bei uns: **DAYTONA 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.

Veranstaltungskalender

Neuer Termin: 03.09.-05.09.93
Treffen des Moto Guzzi Club Finnland in Poylinniemi Lomakeskus-Pertummaa/Finnland.
Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Tel. 00358/31/465659, Finnland.

03.09.-05.09.93

6. Internationales Ostsee-Italo-Treffen bei Kiel direkt an der Ostsee.
Info: Felix Hasselbrink, Schönbergerstr. 2, 24321 Lütjenburg, Tel. 04381/7701.

03.09.-05.09.93

4. Treffen der MF Al Dente für italienische Motorräder in 66773 Schwalbach-ELM.
Info: Dieter Weiler, Niedstr. 19, 66809 Nalbach, Tel. 06838/81138.

03.09.-05.09.93

Treffen der Laverda-Freunde Eifel.
Info: Christiane Rademacher und Alex Joest, Zur alten Fähre 37, 53721 Siegburg.

03.09.-05.09.93

1. Int. Treffen italienischer Motorräder in Eupen/Belgien, nahe Aachen.
Info: Königlicher Auto-Moto-Club 1926, Tel. 003287740369.

10.09.-12.09.93

9. Northern Rally des Ducati Owners Club Großbritannien in Knarborough, North Yorkshire/England.
Info: Ducati Owners Club GB, Phil Blades, 37 Military Road, Colchester, Essex, CO1 2 AD, England.

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, Großbritannien.

11.09.-12.09.93

Internationales 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-Frühshoppen ab 10 Uhr.
Info: Klaus Kastelberger, Haizen 21, 88260 Eisenharz, Tel.: 07566/2110.

17.09.-19.09.93

5. Italienertreffen des Moto Guzzi Club Olpe/Biggese e.V. in Elben.
Info: Moto Guzzi Club Olpe/Biggese e.V., Ralf Böhm, Graf von Staufenberg Str. 1, 57482 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.
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 Guzzi Falcone-Clubs in Schotten.
Info: Tel. 040/7223606.

02.10.1993

6. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern in Tüßling.
Info: Konrad Neubauer, Kleebergerstr. 40, 94099 Ruhstorf.

03.10.1993

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

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.

bimota DUCATI

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

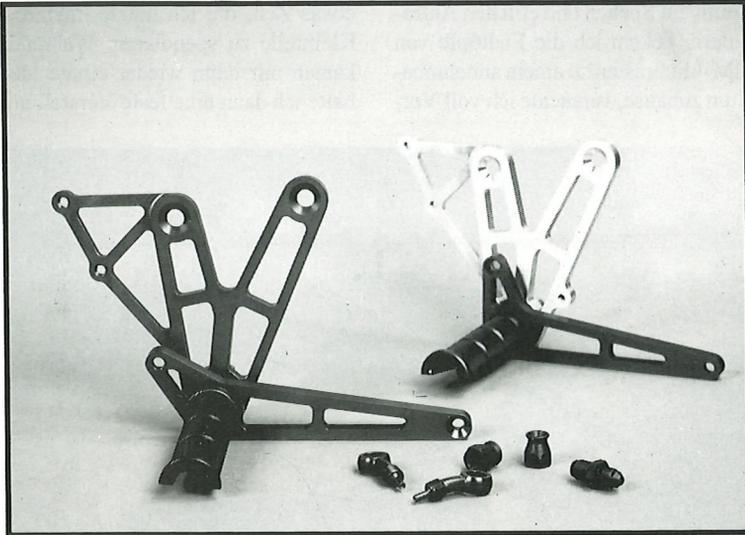
DUCATI 750 SS Halb.	14290,-	DUCATI 900 SL Superlight	19490,-
DUCATI 750 SS Halb. m. 2. Bremsscheibe	14990,-	DUCATI 900 SL Superlight m. Kohleausp.	20990,-
DUCATI 750 SS Vollv.	14490,-	DUCATI 900 M Monster	17990,-
DUCATI 750 SS Vollv. m. 2. Bremsscheibe	15190,-	DUCATI 888 Strada	24990,-
DUCATI 900 SS Halb.	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 db 2 Halbschale, Ausstellungsstück, Werksgarantie, 29980,-



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
 12305 Berlin
 Telefon: 030 - 7446046/7
 Telefax: 030 - 7440322

Umbau einer Mille zur Primadonna

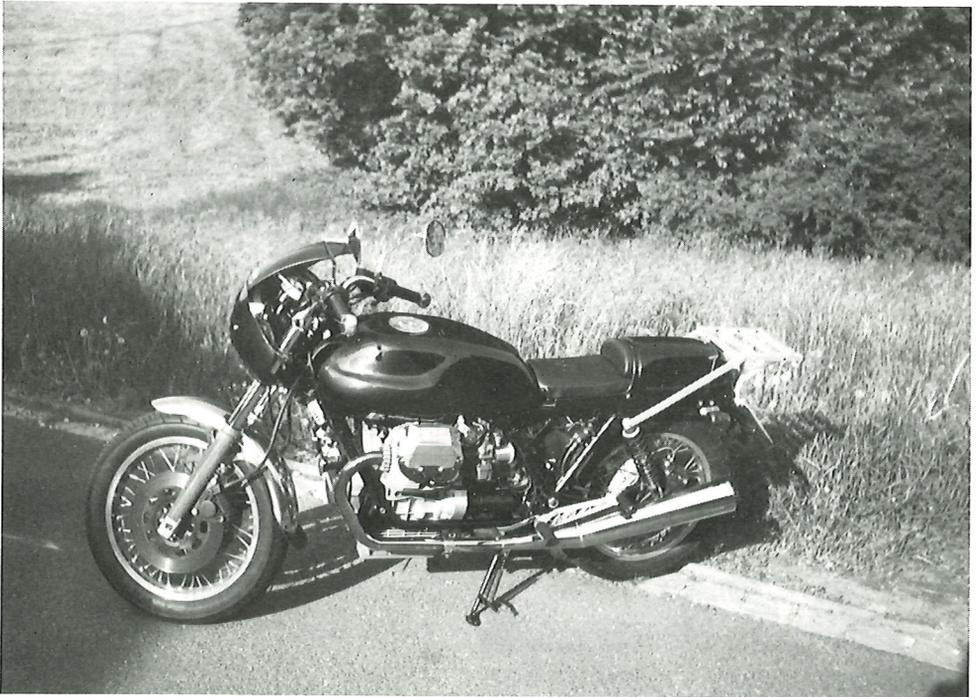
Als ich im Frühjahr '91 eine Mille GT kaufte, hatte ich nur prötteln im Sinn. Die Mille rüstete ich gleich zu Anfang mit Hepco Koffern und Topcase aus. Lange Touren sollten in Bezug auf Gepäck kein Problem mehr sein.

In der Saison '92 fing es dann an, die Euphorie übers neue Motorrad ließ nach, und ich hatte inzwischen einige Schwachstellen erkannt, die ich im nächsten Winter ausmerzen wollte - Lenkerflattern (trotz auf Kulanz eingebautem Lenkungsdämpfer) ab 145 km/h, aufsetzen der Endtöpfe in eigentlich normal gefahrenen Kurven.

Im Dezember '92 hatte ich mich endlich entschlossen, die Mille abzumelden, und schob sie sofort in mein Wohnzimmer. Am gleichen Abend zerlegte ich sie dann, bis nur noch der Rahmen mit Motor und Elektrik dastand. Als erstes eine Totalreinigung, die einige Tage in Anspruch nahm, dann diverse Bestellungen aufgegeben.

Ich hatte mir vorgenommen, LM 4 Endtöpfe anzubauen. Nach einigem Suchen und etlichen Anfragen bei Händlern, bekam ich die Endtöpfe von privat, incl. LM 4 Fußrasten zu einem annehmbaren Preis. Kaum zuhause, versuchte ich voll Vor-

freude, meine Neuerwerbungen anzubauen - und da bekam ich das erste Mal Probleme! Die Grundplatten der LM 4 paßten zwar ohne Probleme, die Auspüffe erst recht, nur Brems- & Schalthebel nicht - die der Mille sind geschraubt, und die der LM 4 sind in die Unterzüge gesteckt! Also, beim Händler auf eine Tass Kaff vorbei und die neuen Unterzüge bestellt. Durch die Lieferzeit hatte ich etwas Zeit, die ich nutzte, meiner Lady einige Kleinteile zu spendieren. Während dieser Zeit kamen mir dann wieder einige Ideen und bald hatte ich dann eine feste Vorstellung, wie meine



Aus der Mille wurde eine Primadonna.

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR



aprilia

84577 Tüßling
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

UNSERE 14 JÄHRIGE ERFAHRUNG MIT ITALIENISCHEN MOTOR-
RÄDERN, KÖNNEN SIE VOLL NUTZEN. GROSSES ANGEBOT AN NEU-
UND GEBRAUCHTEILEN ZU GUTEN PREISEN. NEU- UND GEBRAUCHTMO-
TORRÄDER, LAFRANCONI UND 48 ϕ KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

Guzzi nach dem Winter "rüberkommen" sollte. Ich wollte einen Sportler, inspiriert durch Umbauten, die ich in diversen Katalogen sah.

Und so fing ich dann an, die Mille abzuspucken: Der Luftfilterkasten, die Blinker, Koffer mit Halter, Tank und Sitzbank mit Bürzel wanderten in eine Kiste, wo diese Teile jetzt verstauben.

Der Original-Auspuffsammler wurde durch ein H-Stück der Mille Bj. 88 ersetzt, die Batterie wanderte unters Getriebe, das Innenschutzblech war mir ebenfalls zu klobig und fiel weg, ein 23 l Alutank mit Flugzeugverschluß und eine Höcker-sitzbank wurden nach kleinen Abänderungen durch die Werkstatt angebaut.

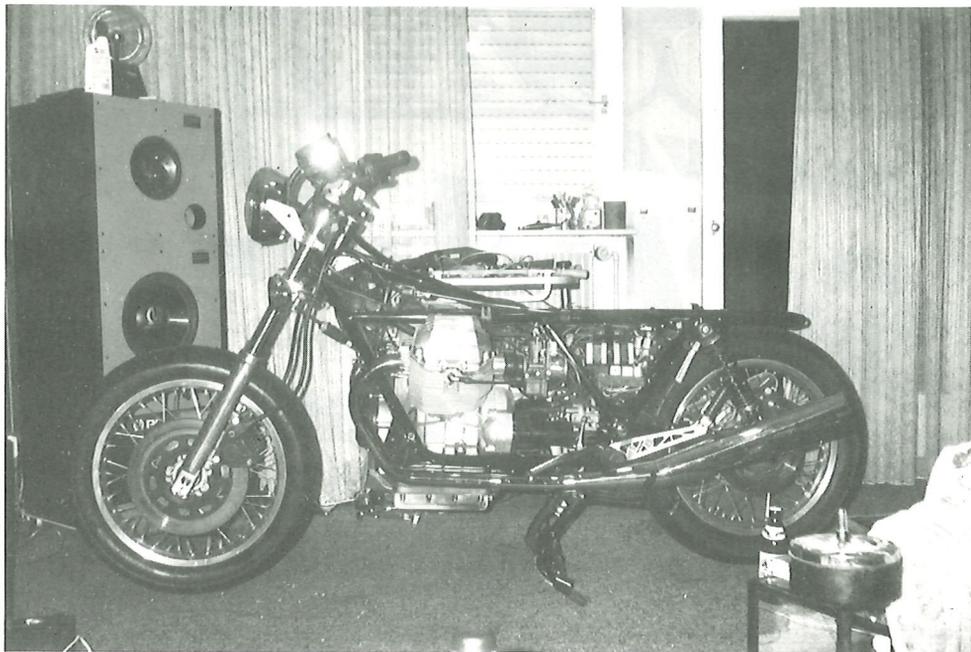
Der Originallenker paßte nun ebenfalls nicht mehr zur Optik. Der wurde ersetzt durch einen Verlicchi-Lenker. In die Lenkerenden kamen Ochsenaugen.

Als nächstes holte der Händler meine Primadonna, wie ein Kumpel sie inzwischen nannte, ab. Die Elektrik wanderte in eine Aluwanne unter den Höcker, die Zündspulen unter den Tank. Solche Arbeiten sollte man doch trotz allem Eifer dem Fachmann überlassen. Der baute dann auch die hinteren Blinker an, die im Lieferumfang des Höckers waren. Wären zwar, den Vorschriften entsprechend, nicht nötig gewesen, aber wenn

man Primadonna beläd, sieht man die Ochsenaugen nicht mehr - war also eine Sicherheitsfrage. Als ich meine Lady dann mit freiem Rahmendreieck abholte, wanderte sie sofort in die Garage, wo ich mittels Flex die Seitendeckelhalterungen und Elektrikhalter entfernte. Auch die Lenkerhalteklötze gingen unter der Flex in Funken auf.

Zuletzt fand ich, daß Primadonna etwas nackt daherkam, und so bestellte ich eine LM 1 Verkleidung. Die Halterungen bog ich selbst aus Alustreben, die man in jedem Heimwerkermarkt bekommt. Nun paßte aber die Original-Armaturenhalterung nicht mehr, abgesehen davon, daß dieses Plastikteil so verwinkelt gebaut ist, daß man Stunden braucht, eine Welle zu wechseln. Eine Aluplatte ersetzt nun das Original, die Kontrollleuchten bestehen jetzt aus Leuchtdioden, und als gewisses Gimmik baute ich einen Zigarettenan-zünder ein.

Als ich nun Anfang März nach all diesen Arbeiten meine Primadonna auf die Straße brachte, stellte ich fest, daß sich der Umbau gelohnt hatte - das Lenkerflattern ist, bis zur Höchstgeschwindigkeit, eliminiert. Laut meinem Tacho "läuft" Primadonna 180, laut Mercedestacho jenseits 200 km/h. Der Klang ist Guzzi-typisch, nicht zu laut, aber angenehm tief. Meine erste Fahrt ging dann



Im Wohnzimmer wurde die Guzzi umgebaut.

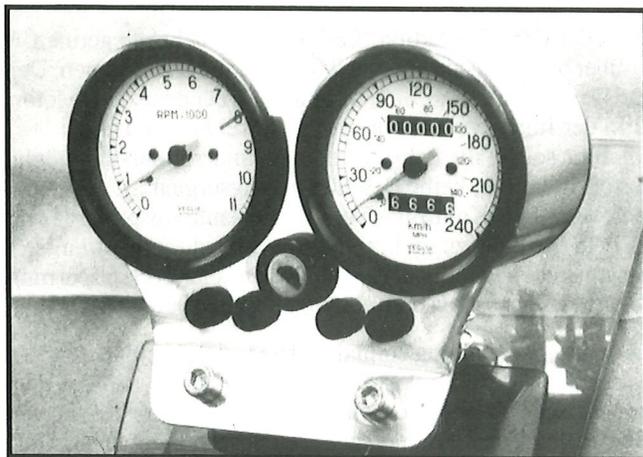
zur Motorama in Würzburg, wo ich dann, von einem Anfall von Übermut, Primadonna auf der Bikeshow ausstellte. Zwischen all den Harleys fiel sie natürlich auf. Inclusive der guzziuntypischen Farbe Anthrazit. Rot fährt eben doch zuviel herum!

Auf der Rückfahrt wäre uns dann fast eine Kurve zum Verhängnis geworden. In all der Freude hatte ich vergessen, Luft in die Reifen zu pumpen - was einem die Phantombereifung übernimmt.

Letzten Monat bekam ich dann endlich einen TÜV-Termin. Der sogenannte Sachverständige kassierte knapp 160,- DM und machte keine Eintragungen, trotz vorliegender Gutachten. Die Verlichhilenker hätte kein Befestigungsgutachten, die Kennzeichnung des Tanks konnte er nicht finden, die Sitzbank sei nicht für das Motorrad zugelassen, wäre aber kein Problem, da sie ja fest angebaut sei, das eine Ochsenauge wäre verkehrtherum eingebaut. Danach erzählte er mir dann noch, der Sachverständige für Motorräder sei im Urlaub, und er hätte keine Ahnung von Motorrädern. Er bescheinigte zwar saubere Arbeit, aber Eintragungen könne er nicht machen. Die 160 DM

steckte er freilich ein - auch wenn er keine Ahnung hat. An diesem Tag rief ich dann Moto Spezial an, erzählte was passiert war. Sollte so etwas mit den Teilen der Firma passieren, soll man sofort vom TÜV aus bei Moto Spezial anrufen, die Fragen des sogenannten Sachverständigen könnten dann beantwortet werden. Verläßt man den Hof, hat man dann keine Chance mehr. Mein Händler konnte auch nur verständnislos den Kopf schütteln, der Tank und die Sitzbank waren von ihm, und sämtliche vorhergehenden Umbauten waren anstandslos abgenommen worden. Bleibt nur noch zu hoffen, daß der Motorrad-Gutachter, übrigens auch ein Guzzi-Fahrer, bald vom Urlaub wieder da ist. Mein nächstes Projekt soll eine Cali 2 werden, sobald Primadonna verkauft ist (mit Eintragungen natürlich). Das sportliche Fahren ist doch nicht so meine Sache. Aus Erfahrung lernt man eben. Abschließend möchte ich mich noch bei Guzzi Shop Krämer in Herzogenaurach und bei Moto Spezial bedanken, ohne dieses Know How wäre wohl der Umbau meiner Primadonna nicht möglich gewesen.
Grüße Andy

Aluminium-Cockpit für Moto Guzzi



Das Cockpit ist aus Aluminium hergestellt und hochglanzpoliert.

Das Cockpit wird mit Kontrollampen und Deckeln (für Rückseite) geliefert .

(Instrumente und Zündschloß sind nicht im Lieferumfang enthalten.)

Das Cockpit paßt für T, T3, T4, G5, SP, Cali I + II, LM I + II + IV (zweite Serie), 1000 S

Best. Nr. 0175-0

Preis: 195,- DM



Hökenschnieder GbR

MOTO GUZZI

10 Jahre

Hökenschnieder GbR

Moto Guzzi + Aprilia Vertragshändler

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

Rufen Sie uns an: 0521/452445

und nutzen Sie unsere Erfahrung !

Bielefeld



Laut ist out

Mit viel Wirbel hat der IVM die Aktion "Laut ist out" ins Leben gerufen. Wir hatten schon in Heft Nr. 51 darüber berichtet, aber fassen wir nocheinmal zusammen. Der IVM (Industrieverband Motorrad Deutschland e. V., eine Vereinigung der deutschen Motorradhersteller und Importeure) ruft in der Initiative "Laut ist out" zu zwei Punkten auf:

1. Die Motorradfahrer sollen ihr Fahrverhalten so ändern, daß sie möglichst wenig Lärm erzeugen (Niedertourig fahren, keine Beschleunigungsorgien...)
2. Der IVM fordert verstärkte Kontrollen vor Ort, um laute Auspuffanlagen zu ermitteln und die Anlagen aus dem Verkehr zu ziehen. Begründung dieser Aktion ist, daß die wenigen schwarzen Schafe mit lauten Racinganlagen alleine an den Streckensperrungen für Motorradfahrer und verschärften Zulassungsbestimmungen schuld sein sollen.

Betrachten wir die Lärmentwicklung einmal im Bezug auf Fahrer und Auspuffanlage.

Die Fahrweise des Fahrers bestimmt die Lautstärke. Ob ich bei 70 km/h im letzten Gang mit 2500 U/min dahingleite oder den zweiten Gang bei 70 km/h bis zur Nenndrehzahl ausdrehe, macht einen mehr als doppelt so hohen Geräuschpegel aus, egal ob mein Auspuff laut oder leise ist.

Eine laute Auspuffanlage, ist bei gleichen Drehzahlen immer lauter als der Serienpendant. Da die Geräuschentwicklung aber im Endeffekt mit der Gashand, bzw. im Gehirn gesteuert wird, ist es möglich, daß man bei gleicher Geschwindigkeit mit einer lauten Auspuffanlage weniger Lärm erzeugt, als mit einer leisen, so paradox das im ersten Moment klingen mag.

Also geht der IVM mit seinem ersten Teil der Aktion, dem Apell an die Motorradfahrer, den richtigen Weg.

Im zweiten Teil werden vom IVM schärfere Kontrollen und Beschlagnahme gefordert. Hierbei werden auch die Fahrer bestraft und empfindlich zur Kasse gebeten, die zwar lautere Tüten haben, aber durch ihre Fahrweise und den niederfrequenten Sound, wie ihn großvolumige Zweizylinder erzeugen, kaum zu einer starken Lärmbelästigung der Mitbürger beitragen. Gleichzeitig dürfen auch die Besitzer von grau importierten Motorrädern mit Schwierigkeiten rechnen, da die oftmals ein paar dB(A) lauter sind als die deutschen Ausführungen und bei der Erstellung der Gutachten oft getrickst wird. Für den

IVM sicher ein netter Nebeneffekt, wenn man bedenkt, daß der IVM die offiziellen Importeure darstellt und denen sind die Grauen ja schon immer ein Dorn im Auge gewesen.

Welche Folgen kann die Aktion des IVM haben?

Als Ergebnis der IVM-Initiative werden verstärkt Phonkontrollen durchgeführt. Bei zu lauten Auspuffanlagen ist mit Strafen und im Extremfall mit der Beschlagnahme des Motorrads zu rechnen. Hierbei spielt es kaum eine Rolle, wieso der gemessene Wert höher als der in den Fahrzeugpapieren eingetragene ist. Neben den Racing-Anlagen, auf die hauptsächlich Jagd gemacht werden soll, sorgen auch etliche andere Punkte für mehr Sound: Innerliche Durchrostung der Serienauspuffanlage, Hubraumerhöhung oder andere Tuningmaßnahmen, denn ein höherer Gasdurchsatz erzeugt auch mehr Lärm. Das macht zwar meistens nur eine geringe Soundsteigerung aus, aber wenn die Polizei schon so schön am Messen ist...

Es muß also jeder Motorradfahrer, dessen Auspuff nicht hundertprozentig in Ordnung ist, oder der den Motor verändert hat, bei einer Phonmessung mit Konsequenzen rechnen.

Was soll die Aktion des IVM?

Eigentlich geht es dem Motorradmarkt in Deutschland gut. Die Zulassungszahlen steigen konstant, das Image des Motorradfahrers als Rocker ist verblaßt, die Unfallzahlen sind stetig rückläufig trotz höherem Verkehrsauf-

kommen und auch bei den Umfragen, welches Verkehrsmittel von den Bundesbürgern als am störendsten empfunden wird, sind die Bikes von den LKWs auf Platz zwei verdrängt worden. Wozu also die Aktion des IVM? Die angeblichen Handlungsgründe des IVM sind zunehmende Streckensperrung und die geplante Verschärfung der Geräuschwerte für Motorräder. Hauptsächlich geht es wohl um die geplanten Lärmwerte, denn hier sehen die Importeure und Hersteller ihre Zulassungszahlen in Gefahr. Die Verschärfung der Grenzwerte bedeutet für die Industrie einen höheren technischen Aufwand, und macht die Motorräder schwerer und teurer. Der IVM geht sogar soweit, zu behaupten, daß die geplanten Grenzwerte von 77 dB(A) (ab 1996) für aktuelle Motorräder unmöglich sein. Zitat: "Diese Grenzwerte sind für Motorräder bisheriger Bauart nicht erreichbar. Sie setzen voll gekapselte Motoren, Getriebe und Antriebe voraus. Für klassische Motorräder wie einen unverkleideten BMW-Boxer, eine Harley oder eine Ducati wäre dies das Aus."

(Daß es doch geht, hat Porsche 1984 bewiesen, als eine Moto Guzzi Le Mans III mit geringem technischen Aufwand so modifiziert wurde, daß sie nur 76,5 dB(A) erzeugte. Mit größeren Veränderungen wurde eine unverkleidete BMW R 80 auf nur 75,5 dB(A) gebracht. Die Red.)

Der IVM will also versuchen, ein drohendes, EG-weit geplantes Gesetz durch seine Aktion zu verhindern. Ein Erfolg darf bezweifelt werden. Dadurch, daß in Deutschland ein paar laute Motorräder aus dem Verkehr gezogen werden, wird wohl kaum eine EG-Richtlinie verhindert.

Porsche hat mit einer Untersuchung 1984 bewiesen, daß die Hersteller ohne großen Aufwand deutlich leisere Motorräder bauen können. Die Hersteller können leise Motorräder bauen und wer sein Motorrad so modifiziert, daß es deutlich zu laut ist, wird schon von alleine der Polizei auffallen und aus dem Verkehr gezogen werden. Die entsprechende Rechtsgrundlage ist seit langem vorhanden. Aber muß dieser Industrieverband denn wirk-

lich mit großem Halali zur Jagd auf die Motorradfahrer blasen? Der Erfolg ist doch nur, daß jetzt auf 1 dB(A) genau kontrolliert und gleich rigorose Maßnahmen ergriffen werden. Der IVM hat den Motorradfahrern damit keinen Gefallen getan. Und dadurch, daß ein paar laute Motorräder aus dem Verkehr gezogen werden, wird vermutlich keine einzige Streckensperrung verhindert. Einzelne notorische Querulanten werden weiterhin für Bürgerinitiativen und Streckensperrungen sorgen, egal ob die vorbeifahrenden Motorräder 90, 80 oder 70 dB(A) haben. Zufrieden sind diese Leute erst, wenn sie in ihrem Vorgarten sitzen und nichts mehr hören, also weder Motorräder noch LKWs oder die laute Musik der Cabrioletfahrer. Die sind erst glücklich, wenn der Individualverkehr total verboten ist.

Es liegt halt in der Natur der egoistischen, starsinnigen, intoleranten Deutschen, sich ein möglichst billiges Baugrundstück zu suchen, egal ob es direkt an der Autobahn, Bundesstraße oder gar einer Rennstrecke liegt. Ist das Haus erst einmal gebaut, beschwert man sich über den Lärm, gründet eine Bürgerinitiative und setzt Geschwindigkeitsbeschränkungen, teure Lärmschutzmaßnahmen, Streckensperrung und Rennverbote durch. Was das kostet und wem man damit schadet, ist ja sch...egal, hauptsächlich man hat seine Ruhe. Solange die Deutschen so borniert sind und die Politiker jeden Unfug mitmachen, der irgendetwas mit Umwelt zu tun hat, werden Motorräder immer zu laut sein, egal ob 80 oder 60 dB(A).

Dabei wird leider vergessen, daß Streckensperrungen keinen Lärm verhindern, sondern ihn nur verlagern. Und durch die Umwege, die wegen Streckensperrungen in Kauf genommen werden müssen, steigen Benzinverbrauch und Emissionswerte.

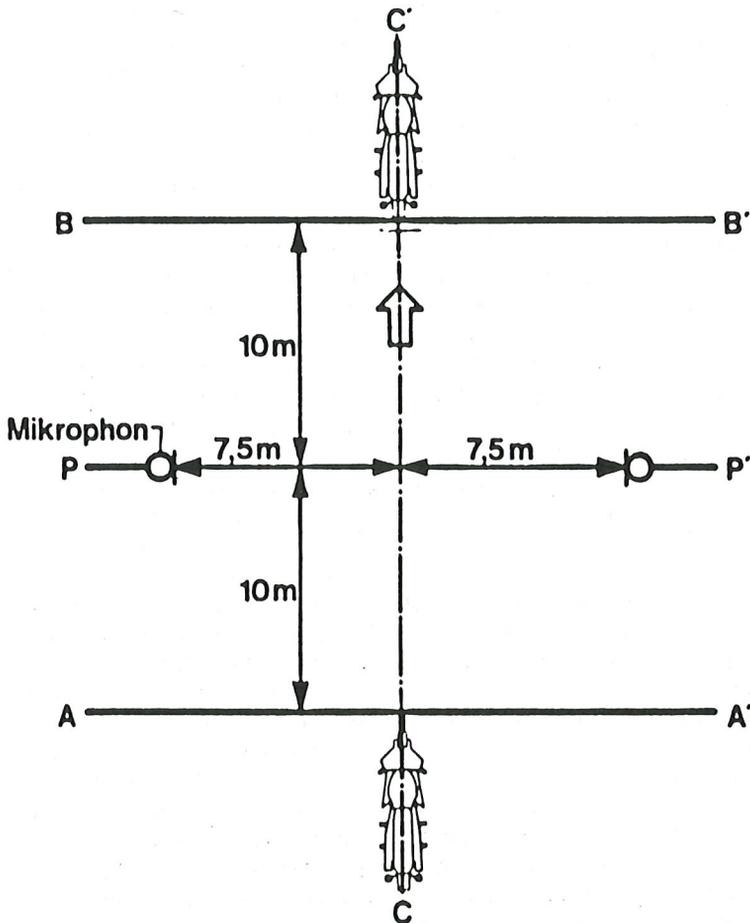
In der Ausgabe Nr. 12/93 berichtet 'Motorrad' über eine Lärmkontrolle bei Biberach. Die Polizei hatte erwartet, daß ca. 20% der Motorräder zu laut sein würden, doch stattdessen war nur ein Bike lauter als die in den Papieren eingetragenen Phonwerte. Bei 60 Motorradern waren das gerade mal 1,6 %!

Die Lärmvorschriften

In der Straßenverkehrszulassungsordnung ist genau festgelegt, wie laut ein Kraftfahrzeug sein darf und wie diese Lautstärke gemessen wird. Im Laufe der Zeit werden diese Vorschriften immer wieder überarbeitet und sowohl die Grenzwerte als auch das Meßverfahren verändert. Im Zuge des gesteigerten Umweltbewußtseins, werden die zulässigen Geräuschwerte in immer kürzeren Zeitabständen herabgesetzt.

Seit 1966 wurden die Geräuschmessungen im dritten Gang bei 50 km/h durchgeführt. 1981 wurde diese Meßmethode durch die EG-Richtlinie 78/1015 ersetzt. Jetzt mußte

das Motorrad im zweiten Gang über eine 20 Meter lange Meßstrecke beschleunigt werden. Ausgangsgeschwindigkeit hierbei bei ca. 50 km/h bzw. halbe Nenndrehzahl.



Meßanordnung für die Fahrgeräuschmessung nach EG-Richtlinie. Das Motorrad muß die Meßstrecke im zweiten und dritten Gang in beiden Richtungen durchfahren. Die Meßwerte werden gemittelt.

Der Unterschied dieser Meßmethode ist beträchtlich. Nach dem alten Verfahren wurden an einer Moto Guzzi LM II 84 dB(A) gemessen, nach der EG-Messung waren es 95 dB(A). Bei einer Ducati Pantah 600 stieg der Wert von 84 dB(A) auf 90 dB(A). 6 dB(A) mehr entsprechen einer Verdoppelung des Lärmempfindens. Daß jetzt 86 dB(A) anstatt 84 dB(A) erlaubt waren, half da wenig, besonders da auch noch der Toleranzbereich von 2 dB(A) auf 1 dB(A) herabgesetzt wurde.

Normvergleich		
Hubraum	alte Norm	neue Norm
über 500	84	86
über 350	85	85
bis 350	80	82
Toleranz	+ 2	+ 1

Um diese Meßmethode zu "überlisten", haben einige Hersteller die Sekundärübersetzung oder das Übersetzungsverhältnis des zweiten Gangs so verändert, daß das Motorrad auf der kurzen Meßstrecke nicht so stark beschleunigen konnte, um den kritischen, hohen Drehzahlbereich zu erreichen. Die Geräuschemessung wurde damit zwar erfüllt, aber die Beschleunigungswerte und das Fahrvergnügen stark beeinträchtigt.

Lärmtabelle	
dB	Quelle
30	Blätterrauschen/Flüstern
50	Unterhaltung/Bürogeräusch
70	Straßenverkehr (30 m Entfernung)
75	lautes Rufen
80	starker Straßenverkehr
85	Lärm in Fabrikhalle
90	Fernlastzug
100	Autohupe
110	Bohrmaschine
120	Propeller-Flugzeug
140	Düsenjäger beim Start

Die Erhöhung des Wertes um 6 dB(A) entspricht einer Verdoppelung der subjektiv empfundenen Lautstärke. Eine Erhöhung um 20 dB(A) entspricht also fast der zehnfachen Lautstärke!!

Die nächste Herabsetzung der Geräuschgrenze kam 1988. Die Richtlinie 87/56/EWG unterteilte die Motorräder in drei Klassen:

bis 80 ccm	77 dB(A)
bis 175 ccm	79 dB(A)
über 175 ccm	82 dB(A)

Bei der Meßmethode wird jetzt die Meßstrecke zweimal im zweiten und zweimal im dritten Gang durchfahren. Der Mittelwert ist der Prüfwert. Einfahrt in die Meßstrecke mit 50 % der Nenndrehzahl und dann voll beschleunigen. Die Moto Guzzi Le Mans III wird hierbei mit 83,2 dB(A) gemessen.

Am 1.10.1993 wird der zulässige Grenzwert noch einmal um 2 dB(A) herabgesetzt werden. Dann sind für große Motorräder nur noch 80 dB(A) zugelassen. Und für 1996 ist eine EG-weite Absenkung auf 77 dB(A) geplant. Das bedeutet, daß die Motorräder ab 1996 nur noch halb so laut wie heute sein dürfen.

Zusätzlich zu dem Fahrgeräusch ist in den Papieren das Standgeräusch eingetragen. Die Standgeräuschemessung dient nur der leichteren Überprüfbarkeit der Kraftfahrzeuge durch die Polizei. Einen gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwert gibt es hier nicht. Bis 1.10.1983 wurde dieser Wert in einem Abstand von 7 Metern hinter der Auspufföffnung gemessen. Meßwerte dieser Methode sind im Fahrzeugschein mit einem N gekennzeichnet. Seit dem Oktober 1983 wird eine Nahfeldgeräuschemessung durchgeführt, bei der einen halben Meter hinter der Auspufföffnung in einem Winkel von 45 Grad zur Fahrzeuglängsachse gemessen wird. Bei der Messung wird der Motor konstant bei halber Nenndrehzahl laufen gelassen.

Eigentlich sind sich alle einig, daß der meiste Lärm von wenigen lauten Auspuffanlagen erzeugt wird. Um den Verkauf dieser Racing-Anlagen zu unterbinden, soll ab 1. Juli 1994 der Verkauf von Auspuffanlagen, die nicht der EG-Richtlinie entsprechen verboten werden. Vermutlich dürfen aber weiterhin ungeprüfte Schalldämpfer für ältere Motorräder angeboten werden, da es sonst für viele Fahrzeuge keine Auspuffanlagen mehr geben würde.

Eintragen von Auspuffanlagen

Im letzten Heft hatten wir Euch gebeten, uns über Eure Erfahrungen mit den Eintragungen von offenen Auspuffanlagen bei den Händlern, die dieses anbieten, zu informieren. Leider war die Resonanz auf diesen Aufruf mehr als spärlich, so daß wir das Thema ohne konkrete Namen und Daten abhandeln müssen.

Gundsätzlich ist es möglich, jede Auspuffanlage eingetragen zu bekommen, die die zulässigen Phonwerte nicht überschreitet. Es gibt da noch ein paar kleine Einschränkungen, wie Austrittsrichtung der Abgase und natürlich darf keine Gefährdung durch spitze Kanten entstehen. Man kann sich also selbst eine Auspuffanlage basteln und zum TÜV fahren, um diese prüfen und eintragen zu lassen. Nach einer Sichtprüfung wird eine Phonmessung durchgeführt, um zu überprüfen, ob die erlaubten Geräuschwerte nicht überschritten werden. Es gelten hierfür die Grenzwerte, die zu dem Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeuges gültig waren. Nach der Phonmessung muß das Motorrad auf einen Leistungsprüfstand, um festzustellen, ob die Leistung durch den Auspuff wesentlich verändert wurde. Ist dieses der Fall, kann der TÜV-Prüfer auf eine Ermittlung der nun erreichbaren Höchstgeschwindigkeit bestehen. Meistens hat sich aber die Höchstleistung kaum geändert und es kann darauf verzichtet werden. Manche Prüfstellen haben auch einen Leistungsprüfstand, der die Höchstgeschwindigkeit gleich mit anzeigt.

Die gemessenen Werte (Phon/PS) werden zusammen mit der Auspuffanlage in den Brief eingetragen und nachdem die Zulassungsstelle das in den Fahrzeugschein übertragen hat, ist alles legal. Diese Messungen sind viel billiger als die meisten denken. Für beide Messungen zusammen zahlt man ca. 150 DM. Nur leider kann nicht jeder TÜV diese Prüfungen durchführen, da die Geräte nicht vorhanden sind. Aber die örtliche TÜV-Stelle nennt gerne die nächstgelegene Prüfungseinrichtung mit der entsprechenden Hardware. Bei Motorrädern, die nach dem 1. Januar 1989 erstmalig zugelassen wurden, muß normalerweise zusätzlich ein Abgasgutachten erstellt werden. So ein Gutachten

kostet aber einen Vierstelligen Betrag, daß sich die Prozedur nicht lohnt.

Man könnte also problemlos Contis oder Lafras an sein Motorrad schrauben und zum TÜV fahren, um diese prüfen zu lassen. Der Haken ist nur, diese Auspufftüten sind eindeutig zu laut und eine Phonmessung wäre reine Geldverschwendung. Jetzt gibt es die Möglichkeit, diese Schalldämpfer leiser zu machen. Für die Contis für die Königswellen-Ducatis gibt es Einsätze zu kaufen, oder man setzt Käferendrohre in die Krümmer ein. Bei den Lafras bietet es sich an, den Ring mit den Propellerflügeln zu verschließen, so daß nur das Loch in der Mitte übrig bleibt oder man arbeitet auch hier mit Käferendrohren, die man in das H-Rohr einsetzt. Mit so leiser gemachten Schalldämpfern kann man sein Glück beim TÜV probieren. Ist das Motorrad nicht zu laut, werden die ermittelten Meßwerte und die Kennzeichnung der Auspuffanlage eingetragen. Bemerkt der TÜV-Prüfer die zusätzliche Geräuschdämpfung (und davon kann man ausgehen), wird diese meistens mit eingetragen. Da steht dann z.B.: "Schalldämpfer Lafranconi mündungsseitig geschlossen mit je 1 Auslassöffnung Ø 23 mm". Baut man die zusätzlichen Geräuschdämpfer wieder aus, ist auch die eingetragene Auspuffanlage illegal, genauso wie vorher, als sie nicht eingetragen war, denn die Phonwerte stimmen ja nicht mehr. Und den Durchmesser einer Auslassöffnung kann jeder Polizist auch ohne Phonmeßgerät kontrollieren.

Es kann also jeder seine Tüten selbst durch zusätzliche Änderungen leiser machen und eintragen lassen.

Nun gibt es einige Händler, die die Eintragungen anbieten und sich das teilweise teuer bezahlen lassen. Das wäre auch gerechtfertigt, wenn diese Händler eine Eintragung mit

den echten Phonzahlen liefern würden. Aber hier gibt es einige Unstimmigkeiten. So gibt es einen Händler, der bei Guzzis einen speziellen, von ihm präparierten, Vorschalldämpfer einbaut, der das Motorrad leise macht. Der TÜV trägt die Lafras mit den leisen Phon-Werten ein, der Händler tauscht den Vorschalldämpfer wieder gegen das Originalteil aus und kassiert einen ordentlichen Geldbetrag vom Kunden. Kommt dieser Kunde später in eine Polizeikontrolle mit Phonmessung, fällt er vermutlich aus allen Wolken, wenn er erfährt, daß seine Phonmessung mit den falschen - weil zu leisen - Werten keinen Pfennig wert ist.

Über einen anderen Händler wird zwar ein höheres Standgeräusch eingetragen, aber das Fahrgeräusch wird nicht verändert. Da die Polizei aus meßtechnischen Gründen in einer Kontrolle nur das Standgeräusch mit einer Nahfeldmessung überprüft, hat man gute Chancen, mit einer solchen Eintragung unbehelligt davanzukommen. Nur wenn der Unterschied zwischen dem eingetragenen Stand- und Fahrgeräusch zu groß ist, muß man damit rechnen, daß der überprüfende Wachtmeister stutzig wird und eine Fahrmessung anordnen kann. Genauso kann man davon ausgehen, daß die Polizisten, die gezielte Überprüfungen von Motorrädern durchführen, als Erfahrungswerte die entsprechenden Daten für Contis oder Lafras wissen und nichtangepaßte Fahrgeräuschwerte monieren werden.

Ein TÜV-Prüfer ist bei der Veränderung des Standgeräusches an keine Vorschrift gebunden. Das heißt, hier hat er freien Spielraum, was die Höhe angeht. Beim Fahrgeräusch sieht das anders aus. Hier besagen seine Vorschriften, daß er nur den zum Zeitpunkt der Erstzulassung gültigen Höchstwert eintragen darf. In einigen Bundesländern darf der Prüfer den Wert für das Fahrgeräusch nur im Zusammenhang mit Änderungen am Motor erhöhen. Trägt er etwas höheres ein, muß er mit Schwierigkeiten mit seinen Vorgesetzten rechnen. Daher sind bei einigen Eintragungen nur die Standgeräusche geändert. Aber daß das Motorrad bei der Verwendung lauterer Tüten nicht nur im Stand sondern auch im Fahrbetrieb lauter wird, kann sich selbst der Dümmste denken.

Eine Eintragung ist nur dann ihr Geld wert, wenn in den Papieren die wirklich gemessenen Werte (Fahr- und Standgeräusch) und die vorhandene Kennzeichnung der Schalldämpfer vermerkt werden.

Man kann die Eintragung in Eigenregie probieren, muß aber auch das Risiko einkalkulieren, daß das Motorrad immernoch zu laut ist und man das Geld für die Phonmessung zum Fenster herausgeworfen hat. Der andere Weg ist, daß man sich an einen Händler wendet, der die entsprechende Eintragung anbietet. Dort können einem vorher die anfallenden Kosten genannt werden. Man sollte sich aber vorher genau erkundigen, was exakt in die Papiere eingetragen wird!

<p>Ducati Gilera SPIEGLER <small>BREMSTECHNIK</small> brembo bkub</p>	<p>MOTOR <small>Raphael Ulrich</small> RAD HANDEL</p> <p>Bodener Weg 1 · 23847 Siebenbüumen Telefon: 04501/775 · Fax: 04501/1052</p>	<p>Service für Neu- und Gebraucht-motorräder</p> <p>Schweißen von Aluminium und Niro</p> <p>Dreh- und Bohrarbeiten</p> <p>SLICK 50</p>
<p>DAVIDA Helme und Motorradbekleidung Traditionals made in England</p>		

Leserbriefe zu "Laut ist out"

Hallo Felix!

Ich denke, daß eine Guzzi oder Ducati mit offenen Tüten weniger Aggressionen weckt als ein Joghurtbecher mit offener 4in1 Anlage, der mit 5stelliger Drehzahl die Gegend unsicher macht. Ich habe über 30 Jahre direkt an einer Bundesstraße gewohnt und für mich waren die ganzen offenen Zweizylinder immer Balsam für die Ohren, wenn man die meiste Zeit irgendwelche Mächtgern Freddie Spencers mit 12.000 Touren in 20 Meter Entfernung an Dir vorbeizehen.

Mit desmodromischen Grüßen
Ralf Ehlers

Liebe Motalia-Leute,
Prinzipiell finde ich die Aktion eigentlich total gut. Es ist sicher besser, selbst zu versuchen, etwas zu bewegen, als zu warten, um dann eine Vorschrift vors Rad (oder besser: vor den Auspuff) geknallt zu bekommen. Eigentlich ist es doch ziemlich gestört, wenn die Abstimmung von modernen Motoren durch "Racing"-Töpfe etc. total versaut wird. Scheinbar sind einige der lieben Biker-Kollegen nicht über das Entwicklungs-Stadium einiger Mofa-Fahrer hinausgekommen. Speziell die japanischen Renn-Tiere scheinen von dieser Entwicklung im erschreckend hohen Maße betroffen zu sein. So gesehen, wie gesagt, finde ich die Sache o.k.

Nun ist das schizophrene an meiner Situation, daß ich ein etwas älteres Schätzchen aus Italien (MG 750 S 3) besitze. Serienmäßig hat dieses selten schöne Motorrad offene Ansaugtrichter und als "zeitgenössisches" Zubehör Lafrancis montiert. Ich bin, scheint's, also in einer echten Zwickmühle.

Nun sehe ich die Situation allerdings so, daß es neue und alte Motorräder gibt. Und alte Motorräder sind, sofern sie ein bestimmtes Alter überschritten haben, Oldtimer. Und es kann ja wohl nicht angehen, daß alle Besitzer von Oldtimern ihre Fahrzeuge leise machen müssen.

(Die Anschaffung der serienmäßigen Tüten beim nächsten Besuch in Mandello ist im Budget

schon fest eingeplant!)

Meiner Meinung nach sind heute SERIENMÄSSIG belassene Motorräder schon wirklich tierisch leise. Neue, tiefere Lärmvorschriften bewirken doch nicht automatisch, daß es weniger schwarze Schafe geben wird. Darum kann nur z.B. eine solche Aktion eine echte Alternative zu neuen Gesetzen darstellen. Die Denkweise der Leute muß sich ändern. 90 oder 100 dB müssen imagemässig nicht mehr mit saugeil und schnell verbunden werden, sondern mit mega-peinlich. Eine GSFZ 750 RR 6 Valve... ist doch eigentlich per se ein supertolles Motorrad, sonst hätten die Leute sich eine solche Karre ja nicht gekauft. Ich finde, es sollte viel mehr über die Presse aufgeklärt werden, daß laut echt nichts bringt. Leistungsvergleiche etc. pp. (Oder wird das schon gemacht? Leider lese ich die konventionelle Presse nicht.)

Eine echte Chance liegt sicher auch beim Zuhörer-Handel. Diese Leute können doch sicher leistungsoptimierte, leise Anlagen herausbringen. Daß so etwas möglich ist, hat doch vor einigen Jahren MOTORRAD mal in Zusammenarbeit mit Porsche bewiesen. (1984 hat das Umweltbundesamt einen Auftrag zur Ermittlung von technischen Möglichkeiten zur Geräuschminderung an Motorrädern an die Firma Porsche vergeben. Die Zeitung MOTORRAD hatte nichts damit zu tun. Die Red.)

Wie unsinnig Entwicklungen sein können, beweist z.B. die Situation in der Schweiz. Hier gibt es Lärm- und Abgasnormen, die etwas unrealistisch sind. Das führt dazu, daß alle Motorräder zugestopft sind und innerhalb kürzester Zeit von den meisten Leuten wieder "aufgemacht" werden, da sie sonst z.T. unfahrbar sind. Trotzdem sind diese Motorräder dann hier nicht lauter als in Deutschland. Man bewegt sich aber doch in der Illegalität.

Also: lieber gleich ansetzen und versuchen, Denkweisen, Einstellungen der "Verursacher" zu verändern. Bei mir hat es schon angefangen zu wirken.

Viele Grüße Uwe Diesselmeier

Leserbriefe zu "Laut ist out"

Hallo Leute!

Anlaß dieses Schreibens ist Euer Einleitungsartikel in der April-Ausgabe. Anfangs wertete ich den Artikel noch als verspäteten Aprilscherz. Doch schnell wurde mir klar, das keinem ein so schlechter Aprilscherz einfallen würde. Es mußte also wirklich "Made in Bonn" und "Made by IVM" sein. An dieser Stelle möchte ich noch sagen, daß ich keine anderen Motorradzeitschriften lese, weil ich es ablehne, teures Geld für Werbung und Testberichte zu bezahlen, die mich nicht interessieren. Deshalb kannte ich den Slogan des IVM auch nicht.

Meiner Meinung nach wird bedingt durch die Aktion des IVM die Kleiderindustrie einen enormen Aufschwung erleben. Denn jeder, der von dieser "Großreinemachen-Aktion" hört, bekommt einen dicken Hals.

Folge: der Kragenknopf geht nicht mehr zu. Abhilfe: neue Hemden kaufen. Und alles nur, weil ein namenloser MdB eine unrealistische Idee hatte und sich profilieren will.

Das Thema Lautstärke war für mich nie eins. Im Gegenteil. Ich genieße den Klang der Conti's und das Schnüffeln der Ansaugtrichter. Und ich höre oft (von Nicht-Motorradfahrern) wie toll sich doch der Klang anhört und ich sehe, wie Männer sich umdrehen und mir mit verzücktem Gesichtsausdruck nachsehen. Es ist sogar schon ein paar mal passiert, das Leute auf dem Bürgersteig stehen blieben und mir zuklatschten! Das sind dann Momente im Leben eines Italobikers, die man nicht so schnell vergißt.

Aber mal abgesehen von diesen schönen Erlebnissen gibt es noch ein paar handfeste Argumente. Zum Beispiel die passive Sicherheit. Jeder Italienerfahrer kennt die Situation: Du fährst beflügelt mit Deinem grün-weiß-roten Bike über Landstraßen. Die Kurven scheinen (Gott sei Dank) nicht enden zu wollen. Dann auf einer Geraden eine kleine Seitenstraße, in der ein Auto steht. Augenscheinlich will der Fahrer ebenfalls auf die Landstraße abbiegen.

Du versuchst Blickkontakt mit ihm aufzunehmen, um zu erkennen, daß er Dich gesehen hat. Fehlanzeige, er guckt in die andere Richtung. Und er fährt auch schon an. Du hast Deine Finger schon an der Bremse. Dann auf einmal, wie von Geisterhand gezogen, fliegt sein Kopf herum, weil er Dich hörte. Ganz verdattert (das Erstaunen steht ihm noch im Gesicht geschrieben) schaut er Dich an. Die Situation ist entschärft. Wie oft ist mir so etwas oder ähnliches schon passiert und ich wage mir gar nicht auszumalen, wenn ich mit zugestopften Dämpfern in die gleiche Lage gekommen wäre. So glimpflich wäre es dann bestimmt nicht ausgegangen. Vielleicht würde ich dann jetzt anstelle von Ducati Rollstuhl fahren! Und alles nur weil ein MdB oder ein Minister sich profilieren will! Nee, ohne mich.

Bei italienischen oder englischen Motorrädern bis Baujahr 88 von Krach zu sprechen, wäre eine Frechheit. Es ist vielmehr der motorspezifische Klang, ureigenst vom Werk mitgegeben.

Das menschliche Schallempfinden ist (anders wie Phonmessgeräte des TÜV oder der Polizei) frequenzabhängig. Das heißt, daß beispielsweise eine Guzzi mit 100 Phon und einer niedrigen Frequenz (tiefer Ton) sich angenehmer für das Ohr anhört als ein 4- oder 6-Zylindermotor mit der gleichen Phonzahl aber einer höheren Frequenz. Von Zweitaktern mit 100 Phon möchte ich hier erst gar nicht reden! Das kann sich wohl jeder selber ausmalen.

Keine Guzzi, Laverda, Morini oder Ducati hat einen unangenehmen Klang. Deswegen kann sich auch kein Italienerfahrer zu den schwarzen Schafen zählen, die der IVM anspricht. Nur letztendlich werden wir Motorradfahrer alle über einen Kamm geschoren. Ich sehe es auf jeden Fall nicht als akustische Umweltverschmutzung, wenn ich mit meinen offenen Contis's und Ansaugtrichtern rumfahre. Und so bleibt's auch, basta!

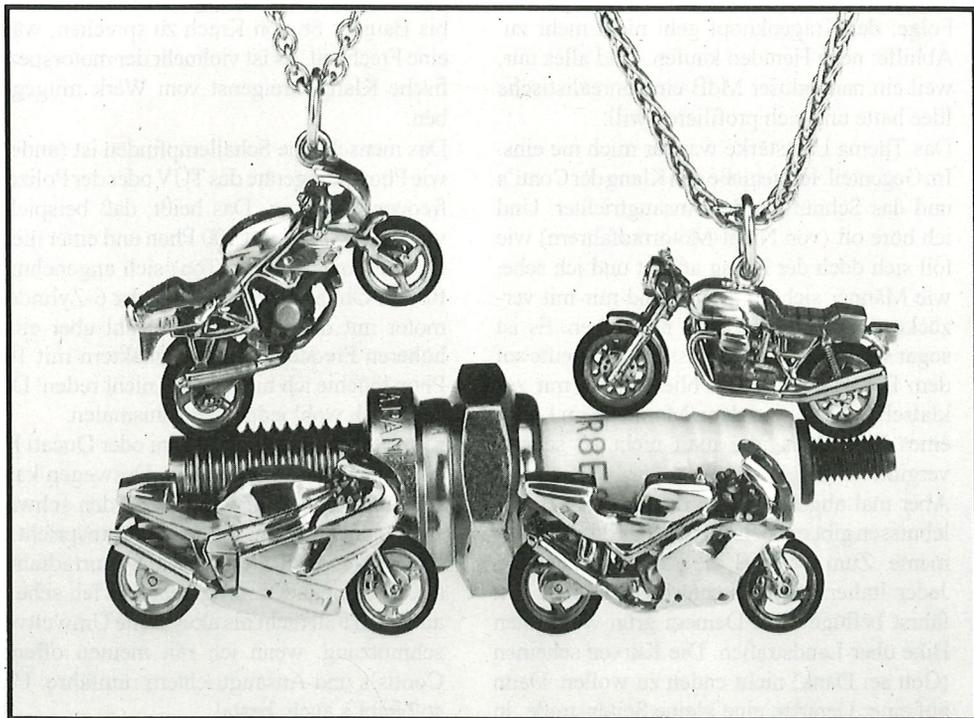
Mit desmodromischen Grüßen
Ralf

Motorräder in Gold

Der Schweizer Goldschmied Martin Bischoff kam als begeisterter Motorradfahrer auf die Idee, Hobby und Beruf miteinander zu verbinden. Das Ergebnis sind kleine Motorradmodelle aus Gelb- und Weißgold, die ca. drei cm groß sind und je nach Modell 8-18 Gramm wiegen. Die Liebe zum Detail erkennt man daran, daß die Gabeln lenkbar sind und auch die kleinen Räder mit Gummibereifung lassen sich drehen. Als Exklusivausstattung können ein Brillant als Scheinwerfer und ein Rubin als Rücklicht eingesetzt werden. Je nach Modell beträgt der Arbeitsaufwand zwischen 35 und 50 Stunden. Mittlerweile bietet Martin mehr als 40 verschiedene Motorradtypen an.

Als Serienmotorräder sind folgende italienische Bikes lieferbar: Ducati 650 Pantah, Jg. 83; Ducati 750 Sport, Jg. 88/89; Ducati 750/900 SS, Jg. 91-93; Ducati 851, Jg. 90/91; Ducati 888, Jg. 93; Ducati 900 S2, Jg. 84; Gilera Saturno, Bimota YB 6 und Moto Guzzi Le Mans I. Die Preise betragen 1.500 Schweizer Franken pro Modell, Extras wie Brillanten gegen Aufpreis. Natürlich können auch Einzelanfertigungen realisiert werden. Hierfür genügen Fotos des betreffenden Bikes als Vorlagen.

Die Schmuckstücke gibt es als Anhänger oder Krawattenschmuck bei: Gold- und Platinschmiede, Martin Bischoff, Schulgässli 26, CH-3612 Steffisburg, Tel. 0041/33/374042, Fax: 0041/33/375051.



Nur drei Zentimeter groß sind die goldenen Motorradmodelle von Martin Bischoff, gerade mal halb so groß wie eine Zündkerze.

gehört - gesehen - gelesen

Neue Ducatis

Auf dem Mailänder Salon im Herbst wird Ducati die 916 Superbike vorstellen. Im Gegensatz zur 888 wird der Hubraum erhöht. Eine Einarmschwinge wird das Hinterrad führen und der Motor soll etwas nach hinten gedreht werden, um einen kürzeren Radstand zu ermöglichen.

Nach dem durchschlagenden Erfolg der M 900 Monster wird Ducati eine 750er Version präsentieren, die ca. 15.000 DM kosten soll. Zu etwa dem gleichen Preis ist eine Cagiva Elefant 750 geplant.

Die kleinste Ducati, die 400 Supersport, soll von einer 600 Supersport abgelöst werden, die in zwei Versionen mit 34 oder 50 PS ausgeliefert werden soll.

Ducati Supermono Deutschland-Tournee '93

Für viele Schlagzeilen und Vorschußlorbeeren sorgte die Ducati Supermono. Aber sehen konnte sie nur, wer auf der IFMA war. In diesem Jahr sollen 30 Stück für den Renneinsatz gebaut werden, eine Straßenversion kommt erst in zwei Jahren. Damit die Ducati-Fans das Motorrad mal in Natura sehen können, veranstaltet der Ducati Importeur die "Supermono Deutschland-Tournee '93". Im Zeitraum Juli-August ist die SOS-Rennmaschine bei einigen Vertragshändlern zu besichtigen. Die Termine sind:

16. + 17.7.	Frechen/Köln	Motorrad Teichert
20. + 21.7.	Koblenz	Motorrad Böning
23. + 24.7.	Gersheim	Motorsport Müller
27. + 28.7.	Leonberg	Motorrad Mörk
30. + 31.7.	Brigachtal	Noki Motorsport
02. + 03.8.	München	Kawa Motor
05. + 06.8.	Lauchstädt	Zweirad Walther

Leider sind das alles Termine in Süddeutschland. Der nordische Teil der Tournee ist schon gelaufen, aber weil wir von offizieller Seite nicht informiert wurden, konnten wir nicht früher darüber schreiben.

Juli 1993

EGU-Aprilia mit 350, 500 oder 600 ccm

Die Firma EGU implantiert in die Fahrwerke der Aprilia AF 1 Rotax-Motoren mit 350, 500 oder 600 ccm. Der besondere Clou ist ein geregelter Katalysator, der das Motorrad umweltfreundlich macht. Je nach Motorengröße und Ausführung kostet eine EGU-Aprilia zwischen 8950 - 10550 DM. Die 350er Version wiegt mit Vollverkleidung und gefülltem Tank 166 kg.

Weitere Informationen gibt es bei: EGU-Motoren- und Zweiradtechnik GmbH, Eisenstr. 3, 71332 Waiblingen.

Nachdem Jahrelang darauf gewartet wurde, daß Aprilia den Rotax Motor der Pegaso in die 125er einbaut, hat eine kleine deutsche Firma den Italienern vorgemacht, daß die handlichen italienischen 125er auch für einen großen Viertakt-Einzyylinder-Motor geeignet sind.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

89407 Dillingen-Schretzheim

Telefon 09071/2837

Telefax 09071/8428

Ducati-Zubehör

Erste Monsterumbauten
Kaum sind die ersten Einheiten der M 900 an die Händler ausgeliefert worden, greift der bei den Italo-Fahrern besonders ausgeprägte Umbaubazillus um sich. Da an das Monster die meisten Umbauteile der Modelle 900 SS und 851 passen, brau-

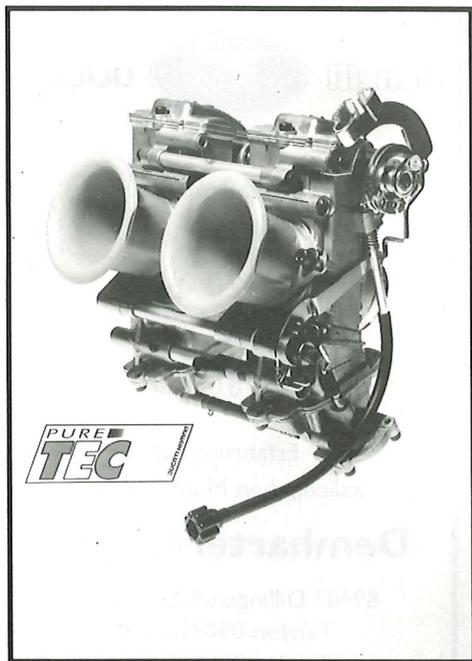


Foto: Roger Bartsch

chen die Händler nur in die Regale zu greifen. Die ersten Fotos einer umgebauten Monster schickte uns die Firma RPR, Gartenstr. 29, 58300 Wetter, tel. 02335/2957. Auffälligste Änderung: eine extrem leichte Kohlefaser-auspuffanlage mit hochgelegten Schalldämpfern. Auf den zweiten Blick entdeckt man eine andere Fußrastenanlage (ohne Soziusrasten!), Bremsmomentabstützung für den hinteren Bremsattel und weitere Details.

Vergasertuning für Zweiventilducatis

Die Firma Kämna, Brügger Straße 27, 28870 Otterstedt bietet für die Ducati-Modelle 750 und 900 SS Kehin Rolling Flat Slide Vergaser an. Diese Vergaser mit rollengeführten Gasschiebern erfreuen sich momentan in der Tuningbranche größter Beliebtheit und sollen für eine deutliche Leistungsverbesserung sorgen. Für die Zweizylinder-Ducatis verspricht die Firma Kämna eine Leistungssteigerung von 5 bzw. 8 PS. Der Vergaserkit kostet inklusive aller Anbauteile und verschiedener Düsen 1780,- DM.

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

Sport - Sport - Sport

Renntermine im Juli/August

18.07.	Brünn/CSFR	SB-WM
18.07.	Mugello/I	GP-WM
01.08.	Donington/GB	GP-WM
01.08.	Nürburgring	SB-DM
01.08.	Nürburgring	BOT-DM
01.08.	Geesthacht	SOS-CUP
07.08.	Anderstorp/S	SB-WM
15.08.	Schleiz	SB-DM
22.08.	Brünn/CSFR	SB-DM
22.08.	Brünn/CSFR	BOT-DM
22.08.	Brünn/CSFR	GP-WM
22.08.	Johor/MAL	SB-WM

Straßen-Weltmeisterschaft

Grand Prix in Assen

Vor dem Rennen gab es eine neue Entscheidung zu den Strafminuten, die nach dem Malaysia-GP verhängt wurden. Zur Erinnerung, Loris Capriossi, Max Biaggi, Carlos Cardus und Jean-Philippe Ruggia bekamen dort wegen Frühstarts eine Strafminute aufgebremst. In einem Berufungsverfahren wurden die Strafminuten zurückgezogen. Doch jetzt wurde die erste Entscheidung wieder für gültig erklärt, wodurch sich die Punktetabelle vom Rennen in Assen leicht änderte.

125er-Klasse

In der kleinsten Klasse gab es schon in der ersten Kurve einen Massensturz, bei dem Gresini, Martinez, Miralles, Molenaar, Aoki und Debbia zu Boden gingen. In der vierten Runde stürzte der Aprilia-Werksfahrer Ralf Waldmann und in der siebenten Runde stellte Carlos Giro seine Aprilia ab. Der dritte Werksfahrer, Bruno Casanova war schon im Training gestürzt und hatte sich beide Füße gebrochen. Er wird auf einige Rennen verzichten müssen. Ein schwarzer Tag für Aprilia. Dirk Raudies (Honda) eroberte die Spitze, nachdem er sich nach einem schlechten Start durch das Feld kämpfen mußte. Der Japaner Kazuto Sakata (Honda), der die Punktwertung anführt, kam zweimal von der Piste ab und schaffte es mit atemberaubenden Aufholjagden, trotzdem den zweiten Platz zu belegen. Bester Aprilia-Fahrer wurde Peter Öttl, der als siebenter die Ziellinie überquerte. Sein Markenkollege Herri Torrontegui lag auf dem achten Platz, als er in der letzten

Runde stürzte. Er konnte aber weiterfahren und wurde noch auf Rang vierzehn gewertet.

Ergebnis: 1. Dirk Raudies (Honda); 2. Kazuto Sakata (Honda); 3. Manfred Baumann (Honda); 4. Maik Stief (Honda); 5. Hans Spaan (Honda); 6. Peter Öttl (Aprilia); 7. Ezio Gianola (Honda); 8. Oliver Petrucciani (Aprilia); 9. Akiro Saito (Honda); 10. Oliver Koch (Honda); 11. Stefan Kurfiss (Aprilia).

250er-Klasse

Den besten Start hatte der Honda-Fahrer Loris Capriossi erwischt, der sich vom Feld absetzen konnte und seinem ersten Sieg in der Viertelliterklasse ungefährdet entgegenfuhr. In der Verfolgergruppe befanden sich Loris Reggiani (Aprilia), Helmut Bradl (Honda), Testuya Harada (Yamaha) und Jean-Philippe Ruggia (Aprilia). Der Suzuki-fahrer John Kocinski hatte einen schlechten Start, kämpfte sich aber bis auf den zweiten Platz vor und es schien, als wenn er auch noch Capriossi einholen könnte, doch in den letzten Runden gab Harada nochmal ordentlich Gas und verwies Kocinski auf den dritten Rang. Ruggia belegte den vierten Platz vor Bradl und seinem Teamkollegen Reggiani. Wieder hat es nicht zu einem Podestplatz für die Aprilia gereicht.

Ergebnis: 1. Loris Capriossi (Honda); 2. Tetsuya Harada (Yamaha); 3. John Kocinski (Suzuki); 4. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia); 5. Helmut Bradl (Honda); 6. Loris Reggiani (Aprilia); 7. Wilco Zeelenberg (Aprilia); 8. Pierfrancesco Chili (Yamaha); 9. Alberto Puig (Honda); 10. Nobuatsu Aoki (Honda).

500er-Klasse

In der zweiten Runde stürzten Daryl Beattie (Honda) und Mat Mladin (Cagiva), danach kristallisierte sich schnell das Führungstrio, das aus den beiden Suzuki-Piloten Kevin Schwantz, Alex Barros und dem Honda-Fahrer Michael Doohan bestand. Diese drei boten den Zuschauern einen spannenden Inflight mit mehreren Führungswechseln. Zwei Runden vor Schluß hieß der Spitzenreiter Barros, doch ein spektakulärer Sturz machte seine Siegeshoffnungen wieder zunichte. Jetzt führte sein Teamkollege Schwantz, der vor Doohan siegte. Um den dritten Platz kämpften Doug Chandler (Cagiva) und Alex Criville (Honda). Im Ziel hatte Criville die Nase vorne. Wayne Rainey, der sich vorher mit den beiden einen Dreikampf geliefert hatte, wurde abgeschlagener Fünfter.

Ergebnis: 1. Kevin Schwantz (Suzuki); 2. Michael Doohan (Honda); 3. Alex Criville (Honda); 4. Doug Chandler (Cagiva); 5. Wayne Rainey (Yamaha); 6. Shinichi Itho (Honda); 7. Luca Cadalora (Yamaha); 8. Nial Mackenzie (Yamaha); 9. Simon Crafar (Yamaha); 10. John Reynolds (Yamaha).

Grand Prix in Spanien

125er-Klasse

Für das Rennen in Spanien konnte Ralf Waldmann seine Aprilia in die erste Startreihe stellen, er hatte die drittbeste Trainingszeit erzielt. Schneller waren nur die Honda-Fahrer Takeshi Tsujimura und Dirk Raudies gewesen. Letzterer konnte nach dem Start als Führer in die erste Kurve einbiegen. Hinter ihm folgten seine Markenkollegen Tsujimura, Kazuto Sakata, Akiro Saito und die drei Aprilia-Fahrer Herri Torrontegui, Carlos Giro und Ralf Waldmann. Zuerst konnten sich Raudies, Tsujimura und Sakata etwas absetzen. Tsujimura übernahm die Führung und das Trio wurde wieder vom achtköpfigen Verfolgerpulk eingeholt. Tsujimura stürzte und ein paar Runden später schied Sakata mit technischem Defekt aus. Die Spitze hatte mittlerweile der Spanier Carlos Giro übernommen, der sich etwas absetzen konnte. Um die weiteren Plätze kämpften Saito, Noburo Ueda (Honda), Torrontegui, Raudies und Waldmann. Ständig wechselten die Positionen in dieser Gruppe. Zeitweise sah es aus, als wenn Waldmann den Anschluß verlieren würde, doch dann gab Waldi richtig Gas, holte den Pulk wieder ein und kämpfte sich Platz für Platz nach vorne. Giro, der anscheinend einem sicheren Sieg entgegenfuhr, stürzte. Damit hat der Aprilia-Werksfahrer in der gesamten Saison noch keinen einzigen Punkt erzielen können. Als der Spitzenpulk in die letzte Runde ging, lag Waldmann auf dem zweiten Platz hinter Ueda, den er ausbremste. Würde er den ersten Aprilia-Sieg des Jahres holen können? Aber auf der Zielgeraden konnte Ueda vor der Ziellinie aus Waldis Windschatten herauschießen und das Rennen mit einer halben Motorradlänge gewinnen. Dritter wurde Saito vor Torrontegui und Raudies.

Ergebnis: 1. Noburo Ueda (Honda); 2. Ralf Waldmann (Aprilia); 3. Akiro Saito (Honda); 4. Herri Torrontegui (Aprilia); 5. Dirk Raudies (Honda);

6. Jorge Martinez (Honda); 7. Carlos Checa (Honda); 8. Ezio Gianola (Honda); 9. Takeshi Tsujimura (Honda); 10. Haruchika Aoki (Honda).

Punkte: 1. Dirk Raudies (Honda) 152 Punkte; 2. Kazuto Sakata (Honda) 145 P.; 3. Takeshi Tsujimura (Honda) 103 P.; 4. Ralf Waldmann (Aprilia) 79 P.; 5. Noboru Ueda (Honda) 73 P.; 6. Akiro Saito (Honda) 69 P.; 7. Herri Torrontegui (Aprilia) 62 P.; 8. Ezio Gianola (Honda) 40 P.; 9. Oliver Petrucciani (Aprilia) 40 P.; 10. Manfred Baumann (Honda) 36 P.

250er-Klasse

Das Viertelliterrennen kann man getrost mit dem Wort Favoritensterben umschreiben. John Kocinski und Doriano Romboni gingen gar nicht erst an den Start. Kocinski war von Suzuki gefeuert worden und der Honda-Fahrer konnte wegen einem gebrochenen Schienbein aus Assen nicht am Rennen teilnehmen. Der in der Punktwertung führende Testuya Harada (Yamaha) schied schon in der zweiten Runde mit technischem Defekt aus und kurz danach stürzte sein Teamkollege Pierfrancesco Chili gemeinsam mit Helmut Bradl (Honda). Während Bradl sich aufrappelte und dem Feld hinterherfuhr, wurde Chili auf der Bahre weggetragen. An der Spitze sah die Reihenfolge so aus: Die Honda-Fahrer Max Biaggi, Loris Capriossi, Tadayuki Okada und Alberto Puig vor den Aprilia-Fahrern Loris Reggiani und Jean-Philippe Ruggia, die den Japaner Nobuatsu Aoki (Honda) in die Mitte genommen hatten. Ein paar Runden später fehlten die beiden Italiener Loris Capriossi und Loris Reggiani, die mit technischen Defekten ausschieden. Von den ersten elf der Punktwertung waren damit sechs Fahrer ausgeschieden und einer fuhr hoffnungslos hinterher. Das war die Chance für Biaggi, Puig, Okada, Ruggia und Aoki, sich in der Punktetabelle deutlich zu verbessern. Biaggi, Puig und Okada wechselten sich mit der Führungsarbeit ab und als es ans Überrunden ging, konnte Biaggi einen geringen Vorsprung erzielen. Aoki fiel mit einem Verbremser auf Rang vier zurück und damit gingen Rang zwei und drei an Okada und Puig. Ruggia wurde als bester Aprilia-Fahrer Fünfter.

Ergebnis: 1. Max Biaggi (Honda); 2. Tadayuki Okada (Honda); 3. Alberto Puig (Honda); 4. Nobuatsu Aoki (Honda); 5. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia); 6. Carlos Cardus (Honda); 7. Luis d'Antin (Honda); 8. Wilco Zeelenberg (Aprilia); 9. Andre-

Sport - Sport - Sport

as Preining (Aprilia); **10.** Simon Crafar (Suzuki); **11.** Helmut Bradl (Honda).

Punkte: **1.** Tetsuya Harada (Yamaha) 135 Punkte; **2.** Dorian Romboni (Honda) 96 P.; **3.** Helmut Bradl (Honda) 87 P.; **4.** Max Biaggi (Honda) 71 P.; **5.** Loris Capriossi (Honda) 81 P.; **6.** John Kocinski (Suzuki) 80 P.; **7.** Tadayuki Okada (Honda) 78 P.; **8.** Nobuatsu Aoki (Honda) 68 P.; **9.** Jean-Philippe Ruggia (Aprilia) 66 P.; **10.** Pierfrancesco Chili (Yamaha) 51 P.; **11.** Alberto Puig (Honda) 47 P.; **12.** Loris Reggiani (Aprilia) 45 P.

500er-Klasse

Das Halblitrennen in Spanien war das langweiligste Rennen der Saison. Vom Start weg lautete die Reihenfolge Wayne Rainey (Yamaha) vor Michael Doohan (Honda), Kevin Schwantz (Suzuki), Alex Criville (Honda), Doug Chandler (Cagiva), Shinichi Itho (Honda) und Daryl Beattie (Honda). Criville rammte sein Motorrad schon in der zweiten Runde ins Kiesbett und eine Runde später fuhr Itho Chandler in das Heck der Cagiva. Schnell zog sich das Feld auseinander und Rainey fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen.

Juan Garriga, in diesem Jahr in der Superbike-WM mit einer Ducati unterwegs, ging in diesem Rennen mit einer Cagiva an den Start. Er beendete das Rennen als Neunter. Der Cagiva-Werksfahrer Mat Mladin ging verletzungsbedingt nicht an den Start.

Ergebnis: **1.** Wayne Rainey (Yamaha); **2.** Michael Doohan (Honda); **3.** Kevin Schwantz (Suzuki); **4.** Daryl Beattie (Honda); **5.** Alex Barros (Suzuki); **6.** Niall Mackenzie (Yamaha); **7.** Juan Lopez-Mella (Yamaha); **8.** Jose Kuhn (Yamaha); **9.** Juan Garriga (Cagiva); **10.** Renzo Colleoni (Yamaha). **Punkte:** **1.** Kevin Schwantz (Suzuki) 172 Punkte; **2.** Wayne Rainey (Yamaha) 153 P.; **3.** Daryl Beattie (Honda) 106 P.; **4.** Michael Doohan (Honda) 95 P.; **5.** Alex Criville (Honda) 77 P.; **6.** Shinichi Itho (Honda) 68 P.; **7.** Doug Chandler (Cagiva) 59 P.; **8.** Niall Mackenzie (Yamaha) 56 P.; **9.** Alex Barros (Suzuki) 54 P.; **10.** Luca Cadalora (Yamaha) 48 P.; **11.** Mat Mladin (Cagiva) 28 P.

Superbike-WM

Im italienischen Misano wollten die Ducatis natürlich eine gute Vorstellung bieten. Die Trainingsbestzeit holte sich der Ducati-Fahrer Gian-

carlo Falappa vor seinem Markenkollegen Mauro Lucchiarri. Lucchiarri fährt für Ducati in der italienischen Meisterschaft die Supermono und startet dort auch in der Superbike-Klasse. In der SB-WM ist er auf einer Production 888 im Team von Davide Tardozzi als Nachwuchsfahrer eingegliedert.

Gerade dieser Lucchiarri hatte den besten Start und konnte sich Dank seiner guten Streckenkenntnisse zehn Runden lang an der Spitze behaupten, bis er Falappa vorbeilassen mußte. Zu diesem Zeitpunkt war Stephane Mertens (Ducati) schon ausgeschieden. Er lag auf dem zweiten Platz, als ihm in einer Linkskurve sein Vorderrad wegrutschte. Damit hatte ihn das gleiche Schicksal ereilt wie vorher den Kawasaki-Fahrer Piergiorgio Bontempi, der in der gleichen Kurve gestürzt war. Falappa siegte vor Lucchiarri und dem Yamaha-Fahrer Fabrizio Pirovano.

Auch im zweiten Durchgang setzte sich Lucchiarri zuerst an die Spitze, doch der Ducati-Fahrer Carl Fogarty übernahm schnell die Führung, konnte sie aber nicht lange halten. Nun hieß der Spitzenreiter Scott Russel (Kawasaki) vor Fogarty, Lucchiarri und Falappa. Falappa kämpfte sich Platz für Platz vor, bis er erster war und holte sich den Sieg vor Russel.

Der zweifache Superbike-Weltmeister von 1988 und 1989, Fred Merkel, startete nach seinem Rausschmiß bei Yamaha erstmals mit einer Ducati. Im Abschlusstraining ging sein einziger Werksmotor kaputt, so daß er im Rennen ein Productiontriebwerk einsetzte. Dieser Motor verlor während des Rennens Leistung und Merkel konnte nur den zehnten Rang belegen. Im zweiten Rennen gab er nach zwei Runden auf.

Mit seinem Doppelsieg schob sich Falappa in der Punktwertung von der dritten Stelle wieder auf den ersten Platz vor. Fogarty konnte sich um eine Position auf Rang vier verbessern. Einen richtig großen Sprung machte Lucchiarri, der von Rang dreizehn auf Platz neun kletterte. Jetzt soll er auch bei den Überseerennen starten dürfen.

Ergebnisse: **1. Lauf:** **1.** Giancarlo Falappa (Ducati); **2.** Mauro Lucchiarri (Ducati); **3.** Fabrizio Pirovano (Yamaha); **4.** Scott Russel (Kawasaki); **5.** Carl Fogarty (Ducati); **6.** Aaron Slight (Kawasaki); **7.** Juan Garriga (Ducati); **8.** Baldassare Monti (Yamaha); **9.** Terry Rymer (Yamaha); **10.** Fred Merkel (Ducati).

Sport - Sport - Sport

2. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Carl Fogarty (Ducati); 4. Mauro Lucchiari (Ducati); 5. Juan Garriga (Ducati); 6. Aaron Slight (Kawasaki); 7. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 8. Baldassare Monti (Yamaha); 9. Terry Rymer (Yamaha); 10. Stephane Mertens (Ducati).

Punkte: 1. Giancarlo Falappa (Ducati) 115 Punkte; 2. Scott Russel (Kawasaki) 111 P.; 3. Aaron Slight (Kawasaki) 99 P.; 4. Carl Fogarty (Ducati) 90 P.; 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 85 P.; 6. Juan Garriga (Ducati) 71 P.; 7. Stephane Mertens (Ducati) 52 P.; 8. Terry Rymer (Yamaha) 49 P.; 9. Mauro Lucchiari (Ducati) 47 P.; 10. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 41 P.

Superbike-DM in Luxemburg

Auf der Reifenteststrecke der Firma Goodyear in Luxemburg wurden die Rennen 9 und 10 zur Deutschen Superbike Meisterschaft ausgetragen. Im ersten Lauf hatte der Titelverteidiger und Ducati-Fahrer Edwin Weibel den besten Start. Nach ihm bogen Arpad Harmati (Yamaha), Udo Mark (Yamaha) und Andreas Hofmann (Kawasaki) in die erste Kurve ein. Hofmann konnte Mark überholen, aber dann stürzte er. Mark mußte ins Gras ausweichen und fiel einige Plätze zurück. Weibel fuhr ungefährdet vor Harmati seinem ersten Sieg in dieser Saison entgegen, während sich Bernd Caspers (Yamaha), Owen Coles (Ducati), Ernst Gschwender (Kawasaki), Udo Mark und Herbert Enzinger (Ducati) um gute Plätze stritten. Gegen Rennende war es ein spannender Kampf zwischen der Ducati Enzingers und Gschwenders Kawa. Enzinger konnte das Duell gewinnen und den ersten Podestplatz dieser Saison verbuchen. Auch im zweiten Lauf hatte Weibel den besten Start vor Harmati. Aber schon in der zweiten Kurve schob Hofmann sich auf Platz zwei. Weibel verbremste sich und fiel auf die fünfzehnte Position zurück. Mark nutzte die Gelegenheit, ging an Hofmann vorbei und untermauerte seinen Siegeswillen dadurch, daß er sich um ein paar Fahrzeuglängen absetzte. Das Trio Hofmann, Enzinger und Harmati wollte jetzt die verbliebenen beiden Podestplätze unter sich ausmachen, doch von hinten schlossen Coles und Gschwender auf, die ein Wörtchen mitreden wollten. Es gelang dem Privatfahrer Enzinger, sich durchzusetzen

und den zweiten Platz zu erzielen. Dritter wurde Harmati vor Hofmann, Gschwender und Coles. Weibel drehte bei seiner Aufholjagd die schnellste Rennrunde und arbeitete sich wieder bis auf Platz sieben vor. Durch seine beiden Podestplätze konnte sich Enzinger von dem achten auf den fünften Punkterang verbessern.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); 2. Arpad Harmati (Yamaha); 3. Herbert Enzinger (Ducati); 4. Ernst Gschwender (Kawasaki); 5. Udo Mark (Yamaha); 6. Owen Coles (Ducati); 7. Thomas Franz (Kawasaki); 8. Anton Gruschka (Yamaha); 9. Bernhard Schick (Ducati); 10. Michael Geiger (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Udo Mark (Yamaha); 2. Herbert Enzinger (Ducati); 3. Arpad Harmati (Yamaha); 4. Andreas Hofmann (Kawasaki); 5. Ernst Gschwender (Kawasaki); 6. Owen Coles (Ducati); 7. Edwin Weibel (Ducati); 8. Roland Oschwald (Ducati); 9. Peter Rubatto (Ducati); 10. Bernd Caspers (Yamaha).

Punkte: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki) 166 Punkte; 2. Ernst Gschwender (Kawasaki) 146 P.; 3. Edwin Weibel (Ducati) 135 P.; 4. Udo Mark (Yamaha) 130 P.; 5. Herbert Enzinger (Ducati) 82 P.; 6. Owen Coles (Ducati) und Reiner Jänisch (Suzuki) je 73 P.; 8. Bernhard Schick (Ducati) 64 P.; 9. Bernd Caspers (Yamaha) 40 P.; 10. Roger Kellenberger (Yamaha) 46 P.

BOT in Deutschland

Beim Training zum Battle of Twins Rennen in Luxemburg gelang es dem Guzzi-Fahrer Jens Hofmann auf der Daytona die zweit schnellste Trainingszeit nach Thomas Körner (Ducati) zu fahren.

Das BOT-Rennen begann mit dem Ausfall der Startampel. Nach einiger Wartezeit und Ungeißheit für die Fahrer, was sie nun machen sollten, wurde das Rennen mit der Flagge gestartet. In den ersten Runden konnte Klaus Caspers die Führung behaupten, bis er Thomas Körner vorbeilassen mußte, den anscheinend in diesem Jahr nichts daran hindern kann, den Titel zu gewinnen. Aber warten wir ab, noch ist die Saison nicht vorbei. Körner gewann mit fast 19 Sekunden Vorsprung vor Caspers. Dritter wurde Fath mit einer knappen Sekunde Vorsprung zum schnellsten Guzzi-Fahrer Hofmann, der über mangeln-

Sport - Sport - Sport

den Gripp klagte, weil ihm der Michelin-Rennendienst einen falschen Reifen aufgezogen hatte.

Zieleinlauf: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Klaus Caspers (Ducati); 3. Harry Fath (Ducati 888); 4. Jens Hofmann (Guzzi Daytona); 5. Martin Kratzer (Ducati 888); 6. Martin Prichodko (Ducati 888); 7. Hartmut Müller (Norton TT); 8. Rolf von der Weyden (BMW); 9. Martin Blug (Ducati 888); 10. Norbert Mertens (Ducati 888); 11. Michael Tränklein (Ducati 888); 12. Josef Hang (Ducati); 13. M. Ahlden (Ducati); 14. Klaus Stephan (Moto Guzzi); 15. Roland Müller (Ducati).

Ergebnis: A-Lizenz: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Klaus Caspers (Ducati 888); 3. Harry Fath (Ducati 888); 4. Jens Hofmann (Moto Guzzi Daytona); 5. Martin Kratzer (Ducati 888); 6. Hartmut Müller (Norton TT); 7. Rolf von der Weyden (BMW); 8. Claus Albert Stephan (Moto Guzzi); 9. Roland Müller (Ducati 888); 10. Roland Matthies (Ducati 888); 11. Hendryk Peuker (Moto Guzzi).

Ergebnis: B-Lizenz: 1. Martin Prichodko (Ducati 888); 2. Martin Blug (Ducati 888); 3. Norbert Mertens (Ducati 888); 4. Michael Tränklein (Ducati); 5. Josef Hang (Ducati); 6. M. Ahlden (Ducati 888); 7. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona); 8. Frank Reisky (Ducati 888); 9. Gerd Schmitz (Ducati 888); 10. Johann van Sterendaal (Ducati); 11. Stefan Burkhart (BMW); 12. Cornelius Braun (Ducati 900 SS); 13. Thomas Kausch (Ducati); 14. Roland Däs (Moto Guzzi); 15. Joachim von Eiser (Maxcom BMW).

Punkte: A-Lizenz: 1. Thomas Körner (Ducati 888) 49 Punkte; 2. Martin Kratzer (Ducati 888) 46 P.; 3. Harry Fath (Ducati 888) 32 P.; 4. Roland Matthies (Ducati 888) 30 P.; 5. Roland Müller (Ducati 888) 26 P.; 6. Jens Hofmann (Moto Guzzi Daytona) 21 P.; 7. Rolf von der Weyden (BMW) 20 P.; 8. Uwe Brunzel (Ducati 888) und Klaus Caspers (Ducati) je 17 P.; 10. Bernd Walter (Moto Guzzi Daytona) 15 P.; 11. Julius Ilmenberger (Ducati 888) 13 P.; 12. Karl-Heinz Matthies (Ducati) und Hartmut Müller (Norton) je 10 P.; 14. Hans Furtwaengler (Ducati) und Klaus Stephan (Moto Guzzi) 8 P.

B-Lizenz: 1. Martin Blug (Ducati 888) 54 P.; 2. Norbert Mertens (Ducati 888) 45 P.; 3. Michael Tränklein (Ducati 888) 30 P.; 4. Roland Däs (Moto Guzzi 2-Ventiler) und Martin Prichodko (Ducati 888) je 28 P.; 6. Gerd Schmitz (Ducati

888) 27 P.; 7. Cornelius Braun (Ducati 900 SS) 23 P.; 8. M. Ahlden (Ducati 888) 21 P.; 9. Heiner Born (Ducati 888) 19 P.; 10. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona) 17 P.; 11. Thomas Kausch (Ducati 888) 14 P.; 12. Manfred Bauer (Ducati) und Stefan Burkhart (BMW) und Joachim von Eiser (Maxcom BMW) je 12 P.; 15. Johann von Sterendaal (Ducati 851) und Josef Hang (Ducati) je 11 P.

In letzter Minute Superbike WM in Zeltweg

Im österreichischen Zeltweg meinte Petrus es nicht gut mit der Weltelite der Superbiker. Es goß wie aus Kübeln. Der erste Lauf wurde im Regen gestartet und Giancarlo Falappa fuhr zuerst auf und davon. Doch dann stoppte der Regen und die Fahrbahn trocknete ab. Mit seinen Regenreifen fiel Falappa bis auf den sechsten Rang zurück. Den Lauf gewann der Österreicher Andreas Meklau auf Ducati vor den beiden Kawasaki-Fahrern Aaron Slight und Scott Russel.

Zum Start des zweiten Rennens regnete es wieder. Falappa setzte sich erneut vom Start weg an die Spitze und baute seinen Vorsprung auf gut 20 Sekunden aus. Meklau lag lange auf dem zweiten Platz, mußte ihn aber an den Yamaha-Fahrer Fabrizio Pirovano abgeben. Dieser wurde hart vom Ducati-Neuling Fred Merkel bedrängt. Pirovano stürzte und Merkel lag an der zweiten Position, als das Rennen wegen der schlechten Wetterverhältnisse abgebrochen wurde.

Die Rennleitung entschied, daß für den zweiten Lauf nur die halbe Punktezahl vergeben werden soll. Demnach hätte Falappa 135 Punkte vor Russel (130,5 Punkte) und Slight (116 Punkte).

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Andreas Meklau (Ducati); 2. Aaron Slight (Kawasaki); 3. Scott Russel (Kawasaki); 4. Carl Fogarty (Ducati); 5. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 6. Giancarlo Falappa (Ducati); 7. Jeffrey de Vries (Yamaha); 8. Ernst Gschwender (Kawasaki); 9. Stephane Mertens (Ducati); 10. Fabrizio Furlan (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Fred Merkel (Ducati); 3. Andreas Meklau (Ducati); 4. Carl Fogarty (Ducati); 5. Mauro Lucchiari (Ducati); 6. Ernst Gschwender (Kawasaki); 7. Scott Russel (Kawasaki); 8. Tripp Nobles (Honda); 9. Jeffrey de Vries (Yamaha); 10. Jean-Marc Deletang (Yamaha).

Moto Guzzi 250 TS im Mai 1993

Ich möchte sie und mich nicht in die schier endlosen Berichte der Thematik "Mein Motorrad ist das tollste und ungewöhnlichste" einreihen.

Nüchtern betrachtet: Sie stinkt. Ihr Geräusch ist äußerste Geschmackssache, und sie ist bestimmt kein gutmütiges Anfänger-Motorrad.

Ich habe sie mir nicht ausgesucht - sie hat auf mich gewartet, halb fertig restauriert für die "Ex" meines Italiener-besessenen Freundes Oliver, als Gerippe in der hintersten Ecke seiner Garage.

Von ihrer Vergangenheit seit 1977 kenne ich nur die letzten 5 Jahre, von denen sie 2 Jahre

mit einem durch brutale Behandlung verbogenen Pleuel und Getriebeschaden im Garten des Vorbesitzers vor sich hin rotete, bis sie für DM 200,- in besagter Garage landete.

Es war nicht gerade Liebe auf den ersten Blick - sie erschien mir im Vergleich zu den italienischen Motorrädern, die ich bis dahin,



zu diesem Zeitpunkt immer noch führer-scheinlos, kennengelernt hatte, fast moped-artig unscheinbar.

Hinzu kam der unangenehme Beigeschmack, daß sie eigentlich für jemand anders gedacht war.

Ich habe versucht, sie nicht zu mögen, und wahrscheinlich war ich ihr auch nicht beson-ders sympathisch.

Das Versprechen meines Freundes als Haus- und Hofmechaniker, sie sei bis zum Erhalt meines Führerscheins "längst fertig", hat sich nun letzte Woche eingelöst, mehr als ein halbes Jahr später.

In der Zwischenzeit sind wir zusammenge-wachsen, bin ich ein halbes Jahr mit dem entsprechenden Arm winkend abgebogen (bei Blinken Zusammenbruch der gesamten Elektrik), habe mit ihrer eher einem Traktor angemessenen Kupplung gekämpft und mich

an die Kratzbürstigkeit dieses alten Zweitak-ters gewöhnt.

Wir haben den mitleidig-überheblichen Blicken der lieben Mitfahrer getrotzt und die Bemerkungen, sie sei "keine richtige Guz-zi", oder die Frage, ob dies eine "Baby-Guzzi" sei, überhört.

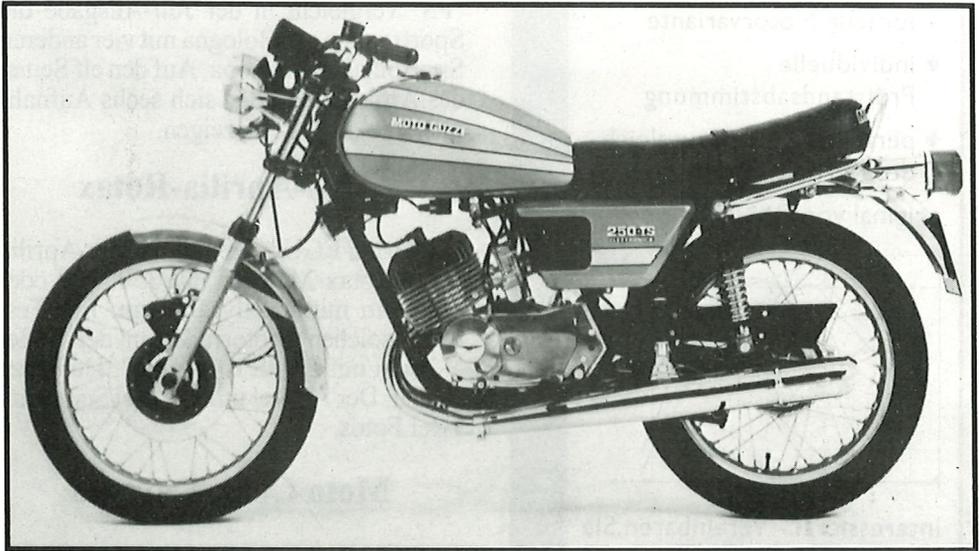
Ich kenne mich nicht wieder, wenn ich nach 3 Tropfen Regen in den Hof laufe, sie erst abputze und dann zudecke, während Ente und Fahrrad ihr rostiges Dasein fristen.

Sie revanchiert sich durch absolute Zuverläs-sigkeit und weihet mich in die wundersame technische Welt des schlitzgesteuerten Zwei-taktmotors ein.

Der obengenannte Freund und Mechaniker kam gerade herein und meinte, es klänge wie ein Liebesgedicht.

Dorthe Brink, Troisdorf

P.S. Oder sollte sie doch das tollste und ungewöhnlichste....



Von 1974 bis 1982 baute Moto Guzzi die 250 TS, ein Zweizylinder-Zweitakt-Motorrad, das von der Benelli 250 2C abgeleitet wurde. Im Gegensatz zur Benelli hatte die Guzzi Leichtmetallzylinder mit hartverchromten Laufflächen anstatt Gußzylinder. Der Motor leistete 24,5 PS bei 7570 Umdrehungen. Damit erreichte das 137 kg schwere Motorrad über 130 km/h. Die ersten 4749 Motorräder wurden mit einer Trommelbremse im Vorderrad ausgeliefert, die folgenden 7691 Einheiten erhielten eine Bremsscheibe. 1979 kostete die Moto Guzzi 250 TS 3655 DM.

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

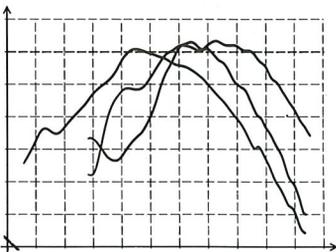
Unser Motto für die
Tuning-Saison ab
Sommer 92:

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

Für ein
optimales
Preis-Leistungs-Verhältnis –

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

original von DYNOTEK.



Interessiert? – Vereinbaren Sie
Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

67592 Flörsheim-Dalsheim
Alzeyer Straße 33-37
Tel. 0 62 43 / 58 82, Fax 0 62 43 / 70 29

Bimota Furano

Eins von fünf Motorrädern, die "PS" einem Vergleichstest unterzieht, ist die Bimota Furano. Auf sieben der zahlreichen Bilder des elf Seiten umfassenden Berichtes ist das Motorrad aus Rimini zu sehen. Der Artikel ist in Heft Nr. 7/1993 abgedruckt.

Moto Guzzi Gespann

Auf einer Seite stellt der "Motorradfahrer" ein Guzzi-Gespann mit Hedingham-Seitenwagen vor. Ein Foto zeigt das Dreirad in Heft 7/1993.

Ducati 888 SP 5

"PS" vergleicht in der Juli-Ausgabe die Sportreplica aus Bologna mit vier anderen Sportbikes aus Europa. Auf den elf Seiten des Artikels befinden sich sechs Aufnahmen, die die Ducati zeigen.

EGU-Aprilia-Rotax

Die Firma EGU baut in die 125er Aprilia AF 1 Rotax-Motoren mit 350, 500 oder 650 ccm mit Katalysator ein. Ein Test eines solchen Motorrades in der 350er Version mit 27 PS ist in "mo", Heft 7 zu finden. Der Artikel umfaßt drei Seiten mit zwei Fotos.

Moto Guzzi Daytona

In "PS" Nr. 7 befindet sich ein elfseitiger Vergleichstest europäischer Sportmotorräder, in dem unter anderen die Guzzi Daytona ihre Qualitäten unter Beweis stellen muß. Sieben Bilder des Artikels zeigen den V2 aus Mandello.

Presseschau

Vespa Cosa Gespann

Nicht ganz eine halbe Seite nimmt die Vorstellung eines Vespa-Roller-Gespannes ein. Ein Foto zeigt den Gespannubau in der Juliausgabe vom "Motorradfahrer".

Laverda 750 GT

Der Bericht einer Restauration einer Laverda 750 GT nimmt vier Seiten der Zeitung "Oldtimer-Praxis" ein. 16 Bilder und eine Kostentabelle runden den Artikel ab.

MV Agusta 750 S

Eine MV Agusta 750 S stellt "Bikers live!" auf vier Seiten in Heft 4/1993 vor. 10 Bilder gehören zu dem Artikel.

Ducati-Werksbesuch

Eine Doppelseite hat "mo" in Heft 7 einem Artikel über einen Werksbesuch bei Ducati in Bologna eingeräumt. Vier Fotos bebildern den Bericht.

Hier gibt es Motalia

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

Esso Station am Flughafen
A.T.T. Autotechnik Tiedemann
Fa. Polo
Reifen Salewski
Fa. Polo
Hein Gericke
H.S. Motorrad-Technik
Andre Vaut
H. Bergel
Klaus Bernert Motorradzubehör
J. Hökensnieder
Stein-Dinse
Motorrad Bürger
Italo-Shop Neuss
Ralf Tholen
Zweiradhaus Thelen GmbH
Hein Gericke
PS-Motorradladen
M.A.X.
Peter Böhm
Fit's Moto Italia Import
Fa. Stork
Frodo's Zweiradgarage
Moto Mahle
NGM-Motorradladen
Fa. Landtag
Harry's Biker Store

Tempelhofer Damm 20
Lichtenrader Damm 271
Spaldingstr. 160
Hamburger Landstr. 19 a
Faulstr. 20-22
Flämische Str. 18
Gutenbergstr. 48
Steinkamp 5
Weserstr. 193a
Gesselnerstr. 1
Fr.-Wilh.-Bleiche 8a
Im alten Dorfe 3
Klosterstr. 112
Rosmarinstr. 43
Brockendorferweg 16
Zeithstr. 433
Heilbronner Str. 91
Teichstr. 30
Villinger Str. 7
Neue Straße 14
Hans-Thoma-Str. 2
Schönauer Straße 2
Vogelmühle
Küchel 2
Münchener Str. 12
Oberfeldstr. 25
Siglgasse 26

12101 Berlin
12305 Berlin
20097 Hamburg
21357 Bardowick
24103 Kiel
24103 Kiel
24536 Neumünster
27446 Selsingen
27572 Bremerhaven
33106 Paderborn-Elsen
33649 Bielefeld
38112 Braunschweig-Rühme
40211 Düsseldorf
41466 Neuss
50189 Elsdorf-Grouven
53721 Siegburg-Schreck
70191 Stuttgart
74182 Obersulm-Weiler
75179 Pforzheim
75446 Wiernsheim
78467 Konstanz
79115 Freiburg
86381 Krumbach
88267 Vogt
91154 Roth
94051 Hauzenberg/Haag
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.

Regelmäßige Italotreffe

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

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

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

Klönsschnacktreffen 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 „Kronenbräu-Eck“, 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. Kaulen, 02235/6417 ab 18 h.

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

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

Ducati-Stammtisch Rhein-Ruhr, Haus Hespertal, Hammer Str. in Essen-Werden alle 14 Tage 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 Fahrer ital. Motorräder in der Waldgaststätte „Zur Ohlei“ zwischen 3380 Hahndorf und Groß Dühren. Info: Tel. 05321/80627.

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

Der 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/Hefrich trifft sich jeden 4. Samstag eines Monats im „Zum Taurus“ in Hefrich.

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-Lindern trifft sich ab Januar '93 am letzten Mittwoch im Monat im „Rosenkrug-Lindern“ bei Westerstede ab 20.00. Info: Ralf Bischoff, Tel. 04950/2908.

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 Dühlmeyer, Tel. 0511/424972

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

Mittwochs in ungeraden Wochen trifft sich der Italo-Stammtisch Niederrhein 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. + 4. Sonntag im Monat ab 15.00 am "Imbiss Strandidö" 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 Tödenried nahe A8, Ausfahrt Adelzhausen ab 19.30 Uhr. Info: 08258/225.

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

Der Stammtisch ITALOMOTOCICLETTA 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" (chem. Roschinskys), HH-Hausbruch, Cuxhavener Str. 126 (B 73).

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

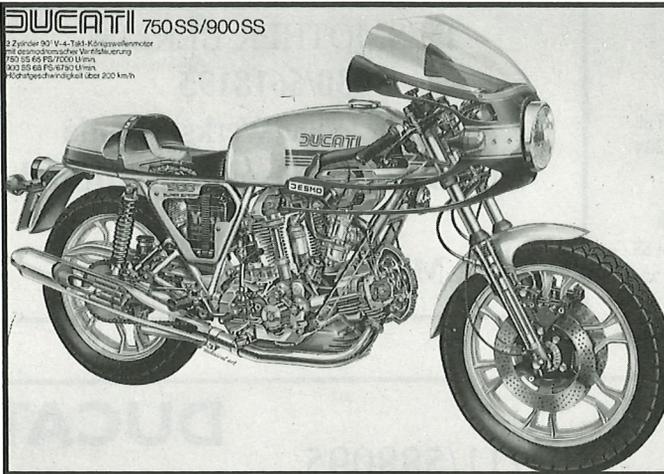
Jeden ersten Freitag im Monat treffen sich die Fahrer italienischer Maschinen ab 20 Uhr im Cafe "Rieß", 95643 Tirschenreuth. Info: Tel. 09631/1389

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

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

DUCATI 750SS/900SS

2 Zylinder 90° V-4-Takt-Körperschleifenmotor
mit desmodromischer Ventilsteuerung
750 SS 65 PS 17000 U/min
900 SS 68 PS 6780 U/min
Körpergeschwindigkeit 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!

Motalia Anzeigenmarkt

Aermacchi

Aermacchi 350 SS, Bj. 74, 16000 km, TÜV neu, guter Originalzustand, VB 3300,-, Tel. 07303/6322

Aprilia

AFI Pro Sport, Bj. 92, 2000 km, mit Garantie, 7.200 DM, Tel. 02335/2975, Fax: 02335/17674

Benelli

Benelli Tornado 650, Bj. 73, EZ 1986, ca. 7200 km, VA-Speichen, Konis, guter Zustand, für Liebhaber, mit Zubehör und Ersatzteilen, Preis VS, Tel. 05362/52189

Benelli 654 T, EZ 6/85, 36t km, original, abgemeldet seit 7/91, 2900,- DM, Claus Schönborn, Tel. 0228/333365 privat, 0228/844204 dienstl.

Suche Teile, Handbuch + E-Teil-Katalog für Benelli bzw. Motobi SS 250 (Kraftei), Tel. 04282/2460 ab 18.00 öfter versuchen

Teile f. 500 LS + Quattro, Motor-teile, Rahmen LS, Gabel (auch f. MG V 35-65, 35 Ømm), Schu.bl. v+h, Tank, Seitent., Stoßdämpfer, Dunstall Halbschale u.v.m.; Suche f. 500 Quattro Emblem "500" f. Seitendeckel, auch leihweise zum Abdruck erstellen, Tel. 040/7357539

Cagiva

Verk. VVK + Wechselhöcker (TÜV), Schutzblech, Instr. (kpl.), Tank, orig. Verkl'dg., Kleinteile für Cag. Alazurra, Jörg Siepmann, Klöttschen 21, 45468 Mülheim

Ducati

Pantah WBO Aluschwinge 300,-, 04533/8311

Ducati 500 GTV, Bj. 79, rot, gegen Gebot, 07243/90204 od. 07551/1547

Ducati HR I, '81, neu aufgebaut, Kick-, Veglia, Conti offen m. TÜV, NCR-Optik, Aluteile poliert, Motor überholt, ca. 4000 km, viele Neuteile etc., VB 15.500,-, Tel. 02605/3490 ab 18.00 h

Verk. orig. NCR-I Zyl. Rennrahmen (neu) 8,5 kg m. Schwingel Material Cr.Mol.St., Tel. 07524/3595 ab 17.00 h. Url. v. 18.7.-13.8.93

Verk. neuen FIR Auspuff für Ducati 900 SS oder 851, Preis 850 VB, Tel. 02271/62317

DESMOTHEK BERLIN

030/6618195

Neufahrzeuge/Werksgarantie

Preiswerter geht es nicht!

Poster: 450 NCR

Maßstab 1:1, 95,- DM



☎ 0711/588095

desmo
DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

DUCATI

Andreas Nienhagen
Stuttgarter Str. 68
70736 Fellbach

Unterbrechergrundpl. Paralelltwin kpl.	98,90	Unterbrechergeh.deckel 750	23,00
Unterbrecher Paralelltwin	17,20	Kupplungsdeckel Bosch	350,00
Tachuantrieb Einzylinder	52,80	Kupplungsdeckel/Limadeckel rund	680,00

Motalia Anzeigenmarkt

DANIELE MOTO
Italienische Motorräder

Firma Daniele Moto
Inh.: Marco Daniele
Obergasse 30
65428 Rüsselsheim
☎ 06142/33306 + 32926 · Fax 34199
Großes Gebrauchsmaschinen- + Teillager
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

Ducati 900 SS, Bj. 91, 11.000 km, 2 Jahre TÜV, Sonderlackierung, div. Extras, VB 15.500, Tel. 04406/5368

Tausche Alpine A 110, Bj. 70, Gruppe 4, 93 PS gegen Ducati 851, mit Wertausgleich. Die aufwendige Restauration der Alpine ist mit Fotos dokumentiert. Tel. 0235/29331

Pantah 500, 20000 km, Extras, guter Zustand, 6800,- VB, Tel. 04231/61353

Hallo Ducati-Fans! Verkäufe NCR-Fuchsaufkleber, St. Preis 7,50 DM, links + rechts + Versand, Bei: Glas Georg, Wiesenzeile 21, 83278 Traunstein, bei Fragen: Tel. 086 1/64236

Verk. Ducati 900 SL Superlight, Bj. 93, 15000 km, 17400,- DM, Tel. 07940/3674

Suche Handbremszylinder, Handkupplungszyylinder von 851 m. sep. Behälter evtl. Tausch gegen solche von 900 SS '91 mit Wertausgleich, 04822/5290 (öfter versuchen)

Ducati 900 SS, EZ 4/91, TÜV 4/95, 21800 km, Alu-Inox Auspuff, Sinter Kupplung, VB 15000,-, 05857/1392

Verk. Ducati FI, Bj. 86/87, 17.000 km, guter Zustand, Preis VH 12700 DM, Tel. 07940/3674

Ducati 851, Bj. 92, 6000 km, Stahlflex Bremsleitungen, italienische Auspuffe, Preis 21000,-, Tel. 07665/51390 abends 40177

DUCATI LAVERDA MOTORRÄDER

Über 80 Polyesterteile für ital. Motorräder aus eigener Produktion
Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr
Münsterstr. 44-46 · 52076 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

Conti 2-2 komp. schwarz, gebr., VB 480,-, Tel. 02161/558081 f. Pantah 500

DUCATI



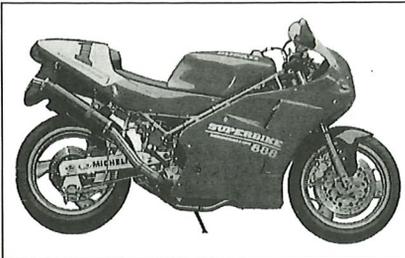
agv

Norton

CAGIVA

TRIUMPH

HS



H. S. MOTORRAD-TECHNIK
Gutenbergstraße 48
2 4 5 3 6 Neumünster
Tel. 0 43 21 / 34 33 · Fax 34 20



Motalia Anzeigenmarkt

Su. für Köwe-SS schwarze Veglia-Instrum. (orig) + Orig.-Instrumentenkonsole (guter Zust.), 0221/426650 AB.

Verk. 900 SS Köw. NCR Motor neu 0 km, Speiche AKRONT 150 x 120er, rot weiß, 2in1, Höcker u. 2 Mann, Zustand I, 888 SP 4, 5000 km, Schuh Kombi neu Gr. 56, Tankrucksack neu, Tel. 0595 1/3142

750 S (rund) + 250 SCR Motor überholt DM 2500,- + Kickstarter für 750 S/SS (rund) Preis VB, Tel. 06843/1798

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

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Verk. neue Nockenwelle und Zylinderkopf für 1 Zyl., Lampe, Tank, Schutzbleche, Werkzeugkästen, Sitzbank, Lenker für Modell Monza, und ein neues Schutzblech (vorn) für SS (alte Modelle), Tel. 06651/1293

Suche für 900 SL Nuda, Seitenteile links-rechts sowie Kupplungsdeckel, geschl. (event. Kohlefaser), Tel. 08649/481

Suche für Pantah 500 2in1 Anlage (nicht so laut) und Luftfilter komplett, Tel. 06651/1293

Ducati 350 SRC, voll rest., Zust. I-2, 6500 DM, Tel. 02335/2975, Fax: 17674

Suche für 900 SS Kö-Welle Brembo 4-Kolben Bremsattel Serie Oro (links) P4 32 (alte Serie) ev. auch Bremsattelkörper leer, Tel. 05261/6202

DUCATI KÄMNA



Bremsmomentabstüzung mit Nadellagern voll gekapselt. Kit komplett 498,- DM.

Weitere Special u. Tuningteile in unserem Katalog 92/93 gegen 15,- DM Scheckeinreichung. Brügger Str. 27, 28870 Otterstedt, Tel. 04205/8707, Fax 04205/2360

Ducati Pantah 500 SL, SS-Umbau, Bj. 83, 50 PS, 55t km, SS-Halbschale & Höckersitzbank, Alutank mit Flugzeugverschluß, zurückverlegte Fußrasten, Aluteile poliert, V2A-Schrauben, 2x Contis, alles eingetragen, 7500,- DM, Tel. 040/2705636

750 GT: Rahmen mit Blankobrief, schwarz kunststoffbesch., Acront-Räder gold, Stahltank, div. Teile; 900: Marzocchi-Gabel 38 mit/ohne Brücken, 1 Borrani Rad 2.15, 1 Motorgehäuse 750/900, Bj. 75-79, neu, mit Lagern, 0228/311584

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI

bimota

RPR Ducati

Deutscher B.O.T. Meister '91



Freier Ducati Händler

Exclusive Zweiräder * Top Service

Motor Tuning u. Optimierung * Fahrwerke

Sonderanfertigungen * Alle '93er Ducati Modelle zu **super Preisen**

Achtung!!! Achtung!!! Achtung!!! Achtung!!! Achtung!!!

RPR Monster pur Ltd. nur bei uns

2 Jahre Garantie auf alle Neufahrzeuge - ohne Begrenzung

Ersatzteilversand per Express

Exclusive CNC-gefräste RPR Spezial Teile für Ducati Modelle

Fußrastenanlagen mit Exzenter und Zubehör f. 750/900/888/900 M.	849,-
Bremsankersystem mit Zugstrebe incl. Stahlflex f. alle Modelle	549,-
Motorentlüftungsstutzen mit Kühlrippen und Ölabscheider dto	129,-
Alu Stummellenker in verschiedenen Ausführungen f. 750/900/888	335,-
Alu Kupplungskorb CNC-gefräst f. 900/851/888/888 CORSA	549,-
Original Kupplungsdeckel CNC-gefräst f. 900/851/888	139,-
Kupplungsdeckel Kevlar Ducati Corsa f. 900/888/ 900 M.	349,-
Alu Öleinfüllstutzen CNC-gefräst f. alle Modelle	25,-
Ducati Modell 888/851 1:9 im Show Kasten fertig montiert	125,-
Ducati Modell 888/851 1:9 Bausatz Metall	79,-

Carbon/Kevlar Teile für DUCATI u. alle sportlichen Japaner !!!

.... und so weiter... jede Menge RPR Spezial Teile für Ducati

Katalog ist in Arbeit!!!

Gartenstraße 29 * 58300 Wetter

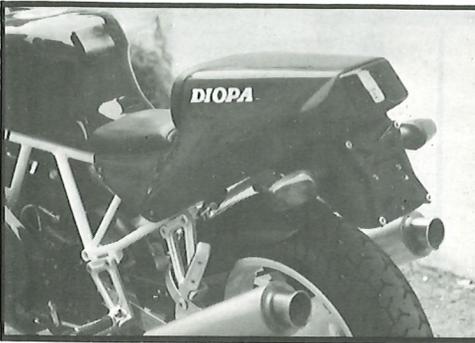
Fax 02335/17674 * Tel.: 02335/2957

900 SS gesucht mit Motorschaden, auch teilzerlegt oder in Teilen oder schlechter Zustand, Tel. 04502/77110

Verkaufe DUCATI Pantah 650, sieht aus wie neu, offene Tüten und Luftfilter für 10.500 DM, Tanja Sprang, Meinekestr. 7, 10719 Berlin

900 SD Darmah, Bj. 80, 17.500 km, TÜV 5/95, guter Originalzustand, gepflegt, E. + Kickstarter, 2. Sitzbank, VB 9.500, 0228/311584

Motalia Anzeigenmarkt



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

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

DIOPA

● **GFK**

Kunststofftechnik

Richard Diopa · Römerstr. 19 · 70180 Stuttgart · Tel. 07 11/60 45 04

Ducati Pantah 500 SL, 17000 km, VB 5200,-, 05544/8255

900 SS, Bj. 82, i.T. Mot. gl. Gel. Mahl. Nikas. Spo-No. 38/42 Dz Ant.R. 946 etc. NCR Al.Tank u. Höcker u.v.m., Tel. 02133/3201

Verkaufe Ducati 900 MHR, Bj. 84, 44000 km, Extras + Neuteile, Topzustand, VB 13500,-, Tel. 02233/35917

Hallo 1 Zyl. Duc Freunde. Sucht Ihr für Eure Duc techn. Unterlagen wie WHB, BTL... zur Wartung oder Restaurierung? Habt Ihr techn. Probleme? Sucht Ihr E-Teile od. sonstiges? Habt Ihr Teile abzugeben, so schreibt an Ducati Freunde Oberschwaben, Zur Spitzkapelle 5, 88339 Bad-Waldsee 1, Tel. 07524/3595. Sind im Urlaub bis 13.08.93

Kohlefaser Radabdeckung 85 l hinten und GFK Schutzblech vorne Diopa, D. Baumann, Altenhoferweg 32, 50767 Köln

Suche Rahmen für 900 S2 mit Brief, Tel. 06107/1401

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterungen

**Wir machen
Monstersitzbänke
soziatauglich**

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

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

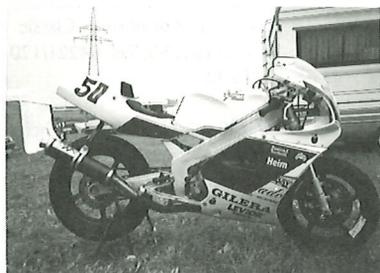
Ducati 125 S/R umständehalber zu verkaufen, fabrikneu, Bj. 75/76, Liehaberstück - Duc pur! Hochschulterfelgen, Motor v. Ducati poliert, mit Certificatio Dr. Fabio Tagliani. Diese "Due-Tempi" sollte in keiner Ducati-Kollektion fehlen. Anschauen lohnt sich - eine Rarität. Preiswert! Tel. 07031-17-2710 tagsüber, 07121/600416 abends

Duc 900 SS, Bj. 82, Kö-We., Optik NCR Hailwood TT 78, Motor neu, viele Extras, viel Zub., 26.500,- DM; Interesse an Guzzi Daytona, Aprilia AFI 125, Ducati 900, Alfa Romeo GTJ 1600, GTV 1750 rot, Tel. 05261/6202

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

Suche von Ducati ab 1970 Prospekt, Betriebsanleitungen, Werkstatt-handbücher, Ersatzteilkataloge und ähnliches, auch von neuen Modellen, zahle gute Preise, Tel. 07623/2689

Motalia Anzeigenmarkt



Zweirad
Technik



Heim

35649 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

Gilera

Verkaufe Gepäckträger, Lichtschalter und Kupplungshebel mit Blinkschalter zus. 80,-; 1 BMW-Windschild 80,- mit Halter; Hans Rolfes, Splitt. r. 133, 26871 Papenburg

Suche vorderes Schutzblech für 150 Arcore/Strada. Tel. 0212/78395

RC 600, leicht & cross, 27/46 PS, EZ 4/91, 11849 km, Kette neu, FP 7480,- DM, 02743/2276

Verk. für Saturno Stahlflexbremsleitung vorn, neu orig. verpackt f. nur 75,- DM, Tel. 07151/28662, Rainer verl. ab 18 h

Guzzi

Verk. LM I, Bj. 78, rot, Imola Umbau, zurückverl. Fußrasten, offene Verg., Lafranconi Ausp., VHB 9.500,- DM, Tel. 06151/377573

LM 3 Teile: Räder, Schutzblech, DMB Halbschale, Tank, Valpolini I u. 2 Mann, Seitendeckel, Bremsen, Fußrasten, Tel. 02482/7928

Le Mans-Vollverkleidung u. Sitzbank zu verschenken, da teilw. reparaturbedürftig, Tel. 0431/241950

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Suche Vorderradfelge V 65 oder Vorder- und Hinterspeichenrad V 65, Tel. 07472/25092 oder 07472/8474

Suche f. T3 Calif. Vergaser VHB 30 Flachschieber, Endantrieb sowie Getriebe, Tel. 0201/745114

Verk. von T3, Tank 400,-, Calibank schwarz incl. Bügel, Gepäckträger incl. Koffer, hint. Schutzblech, Scheibe, kpl. 900,- VB, Seitendeckel zusammen T3 180,- VB, suche von 750 S Tank, Sitzbank, hint. Schutzblech, Lafranc., Seitendeckel, Tel. 0201/579254

V 65 TT Enduro, 27/48 PS, EZ 8/85, 41000 km, gt. Zust., Verschleißteile neu, Zubehör und Detailverbesserungen, 5400,- DM z. verk., Tel. 0821/492514

Suche gebrauchten Beiwagen Squire, EML, Walter, Greif, Ural, sowie Schwingengabel, Anschlüsse und Zubehör. Alles anbieten. Verk. Fußrasten u. Krümmer LM 4, 0641/73677

Wer trägt mir bei Cali 2 Trichter und Lafranconi ein? Tel. 0451/396586

BOT-Guzzi in Teilen, 08681/9370

Verkaufe für Le Mans II H4-Scheinwerfer mit Halterahmen NEU ORIGINALVERPACKT DM 50,-, Tel. 07623/2689

Ago-VVK; Stummel LM III; Blinker: LM I vo., LM II vo.u.hi., LM III vo.u.hi.; Tank LM III (beschädigt); Fußrasten LM III; Cockpitgehäuse LM III; Steckachse vo. LM III; Sitzpolster LM II; Tel. 04911/14472

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. Moto Guzzi Le Mans I, Bj. 79, Motor, Getriebe und Fahrwerk überh., Transkonti Kupplung, Stirnräder Metall, 2 Auspuffanlagen in chrom und schwarz (flammgespritzt), Bremsumbau auf Doppelscheibe (Moto-Spezial), lange Endübersetzung, Preis 9700,- DM, Tel. 09631/3149

Cal. 2/3 Verkleidung "Gawa" DM 400,-; Cal. 3 Lenker DM 30,-; Schutzblech vorne Cal. 2/3 DM 150,-; Trittbrett T3 Cal. DM 40,-; Lima-Deckel-Original-Alu DM 200,-; Seitendeckel T3/4/G5 DM 120,-; Rahmenunterzüge T/LM DM 120,-; T3/G5 Sitzbank DM 80,-; Sitzbankunterteil LM 1/2 incl. Schildhalter/ Rücklicht DM 100,-; Tel. 089/491921

Verk. LM I, 77/94, Lafr., VB u. V7 Spez., Bj. 71, 32000 km, orig. VB, evtl. a. MM 3 1/2 Sport, VB, Tel. 06543/6252

850 T3, Bj. 82, 50.000 km, 1. Hand, Speichenräder, Windschild, VHB 6950,-, 05232/78055

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

T3 Cali-Motor, 36.000 km, Le Mans IV-Rahmen mit dt. Brief und Teile. Tel. 07522/6550 oder 07522/29484

Für Falcone Tourismo/Astore 500, Bj. 50, Beiwagen mit Anschlüssen gesucht! Zustand egal, Tel. 069/774362 Hinni

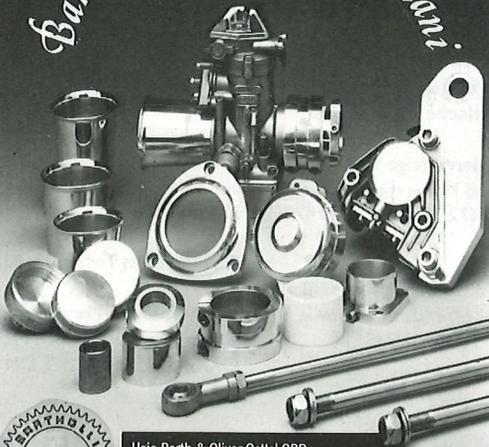
Verkaufe WBO Aluminiumtank + Verschluss, Ausführung: Classic (lang), Preis: VS, Tel. 04221/120176 ab 16.30

V7 700, Bj. 71, TÜV, vom Fachmann restauriert, mit E-Teilen u. Zubehör, technisch vom Feinsten, VB 8700,- DM, Tel. 030/4565144

Jens Hofmann verkauft: 1x Transconti Kupplung verstärkt 180 Nm statisch, neu DM 1100,-, Tel. + Fax 06733/8659

LM II Teile, gebr. 50000 km Gabel Ø35, Stummel Ø35, Sitzbank, Tank, Seitendeckel, Ago Vollverkl., Gußräder vo.u.hi., Stoßdämpfer, Hauptständer, Brems scheiben Ø 300, nach 18.00, Tel. 06445/5136

Bartholli - Parti - Italiani



Hajo Barth & Oliver Oettel GBR
Lucas Str. 10, 53844 Troisdorf-Bergheim
0228-455623 oder 02241-404335
Fax 0228-455622

Die faszinierende Verbindung von Zweckmäßigkeit und Design

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

Einzel- und Sonderanfertigungen bearbeiten wir nach Muster oder Zeichnung innerhalb kürzester Zeit, wobei sich der Preis jeweils nach unserem Aufwand richtet.

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

Unseren Katalog gibt's bei der nebenstehenden Adresse.

Hajo Barth
Hajo Barth

Oliver Oettel
Oliver Oettel

Edles Material für edle Motorräder

Motalia Anzeigenmarkt

V 7 Sport, Bj. 72, TÜV 3/95, offene Trichter, Lafranconi, Doppelduplex vorne, Originalzustand, VHB 6000,-, Tel. 06257/3858

VK. Cali 2, Bj. 85, 56000 km, 1. Hand, Lichtma. def., viele Extras, sehr guter Zustand, VB 11000,-, Tel. 02735/6815

Verkaufe 1 Paar Dell'Orto Ø 40 mm PHM, sehr wenig gelaufen 500,- DM, 1e Sitzbank LM 3 mit Heckbürzel 150,- DM, 1e Stucchi Auspuffanlage 200,- DM, Tel. 06264/1829

Suche für LM IV orig. Tacho, Tel. 04953/1548

LM II, Bj. 80, neue Kw-Lager, neue Pleuellager, P3 Nocke, 1000 ccm, Lafr. 109 dB, Bleifreiumbau, Ölfilter außen, Anlasser/Lima überholt, Batterie unten mit Hauptständer, kontaktlose Zündung, früheres Laden durch andere Elektrik, leichtere Schwungscheibe, Bremsleitungen aus Stahlflex, Stirndeckel offene Ansaugtrichter aus Alu, Motor Getriebe Antrieb glasperlgestrahlt, Koni-Federn, 2 Sitzbänke, neue Bereifung, alles TÜV, VHB. 3x 850 ccm Kolben und Zylinder neuwertig, 2 eckige Scheinwerfer original Halterung für Armaturen, original Schwungscheibe, Verkleidungsteile, original Federn und andere Teile alles VHB, Tel. 05436/1347 Axel

Verk. "V7 Sport", 5.73, TÜV, alles orig. u. neu, 2. Hand, 12000,-, Tel. 04752/7567 ab 19.00 Uhr

Verkaufe für Le Mans II Instrumentenkonsolle aus Schaumgummi NEU ORIGINAL VERPACKT DM 100,-, Tel. 07623/2689

Vk: Moto Guzzi 850 T3 in Teilen, Rahm. m. Br. Bj. 84, Getr., Kardan, Kr.gelenk, Motor Drehmom., 075447/1106

Verk. T3, '76, rot, TÜV 2 J., Borranis, Antrieb kompl. überholt, Motor vor 5000 km überholt, diverse Zubehör- und E-Teile, VB 5800,- DM, Tel. 02642/3559 ab 20.00 Uhr

Zündspulen Andrews/blau für Doppelpzündung 100,-, 08681/9370

Le Mans I, 50.000 km, Auspuff neu, Speichenräder neu, guter Zust., VB 11.200,-, Tel. 09853/1566

Rahmen LM III mit Brief, EZ 85, kunststoffbeschichtet, sehr viele Eintragungen, VB 1.200,-, 08681/9370

ITALO MOTORRAD HANDEL

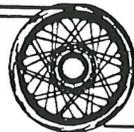
Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

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, top 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 V rot/schwarz, 30.100 km, Bj. '85, m. Verklgd. top
 T3 silber, 19.700 km, Bj. '76, orig. Zust., Speichenräder
 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, Topcase, orig. Zustand
 California III 15.000 km, Bj. '91, braun/gold Lacktöne (orig.)
 Tourenverklgd. (orig.) m. Top-Case - neuwertig- TÜV
 SP 1000 silber, 53.000 km, Bj. '79, orig. Zustand - top- TÜV
 V 1000 Convert blau, 28.000 km, Speiche, orig. Zust., TÜV
 V 1000 G5 schwarz, 55.700 km, Bj. '82, m. Tourenkoffern
 V7 Cali 750 ccm bordeaux-metalic, 42.000 km, Bj. '70, schön
 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, 4.000 km, Bj. '92, neuwertig, TÜV

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
 59394 Nordkirchen



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

Verk. Anlasser Bosch für Gr-Motor u. Synchronster. f. Vergaser, Preis VS, 05651/32284

Kardan komplett, Schutzblech hinten SP, Gußfelgen neu lackiert und diverse Teile, 04533/8311

Suche für V 50 Monza zurückverlegte Fußrastenanlage mit TÜV-Gutachten, Tel. 07771/61799 abends

V 700 + V 35 Lario, Bj. 70 + ? zus 7000,- DM; einzeln VB 4500 + 3850 per Stück, 0211/7337826 bzw. 0211/638406

Vk. für LM II Gleichrichter, Regler ect., 1 Zwischenring, Tomaselli Gasgriff + Alu Stummellenker ø 35 u. 40, Flugzeugtankverschl. neu, AGO-Rastenanlage, Stirnräder neuw., Wolfgang Sturr, Lindenstr. 93, 32139 Spenge

Verkaufe Moto Guzzi V 35 solo oder mit Beiwagen, Tel. 05655/8051

1000 SP, Bj. 83, 24000 km, Koffersatz, Marzocchi hinten, 6400,-, 0202/520317 o. 474142

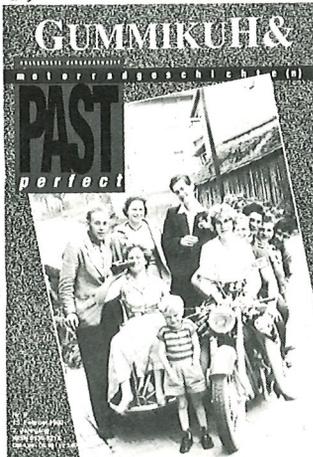
Agó LM II, Bj. 81, 28000 km, Originalzustand, Extras, 13000 DM, Tel. 030/8333542

Suche für Gespannubau von 850 T: Schwinggabel, Laufräder 3.00x15, Ural SW-Fahrwerk, Velorex 562 Boot (ohne Rahmen, auch Unfall o.ä.), evtl. Anschlußteile maschinen-seitig, Tel. 0721/696423

LM 1000, Bj. 87, TÜV 12/94, Reichert Halbschale, VB 8000,-, Tel. 05306/2842

Falcone Sport, 1974, 17000 km, schwarz/maron, letztes Modell, Tel. 030/8333542

Garantiert autofrei



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h, 28199 Bremen

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

07231/35 39 21 o. 35 40 63

Suche dringend runde Zylinderköpfe für Le Mans. Tel. 030/8333542

Verkaufe T3, Bj. 76, bleifrei, Ölfilter außen, leichte Schw.sch., Borrani, Rahmen kunstst., Lafranconi, Yam. Schalter, Lack neu, H4, Bremsen neu, Konis, 30.000 km, div. Neuteile, DM 9500,-, Tel. 02744/5321 ab 17 Uhr

Verkaufe für LM III original Auspuffanlage chrom S 28, nix besonderes, für TÜV aber gut genug, VHB 200,-, Tel. 07276/8555

16"-Vorderrad v. T5 Bj. 86, 0209/469752

Vk. 36er Vergaser; Vergaserst. Alu; 40er Krümmer Le Mans 2 chrom; Lafranconi offen Cali 2; Zündspulen; Regler; Diodenplatte; Lichtmaschine; Solositzbank und vieles mehr; Tel. 02735/6815

Verkaufe Moto Guzzi California II. Tel. 0431/61935

Verk. Moto Guzzi Le Mans II, neue Zylinder, 950 ccm, Steuerkettenspanner, VVK, Gepäckträger, Lafras v. LM I, Fußrast., Originalteile. Tel. 04381/6841

Moto Guzzi LM III Rahmen m. Brief (viele Eintragungen), V 35 Imola Rahmen m. Blankobrief, Alu-Tank m. Daytona Fliegerverschluß abschließbar. Convert Teile, V 50 Monza Motor + Getriebe, Tel. 02596/1335

Verk. Motor LM3, 30000 km, einbaufertig, Preis VB, Tel. 06431/3958

Verk. Mille-Umbau, Bj. 91/93, 16t km, Alutank m. Flugverschl., Höcker, LM 4-Auspuffanl., LM 4-Unterrügen, LM 4-Rasten, LM 1-Verkl., Verlicchi-Lenk., fr. Rahmendreieck, off. Verg., Alu-Cockp., viele Ori-Teile! VB 16.999,-; evtl. Tausch geg. Cali 2 m. Wertausgl., Tel. 09132/62201 oder /8890 tagsüber, Andy verlangen

Verkaufe für Le Mans I/II Schutzblech/ Sitzbankunterteil NEU in rot, DM 150,-, Tel. 07623/2689

Komplette Classic-Halbschale für Guzzi 400,- DM mit TÜV Gutachten, Vollverkleidung mit rundem Ausschnitt für Guzzi 350,- DM mit TÜV Gutachten, Tel. 09853/1566

Lichtmaschinen-Anker im Austausch für Guzzi und BMW DM 139,-, Tel. 04461/2524

Teilräumungsverkauf wegen Umzug

André Pierre Vaut
Zweiradmechanikermeister
Steinkamp 5, 27446 Selsingen

TÜV & ET-Service

ab Bj. 65 für
Lafranconi + off. Tr.
Tel. 04284/8300, Fax 8306

Ersatzteile von 1965 bis heute.

Ca. 4300 verschiedene Positionen lieferbar.

Eins der größten Guzzi-Ersatzteillager Deutschlands



Motalia Anzeigenmarkt



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 Kardananstandsetzung für alle Modelle
- Glasperlenstrahlen
- spezielles Tuning und Zubehör für kleine Guzzis
- täglicher Schnellversand

Unsere 199,- DM Artikel:

- Unterzugabdeckung (Paar) für Cali III aus poliertem Edelstahl anstatt der orig. Plastikabdeckung
- Kreuzgelenk für T3, Cali II, Mille, Le Mans...
- Synchrontester - Quecksilbersäule für 4 Vergaser robuste Ausführung, nahezu unzerbrechlich mit Vergasereinstellanleitung

DUCATI

aprilia

MOTO GUZZI

Reichlich Neufahrzeuge am Lager

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland

"Pit's Moto Italia Import"

Hans-Thoma-Str. 2

78467 Konstanz

Tel.: 07531 - 54271

Fax: 07531 - 66041

Le Mans 1000, Stahlflex, Mogello Höcker, Fußrastenanlage Moto Mechanica, Halbsch., polierte Ventild./Lichtmaschinenabdeckung usw. VB 9600,-, 05544/8255

Verkäufe für Le Mans II Hauptständer NEUWERTIG, DM 60,-, Tel. 07623/2689

Hier könnte Deine kostenlose private Kleinanzeige stehen!

Suche Gußrad vorn Knickspeiche (SP, T3, G5) von Tourer, evtl. auch zus. mit Hinterrad (ohne Schlag), suche Anlasserschalter CEV (neuer Modelle), Tel.: 0350/1546285
Wochenende

Verkäufe für LM III DMB-Vollverkleidung kompl. mit Halterung 200,-, Koni's 150,-, Tel. 07771/61799 abends

Für LM IV, V original Krümmer, Seitendeckel, komplettes Heck incl. Blinker (auch einzeln), orig. Halbschale mit Blinker, untere Gabelbrücke poliert (neu), 06834/56609

Ich möchte mich von meinem Besitzer trennen. Ich bin 14 Jahre alt und eine Cali T3 mit Beiwagen-eintragung, VB 6500,-, Tel. 02150/5393

Verk. für 1000 2 Felgen, Drehzahlmesser, kompletten Lacksatz, Lafra. Comp. LM 2 verchromt, suche Alu Schwinge, Tel. 02361/45516

Daytona im Frühjahr mit ca. 5000 km für 19000 DM zu verkaufen, Tel. 08453/8197

Moto Guzzi Le Mans I Classic, rot, Bj. 78, 19t km, viele Extras, Borrani, Speichenräder, WBO Alutank, Stucchi Fußrasten, SS Halbschale, Batterie unten, 2x Veglia weiß, Imola Höcker..., Motor überholt, neu Getriebe u. Lack. VHB 12.800,-, Wertgutachten 13.800,-, Tel. 02041/29554 od. 02041/28788

750 S, Bj. 73, 12.500 km, restauriert, sehr viele Neuteile, Traumzustand, VB 12.500, Tel. 09853/1566

Für Guzzi Stibler, VA polierter Batteriekasten unter dem Getriebe 98,- DM, Anfertigung aus VA o. Alu auf Anfrage, Tel. 09853/1566

Verkäufe für V7 I Stück Ventildeckel hohe Ausführung NEUWERTIG DM 35,-, Tel. 07623/2689

Motalia Anzeigenmarkt



**Vertragshändler
in Holstein**

DUCATI



MOTO GUZZI

aprilia

Auto & Motorrad GmbH

Schnitzler-van Bruinessen
24306 Plön, Hamburger Straße 28
Tel.: 04522/3746 * Fax 2892

Suche für Le Mans I linken Lenkerschalter NEU/ GEBRAUCHT sowie gute original Stoßdämpfer hinten, Tel. 07623/2689

Verk. Motor LM 3, Stirnräder (schräg verz.), mit erleichteter Kupplung, opt. + techn. TOP, 22t km, 1850 DM (evtl. Inzahlungnahme von defekt. Motor), 0211/452649

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

V 50 Getriebe + Achsantrieb, 8000 km, 500,-, 02620/8800 o. 8865

Laverda

Stahlflexbremserschläuche zu Sonderpreisen für alle Typen, auch Sonderanfertigungen, Tel 0421/583936

Werkstatthandb. u. E-Teil-Kat. f. 1000/1200, RGS, RGA u. SFC 1000, 3C u. 3CL sowie Fahrerhandb. 3CL, Tel. 040/7458722

2 Krümmer für 750 SFC und Racing Megaphon, Tel. 089/491921

Welche Cali-Fahrer haben Interesse an einem neuen Sitzbankbezug, würde welche nachmachen? Tel. 0561/494836

**MOTALIA erscheint immer
Mitte des Monats**

Suche 29 SSI Vergaser rechts u. links entweder komplett oder auch Einzelteile, 04631/2853 ab 18.00 Uhr

Schmiedekolben 88 mm mit hohem Dom DM 400,-; 4-Ganggetriebe überholt (Belege) DM 600,-; Rumpfmotor V7 DM VS, 089/186879

Verk. MG 850 T3, Bj. 76, 74000 km, schwarz, Cali-Lenker, VP 5500,- DM, U. Grunewald, Breitenfelderstr. 89, 04157 Leipzig

Nuovo Falcone Civile, Bj. 71, guter Zust., 36.000 km, TÜV neu, 4500,-, Tel. 06221/372960

Suche für Lodola Werkstatthandbuch und Ersatzteilkatalog Original oder Kopie (auch in italienisch), Tel. 07771/61799 abends

LM 1000, 4/88 - 5/94, ca. 7000 km, rot, Stahlflex, LSL Lenkungsdämpfer, Ventildeckelsturzbügel, Alu-Lima-Deckel, Einmaneinatz, sehr gepflegt u. sturzf. VB 11.000,-, Tel.: 05371/53553 ab 18.00 h

Moto Guzzi California III, werkstattgepflegt, Bj. 8/88, km 13000, Drosselset 27-34 PS, Preis 9900,- DM, Tel. 04351/84660

Verk. LM IV, 87, 31000 km, gt. Zustand, LAF. o. TÜV. 8500,- Su 1000 S, 0251/294179

Moto Guzzi V 1000 G5/Convert, guter Zustand, 7000 VHB, Tel. 05251/38014

Wer fährt seine 1000er (180) mit einer Silent-Hektik-Zündanl.? Bitte um Erfahrungsaustausch. Stoni Tel. 040/7124203

Suche Gutachten zum Umbau einer SFC zum Gespann, Tel. 0421/583936

750 SF 2, rot, s. gut orig. Zustand, wenig km, TÜV 11/94, 8000,- DM, Tel. 08092/230114, abs. 08071/1310

Laverda 500 SFC, Original Ia Zustand, zusätzlich Zweimann-Sitzbank. Erstzulassung 1983, VB 6.700 DM, Tel. 08586/4830

Verk. 1000 Laverda, Bj. 73 mit Borraris, Kennfeldzündung und Teile, top gepflegt, 7500 DM, Tel. 04921/44618

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -

VA Auspuffanlagen

z.B.: Schalldämpfer Guzzi V 50 Paar 590,- DM
Schalldämpfer Moto Morini Paar 525,- DM
Schalldämpfer LAV 750 GT Paar 580,- DM

VA AUMANN Tel. + Fax
04432-1610

- NORTON - AJS - ENFIELD - VINCENT - DUCATI - MATCHLESS - BMW - MOTO MORINI

Motalia Anzeigenmarkt

**Reifen
Salawyski**

**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**

Motorradbekleidung

im klassischen
rot

Schuberth

Super Visor III

zum

Probefahren

und

Motorradreifen von:

Bridgestone

Michelin

Hamburger Landstr. 19a
21357 Bardowick (an d. B 4)

0 41 31 / 12 91 11

Verk. SF 2, Bj. 74, VB 3200, Tel.
07134/4856

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

Verkaufe SFC 1000 Classic, top
Zustand, neue Bereifung und
Kette, VH 14000,-, Tel. 0421/
583936

Motor 750 in Teilen, div. Teile für
1000 3C u. 3CL und Lav. Wanduhr
zu verkaufen. 02151/712939

Gebe meinen ganzen
übrigen 750 GT-SF3,
1000er RGS/SFC/3C-L
und 1200 Teile her.
Überwiegend gebrauchte
Fahrwerks-, Motor-,
Elektrikteile, Räder,
Tanks etc. Umfangreiche
Liste gegen 2 DM in
Briefmarken auf Rückum-
schlag anfordern bei Andy
Wagner, Schreiber gasse
37, 78462 Konstanz, Tel.
07531/61198

Lav RGA Jota, Bj. 85,
Kennfeldzündung, Rep.-
Anl., E-Teil-Kat., Alu Tank
u. Seitendeckel, VB 8500
DM, Tel. 030/3614891
abends oder 030/
88444138 öfter probie-
ren

Morini

Verk. 3/2 Sport, Bj. 77,
Motor generalüberholt,
2in1 Auspuff (eingetra-
gen), gt. Zustand, Preis
VS, Tel. 07161/44647

Morini 350 K2, Bj. 86, km 29000,
TÜV 7/94, Zubehör Koffer, diverse
Ersatzteile, 3000,- DM, Tel. 09134/
5743 nach 17.00 Uhr

Suche Gabel für 3 1/2 bis Bj. 76, Tel.
07433/21762

Camel 500, Bj. 82, 16000 km,
Motor wie neu, Mwst. kann ausge-
wiesen werden, verzollt, ohne TÜV,
2800,- DM, Tel. 0271/382332

Suche Briefkopie von Morini 3 1/2-
Velorex 562 Gespann und linken
Blechseitendeckel, welcher hintere
Stoßdämpferaufnahme abdeckt
(K1?), Tel. 06821/691366

Suche rechten Rahmenseitendeckel
für Moto Morini 250 T Einzylinder.
Tel. 04381/7701

Verk. 3 1/2 Sport Motor '79, 28000
km, Touringsitzbank, Tel. 040/
3901551

Verkaufe Moto Morini 500 S, EZ 4/
83, TÜV 7/94, 33t km, 20 kw,
Reifen, Batterie, Kupplung, Auspuff-
tüten neu, Lack z. T. neu, Werk-
statthandbuch u. Werkzeug, einige
Ersatzteile, Zustand sehr gepflegt,
VB 5000,-, Tel. 04181/97914

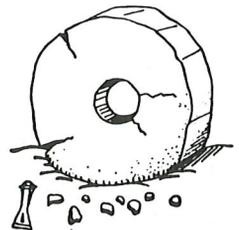
Verkaufe T-Shirts mit beflocktem
Moto Morini Emblem (Falke mit
Schriftzug) DM 26 plus Porto,
02264/8893 ab ca. 20.00 Uhr

Morini 250 T, Bj. 78, ca. 31000 km,
Bleifrei-Ventilsitze, 12V H4, Konis,
Preis: 1900,-, Tel. 05362/52189

BÖHM - Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-75446 Wiernsheim
☎ 07044/5732



Motalia Anzeigenmarkt

Motobi

Suche Teile, Handbuch + E-Teil-Katalog für Benelli bzw. Motobi SS 250 (Kraftei), Tel. 04282/2460 ab 18.00 öfter versuchen

MV Agusta

Original Sportverkleidung für MV 125/350, neue nie montierte Scheibe, Anbaumaterial gestrahlt und lackiert, Preis VS, Tel. 02331/60972

Original Factory tools for 4-cyl engine 1965-79. New Spare Parts to 750 S.A.M. 4.400 DM. Erik Ferdinands-son, Krokvägen 9, S-36240 Konga, Schweden

Suche E-Teilkatalog MV 150 RS, Bj. 65, 06206/707590 - 23.00h

Gespanne

Moto Guzzi T5, Bj. 88, 5700 km gel. mit Jewell 2 Sitz., schwarz, v. Extras, z. verk., Tel. 0431/231950

Suche gebrauchten Beiwagen Squire, EML, Walter, Greif, Ural, sowie Schwingengabel, Anschlüsse und Zubehör. Alles anbieten. Verk. Fußrasten u. Krümmer LM 4, 0641/73677

Für Falcone Turismo/Astore 500, Bj. 50, Beiwagen mit Anschlüssen **gesucht!** Zustand egal, Tel. 069/774362 Hinni

Suche für Gespannubau von 850 T: Schwinggabel, Laufräder 3.00x15, Ural SW-Fahrwerk, Velorex 562 Boot (ohne Rahmen, auch Unfall o.ä.), evtl. Anschlußteile maschinenseitig, Tel. 0721/696423

Suche Squire Seitenwagen mit Anschlüssen für Moto Guzzi. Tel. 04381/7701

Königswellen Jawa 500 (2Zyl. 4Takt) mit originalem Velorex-SW, fahrbereit, alle Papiere zur Zulassung vorhanden, Bj. 1956, VHB 4999,- DM oder Tausch gegen Ital-Bike über 500 ccm, Tel. 08741/8400

Verkaufe Moto Guzzi V 35 solo oder mit Beiwagen, Tel. 05655/8051

Sonstiges

Moto Guzzi Stornello 160, 72; Moto Morini 125 Corsaro ca. 65; Gilera 124 Extras, Jg. 61; Gilera 150, Jg. 54; Motobi 125, Jg. 54; Moto Guzzi 250 TS, Jg. 81 gar. 3000 km, Tel. abends ab 19.00, 004131460002, Schweiz

Suche 29er Flachschieber Vergaser Dell'Orto, 09723/1326 oder 09721/1245

Lieber Joachim Winzer, vielen Dank für den Hinweis in Motalia 06/93. Ich bleibe jedoch bei meiner Meinung. Laut ist out! Meine Strada wird übrigens gerade leiser gemacht. Ich lade Dich gerne zu einer Hörprobe ein, Tel. 06505/8246

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Aermacchi 175 Chimera	850,-
Aermacchi 250, 5-Gang	1550,-
Aermacchi 350, 4-Gang	1950,-
Ducati 250 M3	2500,-
Ducati 350 SCR, guter Zust.	4100,-
Laverda 1000 3 CL, guter Zust.	4600,-
Laverda 750 SF2	3400,-
Moto Guzzi 250 Airone Sport	4200,-
Moto Guzzi 500 Falcone (alt)	8500,-
Moto Guzzi 500 CF Falcone	3600,-
Moto Guzzi V 50 II	2800,-
Moto Guzzi V 50 Monza	2900,-
Moto Guzzi V 65 SP	2900,-
Moto Guzzi V 7 Spezial, guter Zust.	6300,-
Moto Guzzi V 1000 G5	5600,-
Moto Guzzi SP 1000	5000,-
Moto Guzzi 850 T3 Unfall	2600,-
Moto Guzzi LM 1, NR. VE 11156	5900,-
Moto Guzzi LM II	5500,-
Moto Guzzi LM III	4700,-
Moto Guzzi LM 1000	4900,-
Moto Guzzi Galletto Roller	1100,-
Moto Guzzi Lodola Sport	1200,-
Moto Guzzi Stornello	1000,-
Moto Guzzi Stornello Enduro	1000,-
Moto Guzzi 850 T	3800,-
Moto Morini 350 Super Sport	1500,-
Moto Morini 500 T	2600,-
Moto Morini 350 Kanguru, guter Zust.	2900,-
Moto Morini 500 Camel	
Vespa 125, EZ 1951	1400,-
Vespa 150	950,-
Parilla 175	1600,-
Victoria Bergmeister 350	2600,-
MV Agusta 350 Sport, rund	4200,-
MV Agusta 125 Sport	1250,-
Lambratta 125	850,-
Italienische NSU Fox 98	1000,-

Weitere Motorräder auf Anfrage!

Rainer Bollgrün
88260 Argenbühl
Ratzenried 112
Tel: 07522/4411
od. 0171/3303965
Fax 07522/5201

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Stefano



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

Beta 125 Geländesport/Cross, Bj. 80, neu, 0 km	2.500,-
Benelli Tornado, gt. Originalzust., TÜV, dt. Brief	3.900,-
Ducati 350 Scrambler, gt. Zustand, Borrani, viele Neuteile, wenig km	4.500,-
Ducati 98, Bj. 57, gut fahrbereit, 1. Platz beim 6 Std.-98 ccm Rennen 1992	2.200,-
MV Agusta 98 ccm, Bj. 60, 4Takt	1.200,-
Moto Guzzi Le Mans I, Topzustand, umgebaut Stucchi	6.500,-
Moto Guzzi 850 T3, Topzustand	6.000,-
Motobi Ardizio, Guzzi Zigolo 98, Morini 125, Benelli Leoncino	je 500,-
20x Moto Morini von 125 - 500 ccm	
Moto Guzzi Motor SP 1000, fahrbereit	1.200,-
Ducati Motor 98 ccm	350,-

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

**Stefan Leibfritz, Oberer Brühl 40
72336 Balingen - Roßwangen
Tel. 07433/381486, Fax: 37035**

DKW KS 200, Bj. 1936, zerlegt, DM 1500,-, 0571/43805

Suche gebrauchte Motorrad-Hebebühne, Norbert Huber ab 19.00, 07022/48932

Suche Werkzeug od. Garage für private Zweiradmontage zu mieten im Raum Tiste/Wittensen, Tel. 04282/2460 ab 18.00 öfter versuchen

Hier könnte Deine private kostenlose Kleinanzeige stehen!

Suche Scheune oder Garage zum Schrauben für Motorrad u. Auto in Hövelhof, 05257/930930

Lederkombi, 2-teilig, schmale Größe, Rot Weiße Streifen, Rückenaufschrift Ducati, VB 350,-, Tel. 02154/42149

Königswellen Jawa 500 (2Zyl. 4Takt) mit originale Velorex-SW, fahrbereit, alle Papiere zur Zulassung vorhanden, Bj. 1956, VHB 4999,- DM oder Tausch gegen Ital.-Bike über 500 ccm, Tel. 08741/8400

Verkaufe Mondial 200 ccm, Bj. ca. 1952 oder Tausch gegen Ducati 350 Scrambler, Tel. 02163/47970

Lichtmaschinen-Anker im Austausch für Guzzi und BMW DM 139,-, Tel. 04461/2524

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterungen

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Verkaufe Motorrad-Hebebühne, 0491/12614 nach 20.00

Verkaufe für Dell'Orto Vergaser neue, original verpackte Power Luftfilter, auswaschbar, passend für ø36 bis 40 DM 20,-, Tel. 07623/2689

Suche Vespa-Roller + Lambretta-Roller, Bj. 1946-78, Tel. 05655/8051

Eine der letzten! Harris Triumph-Tiger 87/94, 11 t km, Zustand neuwertig, 10500,-, Tel. 05651/4274 oder 06031/18509

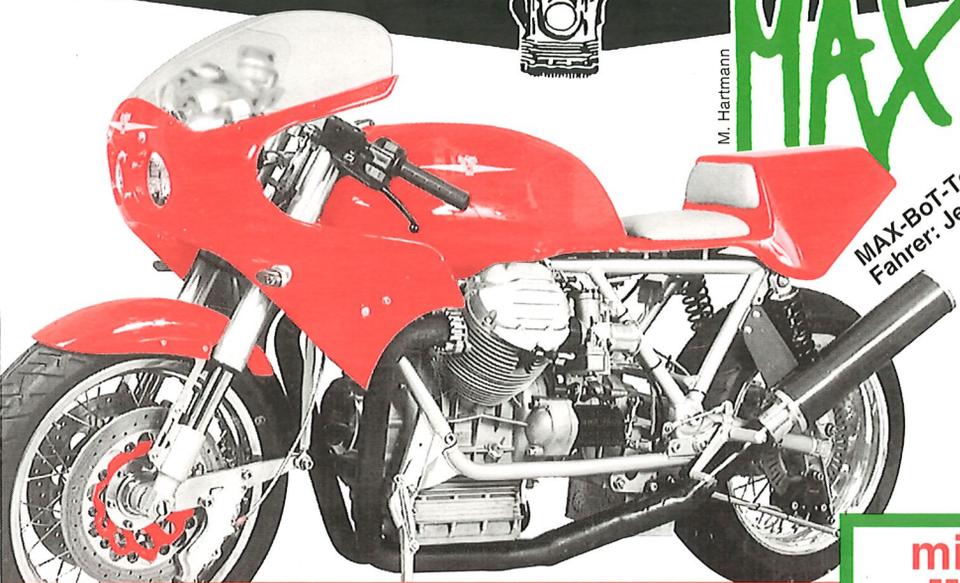
Dainese-Lederkombi Gr. 50, schw., neuwertig, NP 1650,- jetzt 950,- DM + Damen-Lederjacke, Gr. 36/38, schw/rot, VB 150,- DM + neuen Helm, Gr. XS 53, ECE, sch/rot, VB 195,- DM, Tel. 02637/5990

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



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: 07231/35 41 50

desmo

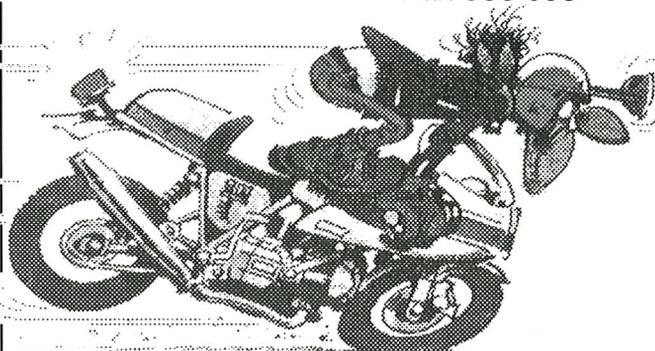
DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

A. Nienhagen · Stuttgarter Str. 68 · 70736 Fellbach

Tel.: 0711 / 588 096

Fax 588 095



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

made by Spiegler

Lieferbar für alle Modelle als fertiger Kit o. Sonderanfertigung

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

**Ducati Superbike-
Lenkerumbau**

„modern Art“

750 SS · 851 · 900 SS

brembo

BREMSBELÄGE
UMRÜST-BREMSSCHEIBEN
BREMSTEILE
UMRÜST-BREMSPANLAGEN

Umrüstbremsanlage Ducati 750 SS
auf Doppelscheibe!

SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

KUNZENWEG 16d · 79117 FREIBURG
TEL. 0761/61 10 10 · FAX 0761/648 14