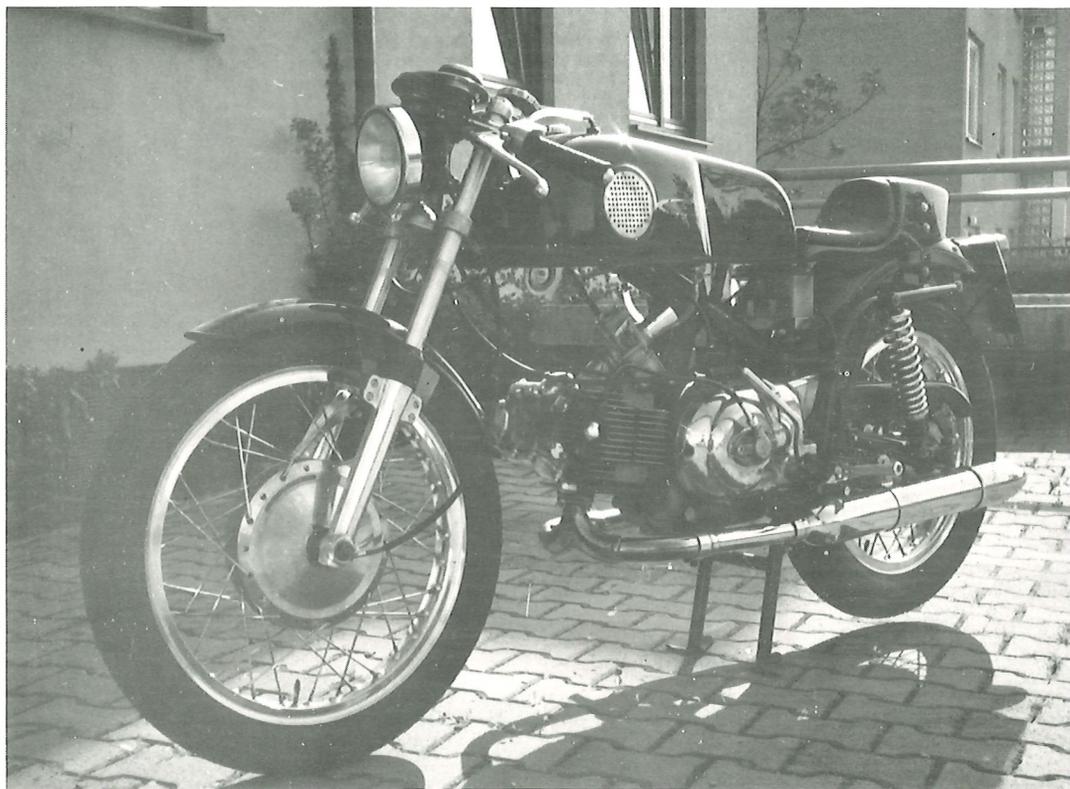


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



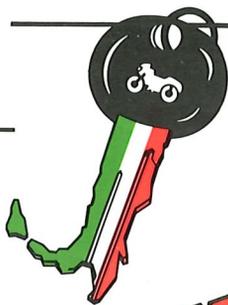
Laverda 1000 3 CL - die erste Liebe

Technik: Das verflixte Guzzi-Kreuzgelenk

Restauriert: Aermacchi 350

Unikat: Egli-Fahrwerk für Moto Guzzi

**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!

Auch wenn überall von Rezessionen geredet wird, in Deutschland scheint es für den Motorradmarkt keine Grenzen zu geben. In den ersten fünf Monaten dieses Jahres wurden 110.000 Motorräder mit mehr als 80 ccm neu zugelassen. Das ist eine Zuwachsrate von 17 Prozent. Großer Gewinner ist wieder Ducati. Mit 1842 Einheiten gegenüber 1245 verkauften Bikes in 1992 konnte der Umsatz in Deutschland um fast 50 Prozent gesteigert werden. Der große Zuwachs resultiert sicher aus den sportlichen Erfolgen und dem gesunkenen Lira-Kurs. Viele Händler sind auf den Zug aufgesprungen und bieten Grauimporte an, die einige Tausender unter dem Listenpreis liegen. (Ein Händler wirbt sogar mit dem Slogan: "Der Fall der Lira, der ist steil, unsere Preise, die sind geil.") Auch der Großhändler März hat die Preise deutlich gesenkt. Nur der Importeur DNL hält offiziell an den Preisen fest, hat den Händlern aber einen großen Verhandlungsspielraum eingeräumt. Zum Listenpreis verläßt vermutlich kaum noch eine Ducati den Laden.

Viele Deutsche haben ihr Motorrad direkt in Italien gekauft, in Eigenregie importiert und über den TÜV gebracht. Um diesem Einkaufstourismus Einhalt zu gebieten, hat Ducati den italienischen Vertragshändlern verboten, Motorräder an Ausländer zu verkaufen. Aber wo ein Wille ist...

Moto Guzzi konnte in den Monaten Januar - Mai 473 Motorräder als Neuzulassungen verbuchen. Im Gegensatz zu den 423 Einheiten vom Vorjahr eine Steigerung von fast 12 %. Doch muß Guzzi fürchten, vom zehnten Platz der Zulassungsstatistik verdrängt zu werden. Mit 432 verkauften Motorrädern ist Aprilia dicht auf den Fersen.

Während die Lira auf ein Rekordtief fällt, steigt der japanische Yen ins Unermeßliche und so wie die Motorräder aus Bella Italia billiger werden, steigen die Preise für Motorräder aus Nippon. Damit werden die Preisunterschiede zu Gunsten der italienischen Motorräder deutlich geringer.

Euer Motalia-Team

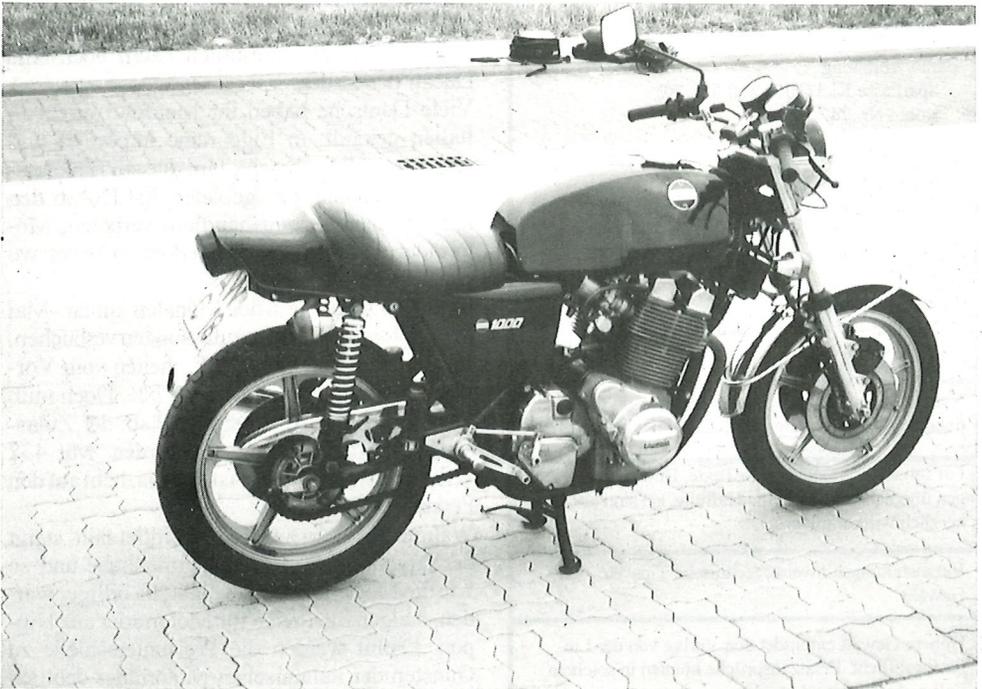
Laverda: Dieser Name ist Musik

Eine ganz persönliche Beziehungskiste

Ich war 14 Jahre alt, als der Bruder meines Freundes ein neues Motorrad kaufte. Das war 1974. In unserer Straße war immer viel Motorradbetrieb. Wir selber fuhren Kleinkraftmäder und ab und zu liehen wir uns von den älteren kleine Motorräder aus. Ich muß sagen, daß wir sehr stark geprägt wurden hinsichtlich der gesamten Motorradszene. Es war ein sehr interessanter Zeitabschnitt. Viele neue, sagenhafte Modelle kamen, seit ich mich für Motorräder interessiere, auf den Markt. Man fuhr noch teilweise ohne Helm, da es noch keine Pflicht war, und alle Zweiräder waren noch tierisch laut. Aber ich fand schon immer diesen offenen, ehrlichen Sound wie Musik in meinen Ohren. Kreischende Zweitakter wie die Kawa 750 3 Zyl. 2 Takt, laute Vierzylinder, die gerade erst erschienen sind, sowie dröhnende Guzzis und Ducis. Fand ich alles sagenhaft aufregend.

Da war dieser besagte Tag, den ich niemehr vergessen werde. Es war wie alle Feiertage und Geburtstage auf einmal. Mein damaliger Freund Oliver sagte mir, daß sein Bruder Klaus, der 6 Jahre älter war und für mich irgendwo ein Vorbild war, ein neues Motorrad hätte. Ich wollte sofort wissen, was es war,

doch er sagte mir nichts. Es stand zwei Straßen weiter in deren Garage. Ich wußte, daß es Klaus nicht gerne sah, wenn wir einfach die Garage aufmachten. Doch die Neugier war größer als alle Vernunft. Oliver besorgte den Schlüssel und schon standen wir vor ihr. Sie war mit einem Laken bedeckt. Die Son-



In der ersten Umbauphase wurde die Laverda mit Sitzbankhocker aber ohne hinteres Schutzblech gefahren.



In der zweiten Umbauphase wurde ein hinteres Schutzblech montiert und Tank und Seitendeckel erhielten weiße Felder.

nenstrahlen fielen durch das Tor genau auf dieses Motorrad. Ich war so aufgeregt, als würde ich vor meiner ersten Liebe stehen. Und wie sich später rausstellte, war sie es auch.

Mein Herz schlug höher, als Oliver das Laken etwas anhub. Ich kannte mich schon aus mit Motorrädern. Mit meinem Bruder besuchte ich regelmäßig die IFMA in Köln und hatte den absoluten Überblick, dachte ich.

Da es Oliver so spannend gemacht hatte, mußte es ein Exote sein. Langsam entfernte mein Kumpel das Laken und es kamen Formen zutage, die ich vorher noch nicht gesehen hatte. Dann stand sie da in Ihrer ganzen Pracht und meine Augen wurden immer größer. Sie war rot und ich erkannte sofort die 3 Farben der italienischen Flagge auf ihrem Tank, der sicher der wohlgeformteste Tank war, den ich je sah. Mein zweiter Blick, ich stand noch ehrfürchtig seitlich hinter ihr, fiel auf die Sitzbank auf der ihr Name stand:

Laverda. Ich ließ den Namen auf der Zunge zergehen und ich wußte, es war Liebe auf den ersten Blick. Ich hatte schon von ihr gehört, aber ich wußte nicht, daß sie auch in good old Germany verkauft wurde. Sie war durch und durch etwas besonderes. Auf den großen Seitendeckeln ließ ich die Zahl 1000, und ich fühlte, meine Begeisterung für dieses Motorrad wurde immer stärker. Ich hätte in die Hose machen können vor lauter Aufregung. Stolz und feurig, wie Sophia Loren oder Gina Lollobrigida stand sie da und schien meine schweifenden Blicke zu genießen. Dann schaute ich mir den Motor an und erkannte, technisch versiert wie ich war, 3 Zylinder in Reihe. Ich dachte dann nur noch: "Toll, die haben Mut zur Eigenständigkeit." Beim genaueren Betrachten sagte ich zu meinem Freund: "Boh, guck Dir diesen riesigen Motorblock an."

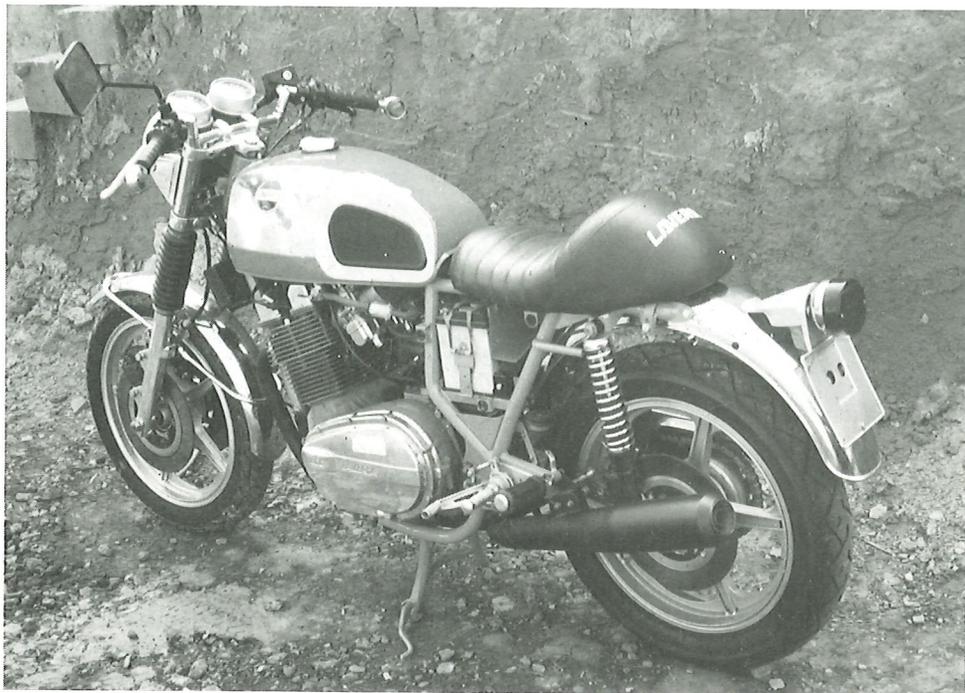
Desweiteren erkannte ich vorne zwei Scheibenbremsen, die zu der Zeit noch nicht üblich

waren, und diese typischen italienischen Blinker und Lichter. Ich traute mich aber nicht, mich draufzusetzen.

Und dann dieser Lenker, der in alle Richtungen verstellbar war und an dem am Lenkerende ein dicker Spiegel angebracht war. Das Cockpit und die Armaturen erkannte ich sofort und entlarvte sie als japanische Teile.

zugeben, keine Augen mehr für irgendwelche Mädchen gehabt zu haben.

Dann kam der Tag, als Klaus mich mitnahm. Er fuhr sehr behutsam. Wir fuhren beide mit Helm. Ich hielt mich bei ihm fest. Meine Bewunderung für Klaus mußte ich mir eingestehen. Er beherrschte dieses Kraftexemplar wie ich mein damaliges Solex Mofa. Alle



Nach der Revision präsentiert sich die Laverda in leuchtendem Orange mit seitlich poliertem Tank.

Damals fand ich Japaner noch ganz gut, also störten sie mich nicht an diesem Exemplar. Nur heute würde ich zusehen, daß sie durch artgerechte ersetzt würden.

Die Besichtigung war zuende und ich wußte nur noch eins: Sobald wie möglich wollte ich auch so eine Laverda besitzen. Eine Woche später hörte ich in unserer Straße ein mächtiges Grollen. Klaus hatte sie angemeldet und fuhr mit seiner Freundin mit meiner Laverda die Straße, in der wir alle wohnten, entlang. Ich hörte mich nur sagen: Paß gut auf sie auf. Es begann eine schöne Zeit. Ich muß ehrlich

Vibrationen, die mich bei jeder Drehzahl erreichten, empfand ich als gutes Zureden ihrerseits. Ich fühlte mich pudelwohl und wollte niemehr absteigen.

Ich hätte direkt nach Italien fahren können und Herrn Laverda meinen Glückwunsch für diesen Wurf aussprechen können.

Auf einer freien Landstraße dann, damals gab es noch nicht soviel Verkehr, drehte er richtig auf. Ich spürte diese unsagbare Kraft, die aus dem Keller kam und festigte meinen Griff. Das Grollen wurde immer lauter und endete in einer gewaltigen Symphonie. Stun-

denlang hätte ich zuhören können. Dann mußte ich abrupt absteigen, als wir fast schon zuhause waren, da Klaus seine Freundin traf. Ich lief mit meinem Helm in der Hand, die Brust angeschwollen vor lauter Stolz, nach Hause. Das war das einzige Mal, daß er mich mitnahm. Sein Vater fuhr übrigens auch Motorrad und zwar eine BMW R69S mit Heinrichtank und Hosketüten. Stummellenker und Sportsitzbank gaben ihr ein rennmäßiges Aussehen. Der Sound war auch nicht von schlechten Eltern.

Doch dann eines Tages, ich hatte Klaus und Laverda lange nicht gesehen, sah ich eine Guzzi auf unserer Straße stehen, wo sonst immer meine Signora stand. Klaus kam heraus und fuhr mit ihr davon. Als ich Oliver traf, sagte er mir, daß er Ärger mit ihr gehabt hätte und sich von ihr getrennt habe. Ich fühlte eine tiefe Enttäuschung und sah Klaus als Verräter an. Wie kann man nur--, einfach nur 'ne Guzzi fahren, sie einer Laverda vorziehen. Sie mag Ihre Macken gehabt haben, aber soetwas macht ein Motorrad doch auch irgendwo eigenständig und interessant. Sie hatte wenigstens Charakter. Ich habe sie nie mehr vergessen.

Als ich über 20 war, 1980-81, und schon einige Mopeds ausprobiert hatte, sah ich sie wieder. Bei einem Kawahändler stand sie in einer Ecke, unbeachtet zwischen neumodischen Modellen, die ihr aber nie das Wasser reichen könnten. Mein altes Gefühl kam wieder hoch und ich merkte, daß sie mich irgendwie, auch wenn es unglaublich und dumm klingt, erkannte. Ich hörte sie sagen: Hol mich hier raus, zurück auf die Straße.

Der Händler sah, daß ich mich für sie interessierte und erzählte mir, daß sie seinem Freund gehören würde, er aber keine Zeit mehr für Sie hätte, und sie eigentlich verkaufen wollte. Ich ließ mir die Adresse und Telefonnummer geben und machte einen Termin aus. Es war ein freundlicher, älterer Herr mit graumelierten Haaren. Er zeigte mir den Brief meiner Signora und tatsächlich stand Klaus als erster Besitzer drin. Er war nun der zweite.

Ich mußte sie jetzt einfach haben. Sie war sehr gepflegt und sah aus wie am ersten Tag. Ich fuhr wieder zu Kawa und holte meinen Schatz aus der dunklen Ecke, um eine rote Nummer zu montieren. Die Batterie wurde geladen, so daß ich sie zum Leben erwecken konnte. Dieses Grollen kam mir so vertraut vor, als hätte ich es gestern noch gehört.

Ich setzte mich nun das erste Mal auf die richtige Position. Ich rollte sie vom Ständer und legte den ersten Gang ein, der zu meinem Erstaunen auf der rechten Seite einzulegen war.

Sie kam mir heute sehr ungestüm vor, als wolle sie sagen: "Komm, laß uns hier abhauen." Doch wie das im Leben so ist. Man bekommt nicht immer das, was man am liebsten hätte. Mit dem Kauf hat es nicht geklappt. Ich mußte mein Geld zwangsläufig umdisponieren.

Ich versuchte es später noch einmal, doch da war sie schon weg, daß hat Sie mir wohl nie verziehen.

Nach etlichen Jahren voller negativer Erfah-

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

89407 Dillingen-Schretzheim
Telefon 09071/2837
Telefax 09071/8428

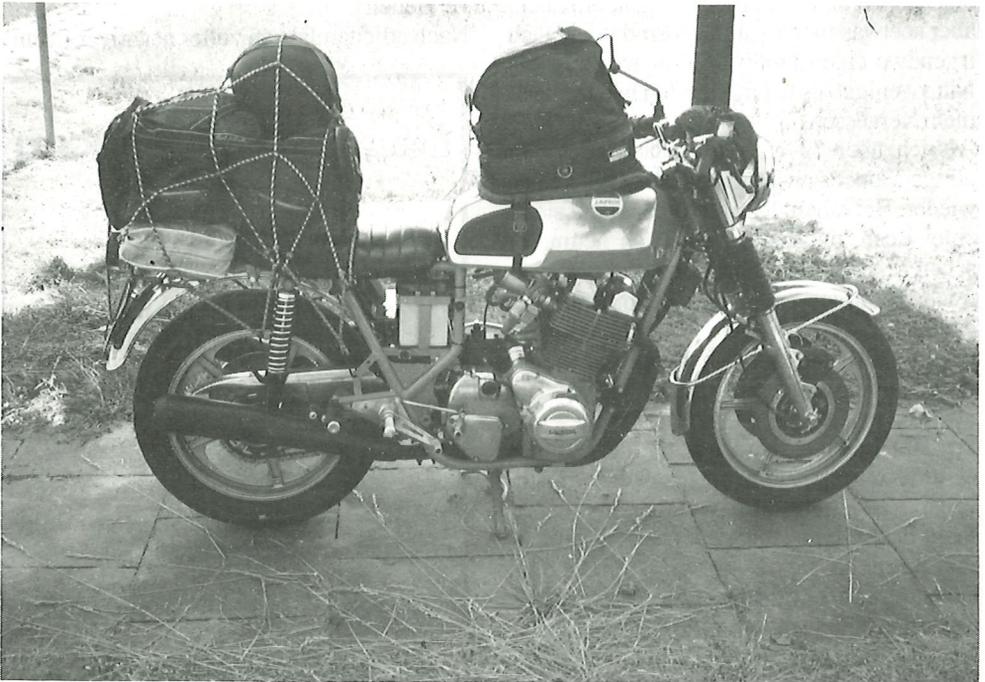
rungen, im Alter von 31 Jahren, erinnerte ich mich wieder an meine alte Liebe, die nie eine Chance gehabt hat. Ich wollte mir was gutes tun und erfüllte mir nun endlich meinen Traum. Mein Sohn Oliver, gerade 3 Jahre alt, sollte mit einer Laverda aufwachsen. Ich kaufte mir schnellentschlossen eine 3 CL in gutem Originalzustand. So stand es auf jeden Fall in der Zeitung. Ein guter Rat: Laßt euch beim Kauf Zeit, und testet genau, was ihr für teures Geld kauft. Ich suchte eine schöne Maschine, bei der ich von ausgehen konnte, daß ich sie fahren konnte und nicht restaurieren müßte. Ich bezahlte 7000 DM. Wie sich rausstellte, war sie wirklich der absolute Blender, außen hui innen pfui. Ich hatte mindestens die Hälfte zuviel bezahlt. Es ging nach und nach alles kaputt, was kaputt gehen konnte, so daß ich sie erst einmal wieder stilllegte.

Ich mußte nun mein bestes Stück einer großen Operation unterziehen. Das würde natür-

lich einiges kosten, doch mittlerweile habe ich etwas mehr Geld als früher, so daß nur die besten Zutaten in Frage kamen. Ich nahm sie schnellstens auseinander, um alle Verschleißteile zu erneuern und ihr wieder ein strahlendes Äußeres zu geben. Mein Farbton hieß nun Orange. In der selben Farbe lackierte ich auch den Rahmen. Den Tank, den ich schon immer schön fand, polierte ich an den Seiten auf, so daß er noch mehr zur Geltung kam. Ich verpaßte ihr dann noch ein Paar Kniekissen und Faltenbälge von der alten BMW R75/5. Den Motor gab ich zu meinen Laverda-Leuten nach Wesseling. Sie stellten ein durchgeschlagenes Kurbelgehäuse und zerstörte Zylinder fest.

Der Motor wurde nun von den Moto Witt Leuten, speziell von dem Laverda Fachmann Piet, überholt, die nur beste Arbeiten durchführen.

Die Cerianigabel wurde von mir neu eingeschliffen. Da ich, wie schon erwähnt, einen



Jetzt soll noch einmal einer sagen, auf einer Laverda würde man nicht genügend Gepäck mitbekommen.

guten Sound bevorzuge, trennte ich kurzerhand die Endrohre auf und räumte alles aus, was einem bassbetontem Grollen im Wege stand. Danach schweißte ich sie wieder fein säuberlich zu, so daß man keinen großen Unterschied feststellen konnte.

Außerdem wurden Konis, eine DMC-Kennfeldanlage, Stahlflexschläuche, ein neues verchromtes Cockpit, eine Sportsitzbank, die ich neu überziehen ließ und auf der ich den LAVERDA Schriftzug pinselte, montiert.

Zurückverlegte Fußrasten und offene Ansaugtrichter gaben ihr zusätzlich noch den letzten Schliff. Sie ist nun im besten Zustand und ist mir stark ans Herz gewachsen. Meine erste große Ausfahrt mit der restaurierten 3 CL ging über den großen St. Bernhard im Juni nach Cuneo nahe Turin zu einer Freundin. Von dort fuhren wir beide ans Meer nach Imperia, wo wir zusammen mit meiner treuen Laverda, an der alles hielt, ein paar herrliche Tage verlebten. Ich traf in den Touristenorten noch mehrere "Italiener". So z.B. eine Nuovo Falcone mit englischem Rahmen. Ganz toll und mit Liebe hergerichtet. Schöne Grüße an dieser Stelle. Ich glaube, er kam aus Süddeutschland. Aber man trifft sich ja sowieso irgendwann auf den verschiedensten Italotreffen, dank der in Motalia ausgeschriebenen Terminen. Bleibt noch zu erwähnen, daß ich mich beruflich auf Motorradoldtimer bzw. Klassikeroriginalak-



Auf der ersten Urlaubstour nach Italien hat sich die Laverda bewährt.

kierungen spezialisiert habe und diese Arbeiten mit Fotoreportagen belege. Auch Schriftzüge auf Sitzbezügen und feinste Zierlinien mache ich jetzt schon ca. 10 Jahre lang als Lackierer. Nichts ist unmöglich.

Wem diese Geschichte gefallen hat, wird mich und meine Signora auf vielen Treffen wiedererkennen. Vielleicht treffe ich ja meine erste Liebe wieder. Würde mich freuen, mit Ihr gemeinsam auszufahren.

Ein Laverda-Liebhaber aus Bonn

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!

August

20.08.-22.08.93

Treffen des Laverda Club Schweiz in Ufhusen (b. Luzern).

Info: Rene Lustenberger, Dorf, CH-6153 Ufhusen, Tel. 045/881538, Fax: 045/882027, Schweiz.

20.08.1993

Track Day des Laverda Owners Club England in Cadwell Park mit Benutzung der Rennstrecke.

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

20.08.-22.08.93

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

Info: Tel. 07425/4910.

21.08.-22.08.93

Ducati-Clubrennen in Assen/Holland mit int. BOT und SOS. Info: Leo u. Miranda Mennen, Tel. 04998/99367, Holland.

23.08.-24.08.93

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

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

27.08.-28.08.93

3. Ducati Festival (Treffen und Clubrennen ohne Phonbegrenzung) in Lignieres in der Schweiz.

Info: Susi's Töff-Eggä, Bollstr. 6, CH-8405 Winterthur-Seen, Tel. 052/282967, Schweiz.

27.08.-29.08.93

2. Guzzi-Fest des Moto Guzzi Club Kupferpaste in Collenberg-Reistenhausen.

Info: Thomas Karch, Im See 4, 97903 Collenberg-Kirschfurt, Tel. 09375/8345.

27.08.-30.08.93

Int. V-Twin Rally des Guzzi Club GB in Shaftesbury/England.

Info: Jim Gladdis, 1 Halfway Cottages, Upton Scudamore, Nr Warminster, Wilts, Tel. 0985/214431, Großbritannien.

29.08.-30.08.93

Italia '93 auf der Rennstrecke Knockhill in Großbritannien.

Info: Italia '93, Lowbank House, Banks lane, Riddlesden, Keighly, West Yorkshire, BD20 5BG, Großbritannien.

September

03.09.-05.09.93

Treffen des Moto Guzzi Klub Norwegen in Moss.

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

03.09.-05.09.93

3. Ohio Moto Guzzi Plain & Casual Get-Together in Whispering Hills-Ohio/USA.

Info: Jack Arnold, R.D./2, Box 220 A, Toronto, Ohio 43964, USA.

03.09.-05.09.93

Treffen des Moto Guzzi Club Finnland in Poylenniemen Lomakeskus-Pertummaa/SF.

Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Tel. 00358/31/465659, Finnland.

03.09.-05.09.93

6. Int. Ostsee-Italo-Treffen bei Kiel direkt an der Ostsee.

Info: Felix Hasselbrink, Schönbergerstr. 2, 2432 Lütjenburg, Tel. 04381/7701.

03.09.-05.09.93

4. Treffen der MF Al Dente für ital. 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

12. Int. Treffen des Moto Guzzi Club Belgien.

Veranstaltungskalender

03.09.-05.09.93

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

Info: Königlicher Auto-Moto-Club 1926, Gerd Reul, Bellmerin 21, B-4700 Eupen, Tel. 003287740369.

09.09.1993

Treffen für europäische Motorräder bei Zweirad Ziegler in Hokenheim am "langen Donnerstag". (u.a. Pokal für das schönste italienische Motorrad).

Info: 06205/6954.

10.09.-12.09.93

9. Northern Rally des Ducati Owners Club Großbritannien in Knarborough, North Yorkshire/England.

Info: Phil Blades, 37 Military Road, Colchester, Essex, CO1 2AD, England.

10.09.-12.09.93

Rally des International Laverda Owners Club GB in Finlake Leisure Park, Devon, England.

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

11.09.-12.09.93

Internationales Guzzi-Treffen in Mandello del Lario/Italien mit 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.

12.09.1993

7. Aermacchi-Frühsschoppen ab 10 Uhr.

Info: Klaus Kastelberger, Haizen 21, 88260 Eisenharz, Tel.: 07566/2110.

17.09.-19.09.93

4. Internationales MV Agusta Treffen auf der Kapfenburg bei Aalen.

Info: MV Club Deutschland e.V., Anke Mündörfer, Zellerstr. 36-38, 68167 Mannheim.

17.09.-19.09.93

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

Info: Moto Guzzi Club Olpe/Biggensee e.V., Ralf Böhm, Graf von Staufenberg Str. 1, 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/Italien.

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

26.09.1993

Grillhöck des Ducati Club Schweiz.

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

Oktober

01.10.-03.10.93

16. Einzylindertreffen des Moto Guzzi Falcone-Clubs in Schotten.

Info: Tel. 040/7223606 od. Tel. 06150/82878.

02.10.1993

6. Treffen der Zweizylinder Freunde Bayern in Tüßling.

Info: Konrad Neubauer, Kleebergerstr. 40, 94099 Ruhstorf.

03.10.1993

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

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

18.10.-24.10.93

Internationale Motorradausstellung in Mailand/Italien.

Info: EICMA, Via Mauro Macchi, 32, I-20124 Milano, Italien.

23.10.-25.10.93

Besuch des Cagiva-Ducati-Werks in Bologna mit dem Ducati Club Schweiz.

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

Mai

15.05.1994

Italdal in Soesterberg in Holland.

MOTALIA

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

Italienische Liebe

-Oder wenn ein Italofreak mit einem bayrischen Töff eine Reise tut.-

Eigentlich fing alles ganz anders an und war gar nicht geplant, wie mir meine liebe Ehefrau und mein Bekanntenkreis gerne unterstellen möchten. Ich hatte im Spätsommer 1991 mit einem Bekannten eine Motorradtour auf ehemaligen italienischen Militärsträßchen, wie Pásubio, Monte Baldo, etc. geplant. Hierzu wollte ich mich mit Ihm nach einem vorangegangenen Verwandtschaftsbesuch auf dem Reschenpass treffen.

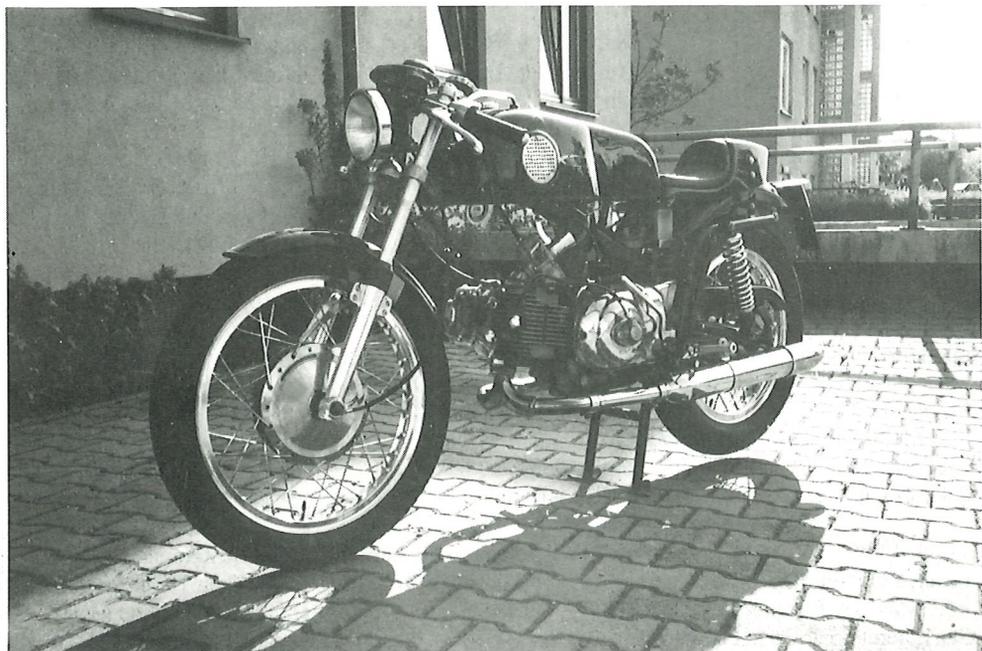
Zur geplanten Tour über mehrere Tage, welche großteils auf Schotterstraßen bewältigt werden sollte, lieh ich mir die R 90 S eines guten Bekannten aus, mit der ich unter anderem schon die Ligurische Grenzkammstraße befahren hatte.

Meine 900er Köwe-DUC blieb zu Hause. Sie war mir zu schade für die geplante Schottertour, obwohl sie gelegentliche Abstecher auf ungeteerten Straßen, wie z.B. den Gaviapass klaglos überstanden hatte. - Aber der Lenkeinschlag; Ihr wißt ja.

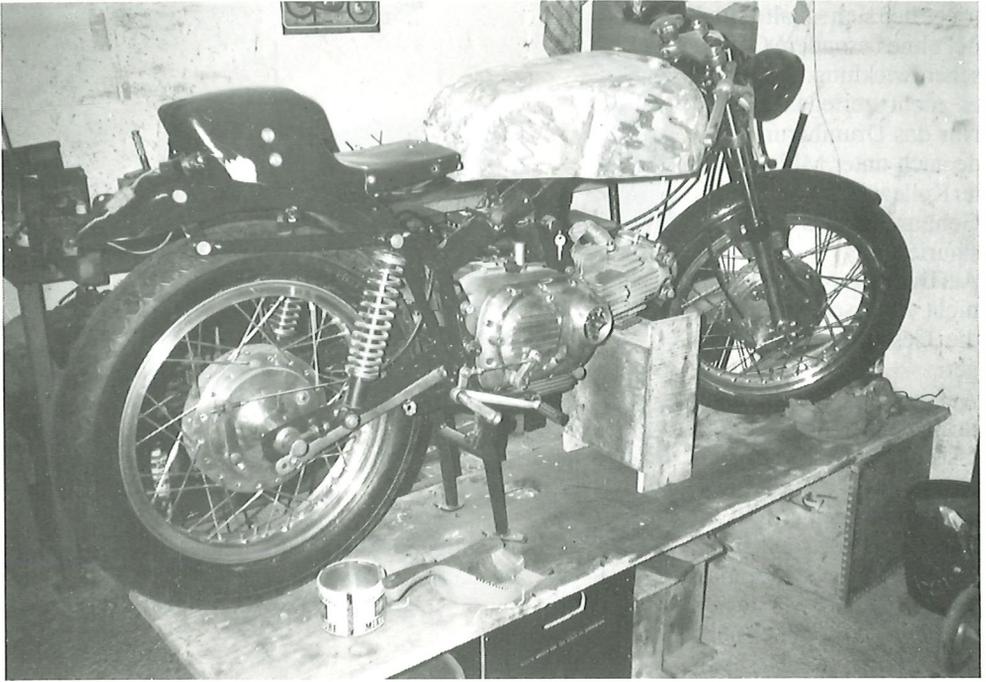
Also, los gings mit der BMW am frühen Morgen in Richtung Bodensee/Bregenz und

weiter ins vordere Allgäu, denn ich wollte schon immer Mal bei Rainer Bollgrün reinschauen, der ja unter anderem auch in der Motalia diverse italienische Oldies zum Verkauf anbietet.

Ich fuhr also nach Ratzenried und fand auch sehr schnell den Hof des Herrn Bollgrün. Als ich auf den Hof fuhr und abstieg, um mich in den diversen Gebäudeteilen umzuschauen, begann eine Idee in meinem Kopf zu reifen. Ich könnte ja eigentlich zu meiner 900 SS noch eine Einzylinder-DUC stellen. Aber leider war nichts passendes am Lager, und das, was mir gefallen hätte, war schon auf



Fertig restauriert ist die Aermacchi 350 zu einem Schmuckstück geworden.



Die Aermacchi im Keller. Noch gab es viel zu tun.

zwei Anhänger verladen, welche von Norddeutschen Pkw's gezogen wurden.

So schlenderte ich weiter über das Anwesen und wollte eigentlich schon wieder weiterfahren, da sah ich sie.

sistand ganz alleine hinterm Haus und war ganz rot: - Eine Aermacchi 350 TV, mit Rennhöcker und dem originalen Tank einer Ala D'Oro, Stummellenker etc. Sie hatte zwar einen ordentlichen Sturzschaden, wie z.B. ein Loch im rechten Gehäusedeckel und viele andere Dellen, aber sie war mir trotzdem gleich sympathisch. Die Leute vom hohen Norden hatten offensichtlich für dieses Schmuckstück keinen Platz mehr auf den Anhängern gehabt und so wurde ich mit Herrn Bollgrün schnell handelseinig.

Ich setzte dann mit etlichen Restaurierungsgedanken und anderen Flausen im Kopf meine Tour fort, wurde jedoch am Fernpass plötzlich durch seltsame Geräusche der BMW aus meinen Träumen gerissen. Es quietschte und pff im linken Zylinder, als würde man in einer Blechdose einige Schrauben schüt-

keln. Alles hörte sich an wie ausgelaufene Ventilführungen oder gar einem Kolbenschaden. Was mich am meisten beunruhigte war, daß die Geräusche drehzahlabhängig waren. Also nichts wie hin zur nahegelegenen Verwandtschaft und im Zylinderkopf nachgeschaut. Das Ergebnis war, daß ich meinem Bekannten, welcher am anderen Tag am Reschenpass auf mich warten sollte, absagen mußte. Also gings zwei Tage später schön langsam zurück ins Badische, wo ich zu Hause bin, immer mit dem Gedanken im Kopf, wie erkläre ich meinen Neuerwerb meiner lieben Frau. Zu Hause angekommen, konnte ich dann doch meine Ehefrau von meiner neuen, zweirädrigen Liebe überzeugen.

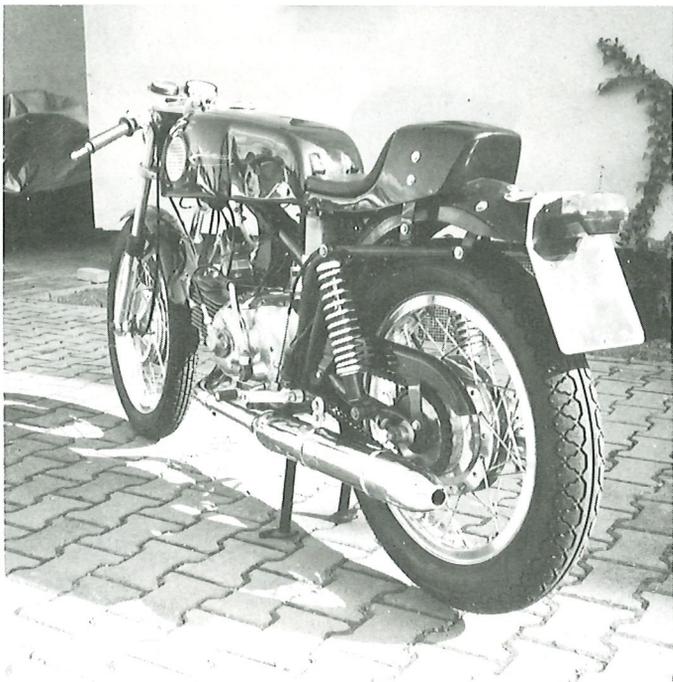
Die Woche darauf hatte ich dann schnell einen Anhänger organisiert, um die Aermacchi Heim zu holen. Die folgenden Herbst- und Winterabende waren recht kurzweilig. Ich wurde mal wieder zur Kellerassel.

Der Motor selbst bereitete am wenigsten Probleme, die Kurbelwelle drehte sich, das Ge-

triebe ließ sich schalten und lief ohne besondere Geräuschentwicklung, so daß ich es nicht zerlegen mußte. Nur das Drumherum wurde auch unter Mithilfe guter Kollegen (Schweißen des Gehäusedeckels etc.) restauriert.

Auf Details möchte ich mich nicht einlassen, sonst wird die Geschichte noch länger.

Auf jeden Fall gabs dann noch die im hiesigen Raum fast üblichen Schwierigkeiten mit dem TÜV, aber auch die wurden gemeistert. Im Sommer 1992 fanden die ersten Fahrten statt und es war ein Genuß, wie sie lief. Lediglich die für mich noch ungewohnte Rechtsschaltung verlangte Anfangs ziemliche Konzentration. Vielleicht habe ich das Glück und finde noch einen 30er SSI-Dell'Orto-Vergaser und eine einrohrige Auspuffanlage mit der schönen, konischen Renntüte. Dann werde ich die Aermacchi sicherlich beim ein- oder anderen Italiener-Club-



Rennen einsetzen.

- Ach ja, dann wäre da noch die RUMI 125 SS, welche noch unrestauriert in der Werkstatt schlummert, aber diese Entdeckung ist eine andere Geschichte wert.

Götz Bauer



Vertragshändler



Tel. 07 61 / 462 63
79115 Freiburg, Schönauer Str. 2

STÖRK

ZWEIRAD + AUTO

Sportler • Tourer • Enduros • Roller

Mille GT's sofort lieferbar !

DM 13.990,- in rot + schwarz solange Vorrat reicht

Viele weitere tolle Angebote: Vorführmaschinen Pegaso 650 + Daytona – gebrauchte AF-1 - 125 usw., usw.

► GUZZI mit Seitenwagen ?

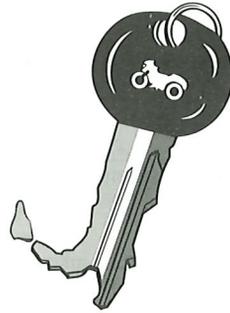
z.B. Watsonian GP Classic „Speiche“
Anschauen + Probesitzen bei uns!

sofort lieferbar.

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

STEIN DINSE

– novità



Verstärkung für das Stein - Dinse - Team !

Neben Frank, Marco, Olli und Uli ist seit dem 01.07.93 auch Axel Bernhardt bei uns im Verkauf tätig.

Selbst Guzzi-Fahrer, nimmt er Eure tel. Bestellungen entgegen.

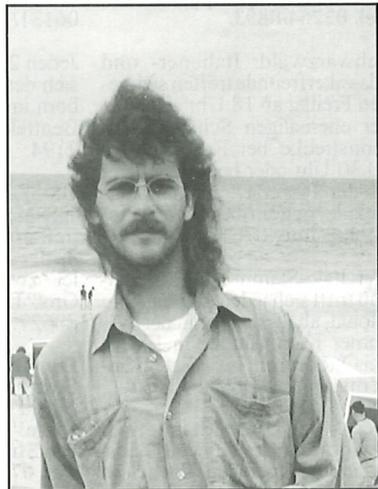
Er gibt Tips für geplante Umbauten und erteilt Preisauskünfte.

Mit Axel und unserer neuen Telefonanlage gehören lästige Wartezeiten oder das ständige Besetztzeichen nun endlich der Vergangenheit an.

Und für alle, die gern noch mehr über uns und unser Angebot wissen möchten der Hinweis auf den ausführlichen, kostenlosen 96-Seiten Stein-Dinse-Katalog.

Hier findet Ihr das umfassende Angebot für Moto Guzzi.

– Bitte schriftlich bestellen, Postkarte genügt –



Stein-Dinse GmbH ♦ Im Alten Dorfe 3 F ♦ 38112 Braunschweig

Telefon: 05 31 - 210 210 ♦ Fax: 0531 - 31 41 40

Regelmäßige Italo-Treffs

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

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

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

Italienerstammtisch jeden ersten Freitag im Monat ab 19.30 Uhr in der Gaststätte Schanzenmühle in Giersiepen. Info: Peter Trompeter, Tel. 02353/5082 oder Jörg Peppinghaus, Tel. 02264/8893.

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 Johanniskirche. Info: 0761/64611.

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

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

Der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. findet jeden 1. und 3. Freitag im Monat statt. Ab 20.00 Uhr in der Gaststätte „Friesenhof“ in Kufferath bei Düren. Info: Peter Kaulen, 02235/6417 wochenta. 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 Weh-ling, Tel. 0208/474972.

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

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

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

Der Ducati Club Cavallo e.V. Stuttgart trifft sich jeden 1. Freitag im Monat in der Pizzeria „la Perla“ in Ludwigsburg, Danzi- ger Str.31 um 20.00 Uhr. Info: Tel. 07141/241274.

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

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

Der Hädefelder Guzzi-Club Squadra Guzzi di Bavaria trifft sich jeden Mittwoch ab 20 Uhr im Café 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 „Ro- senkrug-Lindern“ bei Westerstede ab 20.00. Info: Ralf Bischoff, Tel. 04950/2908.

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

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

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

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

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

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

Der Ducati-Stammtisch SW/KG trifft sich jeden 1. Mittwoch im Monat. Info: 09721/85682 oder 09723/71166.

Italtreff 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 Antonius-schwaige/IN. Info: 08458/4498. Auch Fahrer anderer ital. Motorräder sind uns willkommen.

Der Stammtisch ITALOMOTOCICLETTE 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).

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

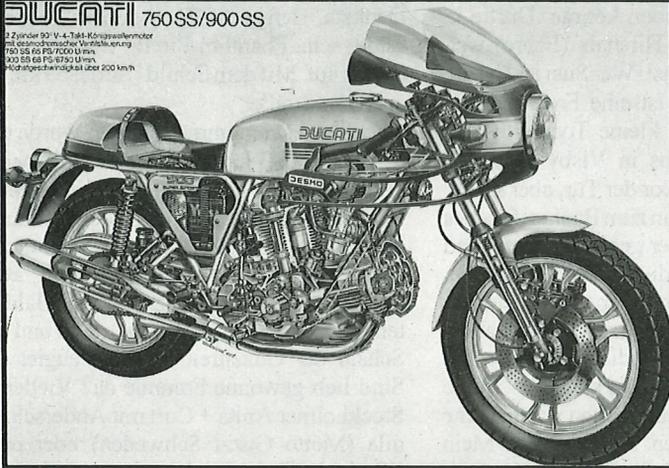
Jeden ersten Freitag im Monat treffen sich die Fahrer italienischer Maschinen ab 20 Uhr im Cafe "Rieß", 95643 Tirschenreuth. Info: Tel. 09631/1389

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

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

DUCATI 750SS/900SS

2 Zylinder 90° V4 - 4-Takt-Königswellenmotor
mit Desmodromischer Ventilmechanik
1700 SS 68 PS/1000 U/min
900 SS 68 PS/6750 U/min
Nichtspiegelgeschwindigkeit 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!

Bin ich oder Guzzi noch zu retten?

Seit 1989 bin ich Besitzer einer Mille GT und bewege mich mit dem Gerät überwiegend in Dänemark, Norwegen oder Schweden. Da dort der Lebensraum ein wenig freier, weiter, die Road's nicht überfüllt sowie die Guzziwerkstätten rah gesäht sind, ist es unabläßlich, ein zuverlässiges und leicht reparables Teil zu fahren. Aber es kam diesmal ganz anders:

Wie immer 1½ Wochen vorm Augusti Ende wurde die Mille an einem Donnerstag gepackt. Es sollte über Dänemark zum Guzzitreffen nach Sirdal in Norwegen gehen. Von da dann weiter über Oslo nach Schweden verschiedene Freunde besuchen. Mich an der Westküste runter arbeiten mit dem Endziel Kiel-Falkenstein.

Die Abfahrt Donnerstag Mittag 13.00 Uhr begann traumhaft. Die Sonne pratzte vom Himmel. Die Mühle schnurrte mit der gewaltigen Ladung mit Essen und Trinken an Bord über die BAB Richtung Flensburg - Grenze. Von dort gings Querbeet an die Nordseeküste nach Huine Sande. Dort wurde der obligatorische "Hot Dog Stop" eingelegt, nach dem Motto für Dänemark und Dennemark.

Bei dieser Rast wurde überlegt, welchen der hier an der Küste Urlaub machenden Freunden auf den Keks gegangen werden könnte. Durfte ja auch nicht so weit von Hirshals (Fähre) weg sein. Die Wahl fiel auf Susi. Wer Susi ist? Ist die Mama von Lisa! Lisa? Ist eine Freundin von Lena und die ist meine kleine Tochter! Alles klar? Erreichte das Haus in Visby so gegen 17.30 Uhr. Mist, Autos vor der Tür, aber keiner da. Macht nix. Erst mal hin zum Bäcker, frisches Bröd gekauft. Dann Feuer gemacht, Fressi und Faxe raus. Man werden die Glubscher machen, wenn die von der Walz kommen und feststellen, daß sie einen Untermieter im Garten haben. Hatte Bröd gekauft, rödelte die Schlafrolle und den Verpflegungsbeutel ab, da kam die "whole family" nebst Freunde auch schon um die Ecke getrabt. Nach der ersten Aufregung: "Mein Gottchen, was macht denn der Rocker in unser'm Garten" bis zum "Ach Du bist's, hab Dich gar nicht erkannt", wurden die ersten Schnacks gemacht. War noch ein lustiger Abend! Hiermit Dank an Susi und Peter!

Des Nachts stellte sich das nicht erhoffte Nordwetter ein. Regen ohne Ende. So begann denn auch der Freitag morgen. Nach dem 64sten Kaffee entschloß ich mich, in die Regenspellerine zu hüpfen, denn ich dachte: Ein nasser "Ham-

burger" ist kein guter. Außerdem, in Norwegen lacht bestimmt wieder die Sonne. Aber erst gab es saures. 200 km bis zur Fähre wußte ich oft nicht, ob ich auf, im oder unterm Wasser fahre. Ah, da die Fähre, rein in den riesigen Bauch. Endlich trocken, kein Wasser, nur weit, weit unter mir. Ausgepellt, Deck gesperrt (Mille verzurrt, Sachen zum Trocknen gehängt). 4½ Std. Zeit, was tun? Kabine geordert, 35,- DM, 1 Std. heiß geduscht. Danach Happi Happi und ab in die Heia. Schönes Wetter, ich komme!

Gegen 18.00 Uhr landeten wir in Kristiansand. Schönes Wetter? Wo bist Du? Bei dem Regen hier hätte ich auch im Hotdogland bleiben können. Was solls, das Treffen ruft. Die Ersten sitzen schon im Zelt beim Süppchen und ich düse hier noch durch die Gegend. 269 km bis Stavanger. Das ist schnell gemacht auf der E 18. Denkste, Berg rauf, Berg runter, Regen ohne Ende, sch...Phantom Pirelli! Endlich hörte der Regen auf. Mit dem Schild "Sirdal 69 km" leider auch die Straße.

Nachdem es nun immer dunkler wurde und ich feststellte, daß ich mich durch und über etwas größere Hügel bewegte, von denen zeitweise irgendwelches Wasser herabfiel, überkam mich der Gedanke, was wäre wenn?... Funktelefon müßte man haben. Dann 22.30 Uhr, aus dem Nichts ein Hinweis "Guzzi-Treff". Bald tauchten die ersten Lichter auf. Da stand und saß die Schaar der Guzzitreiber. Die Neugier wuchs. Sind lieb gewonne Freunde da? Vielleicht die Stockholmer Anita + Curt mit Andersch + Gunnila (Motto Guzzi Schweden) oder ein paar "Swigs"? Tatsächlich, viele waren da. Mensch, war das 'ne Fete.

Weiteste Anfahrt? Denkste, gewann ein Girl aus Italien namens Isabella, will auch nach Kiel. Na, Prost Mahlzeit!

Habe auf dem Treffen Jan Mathiassen kennengelernt, fährt eine Mille GT. Die einzige dieser Art in Norwegen. Daher wird er auch nur "Mille" genannt. Da habe ich sie das erste Mal gehört, diese schreckliche Geschichte über das

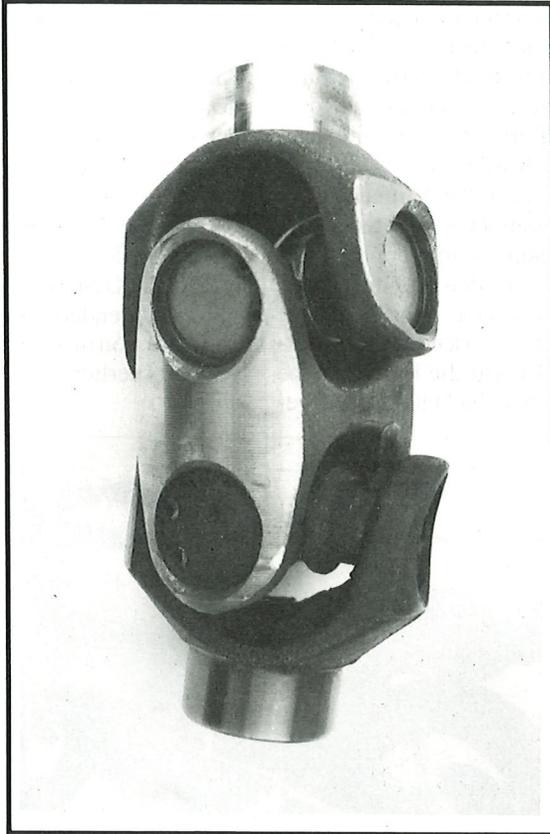
blockierende Kardankreuzgelenk, denn Mille hatte einschlägige Erfahrungen sammeln können. Bei ca. 30.000 km riß ihm auf einer Tour nach Schweden bei 120 Sachen das Gelenk auseinander und blockierte den Endantrieb. Milles Frau Berit kam ins Krankenhaus, er selbst hat es so überstanden. Mille GT böse kaputt. Endantrieb bis Getriebe, Getriebelager und Kupplung waren nahezu schrottreif. Glücklicherweise ging es für Mille und Berit glimpflich ab.

Nach 2 Tagen Sirdal dann Abfahrt Richtung Oslo quer durch die Berge. Muß traumhaft sein ohne Regen. Übernachtung bei Mille. Auf der Fahrt dann "Grübel, Grübel" auch schon 28.000 km auf dem Tacho. War da nicht eben so'n komisches Geräusch? Ne, glaub doch nicht. Mach dich nicht affig, fährst 'ne gute Guzzi !!! Von Oslo dann nach Schweden. Auf der Fahrt, ab und zu unter Lastwechsel, bei 110 - 120 km/h, ganz kurz..., mehr ein Gefühl im Sitzfleisch. Zu hören war nix. Beim Tankstopp Kardantunnel mit der Hand geprüft, alles ok, nichts heiß. Rad in Fahrtrichtung gedreht, alles Paletti! Halt, was war das? Nach 1, 2 Drehungen begann das Rad zu sperren. Sch...Guzzi.

Kiel, Felix wo seid Ihr? Fahren mit dem desolaten Antrieb und der Story von Mille im Hirn, 'ne lieber ein heiler Biker im Truck, als ein Toter mit 'ner Guzzi. Wozu hat Mann Freunde? Es wurde alles im Schnellverfahren in Pelles Bus verladen und am Donnerstag Abend gegen 18.00 Uhr

begaben wir uns auf die Reise nach Kiel. Wir, das waren mittlerweile Mille + Berit, Lage + Arnika, Pelle + Christian sowie ich mit dem Bus. Nach einem nächtlichen Zwischenstopp bei John und Linda in Dänemark (Koge) erreichten wir Kiel-Falkenstein am Freitag morgen gegen 7.00 Uhr. Das Gesicht von Felix und Susanne hättet Ihr sehen sollen. War ja auch recht früh. Kann man sich leider nicht immer aussuchen. Wurde auch noch ein gutes Treffen. Zuhause stellte sich heraus, daß es wirklich das Kreuzgelenk war.

Fazit der ganzen Guzzi-Schnacks: Es trifft wohl alle Guzzi-Bikes ab 1985, die einen erwischt es um 30.000 km die anderen so bei 70.000 km. Daher der Tip: Bei jedem zweiten Hinterradwechsel Schwingen ziehen und Kreuzgelenk prüfen. Kann sonst lebensgefährlich enden. Die Firma Guzzi hat da wohl mit den Teilen gespart. Leider wird durch diese und andere Schlampeereien die Firma in Mandello den Bach runter gehen. **Ü b e r n a h m e** durch....? Aber vielleicht weht dann bei Guzzi ein neuer, frischer Wind mit besseren Teilen. Gruß Ralph



Von dem Lager unten rechts im Bild ist nicht mehr viel übrig.

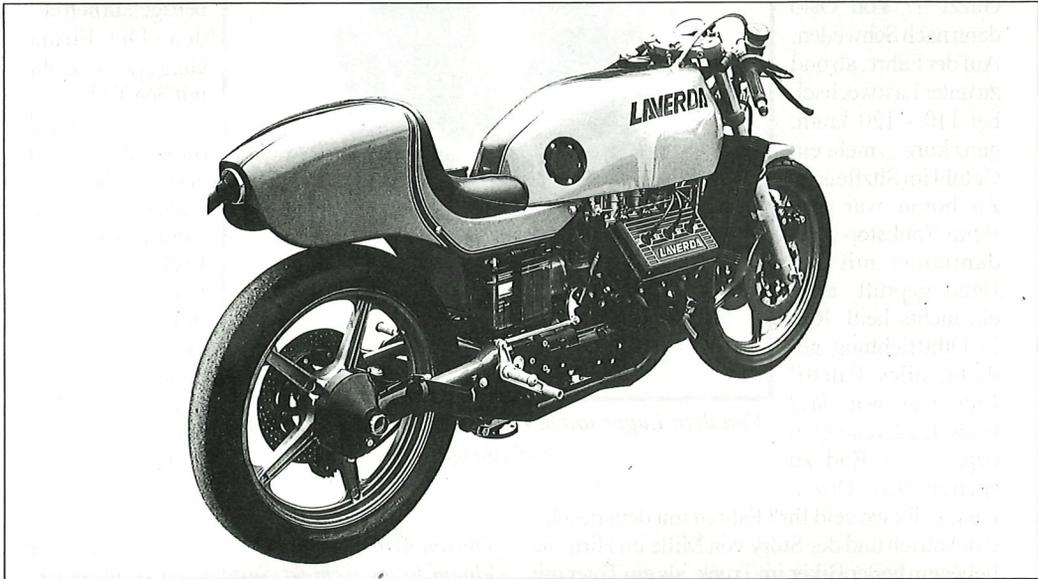
Diesen Artikel hat uns der Ralph schon fast vor einem Jahr geschickt. Seitdem wurde in mehreren Berichten in der Motalia das Kreuzgelenk erwähnt... Auf den nächsten Seiten wollen wir uns etwas ausführlicher damit beschäftigen.

Der Kardanantrieb und das verflixte Kreuzgelenk

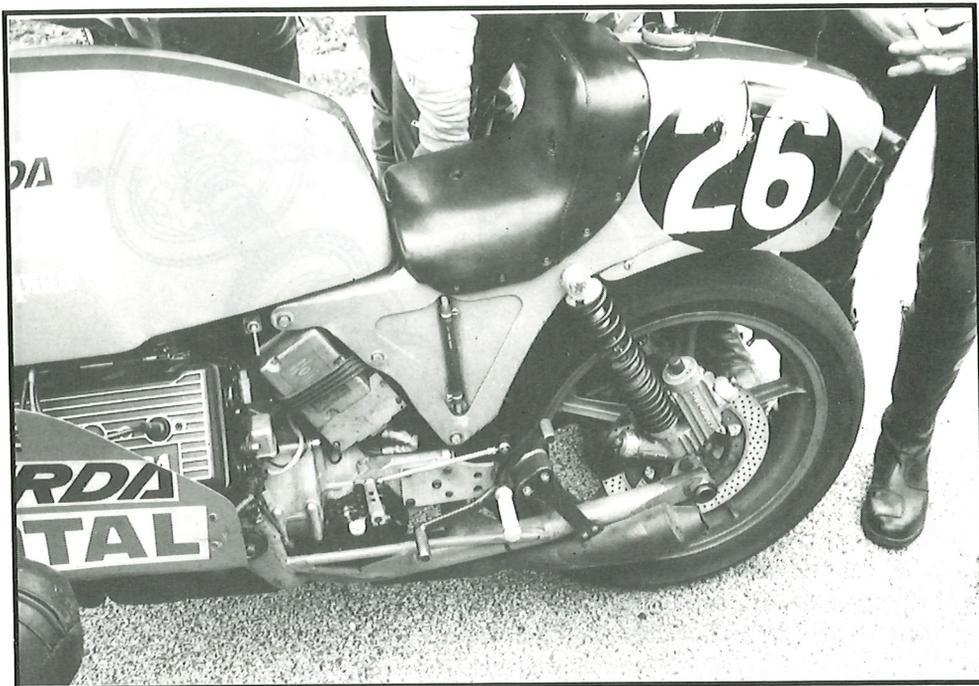
Der Kardanantrieb geht auf eine Erfindung des Italieners Geronymo Cardano zurück, der im 16. Jahrhundert eine bewegliche Kompaßaufhängung konstruierte. Die ersten Motorräder mit Kardanantrieb wurden 1904 gebaut. 1950 verwendete MV Agusta erstmals den Kardan und seit 1955 gibt es Guzzis mit Wellenantrieb. Die vier großen japanischen Hersteller fingen erst in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre an, Bikes mit Kardanwellen zu bauen.

Im Gegensatz zum Kettenantrieb, der nur aus zwei Zahnrädern und einer Kette besteht, ist die Kardankonstruktion viel aufwendiger und schwerer. Am Hinterrad ist ein Winkeltrieb mit großem Tellerrad und kleinem Kegelrad notwendig. Zusammen mit Lagern, Dichtungen und Öl wird das Gewicht der ungefederten Masse deutlich erhöht. Vom Hinterrad führt die eigentliche Kardanwelle nach vorne zum Getriebe. Um aber das Einfedern des Hinterrades zu ermöglichen, muß möglichst exakt im Schwingendrehpunkt ein bewegliches Element sitzen. In den Anfangsjahren wurde eine Gummischeibe (Hardyscheibe) verwendet. Mit der wachsenden Motorleistung der Motorräder war die Hardyscheibe überfordert und das nadelgelagerte Kreuzge-

lenk hielt Einzug in den Motorradbau. Das Kreuzgelenk unterliegt gewissen Gleichlaufschwankungen, die umso größer werden, umso mehr das Gelenk beim Federungsvorgang gebeugt wird. Durch ein doppeltes Kreuzgelenk, wie es bei Moto Guzzi verwendet wird, werden die Gleichlaufschwankungen reduziert, bzw. fast eliminiert. Noch besser sind aufwendige Gleichlaufgelenke, wie sie bei der exklusiven bei der Van Veen OCR 1000 Verwendung gefunden haben. Die Hersteller geben sich meistens mit einem einfachen Kreuzgelenk zufrieden. Nur Moto Guzzi verwendet ein doppeltes Gelenk. Diese Konstruktion macht ein zusätzliches Stützlager erforderlich, welches in der Schwingensitz.



In den ersten Entwicklungsstadien hatte die Laverda V6 noch eine kurze Schwingen. Doch bei jedem Schaltvorgang hatten die Testfahrer das Gefühl, als wenn das Motorrad hinten hochspringen würde.



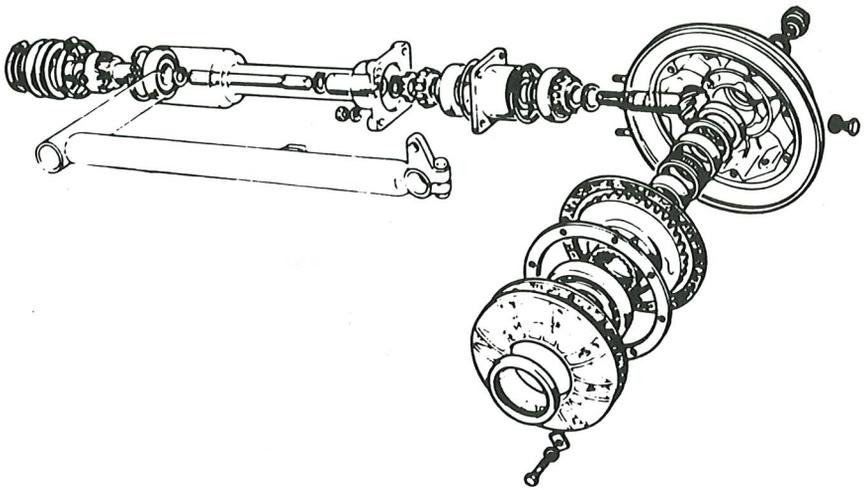
Um die Kardanreaktionen zu verringern, wurde eine extrem lange Schwinge konstruiert, die rechts und links neben dem Motor gelagert ist.

Der Kardantrieb bietet als Vorteile Verschleiß- und Wartungsarmut. In der Regel muß nur alle 10.000 km das Öl im Winkelantrieb gewechselt werden. Im Gegensatz zum Kettenantrieb, der regelmäßig geschmiert und nachgespannt werden muß, bedeutet das einen wesentlich geringeren Arbeitsaufwand. Außerdem müssen Kette und Kettenräder regelmäßig erneuert werden, was in der Werkstatt schon mal 500 DM kosten kann. Auch umwelttechnisch hat der Kardan die Nase vorne. Habt ihr Euch mal Gedanken darüber gemacht, daß eine fettgefüllte O-Ring-Kette Sondermüll ist?

Als Nachteile muß man das hohe Gewicht und die höheren Fertigungskosten rechnen. Eine Veränderung des Übersetzungsverhältnisses des Sekundärantriebes ist bei einem Kardanmotorrad sehr aufwendig, dafür geht der Hinterradausbau in der Regel leichter. Ein weiterer Nachteil des Wellenantriebes sind die Fahrwerksreaktionen, die durch die Antriebsmomentabstützung über die Federbei-

ne entstehen. Die Folgen sind: Beim Gasgeben hebt sich das Fahrzeugheck und beim Gaswegnehmen sackt es zusammen. (Der gleiche Effekt tritt auch bei Kettenmotorrädern auf, ist dort aber so gering, daß er kaum wahrgenommen wird.) Die Reaktionen können je nach Federweg und Schwingenlänge ganz beträchtlich sein. Je länger der Federweg ist, desto größer sind die Hinterradbewegungen. Bei der Schwingenlänge verhält es sich umgekehrt. Umso kürzer die Schwinge, umso schlimmer der Aufstelleffekt. Darum spürt man auch auf der California mit der langen Schwinge weniger davon als auf der Le Mans.

Laverda hatte damals mit der V6 Langstreckenmaschine große Schwierigkeiten mit diesen Reaktionen. Das Motorrad war fast unfahrbar. Man behalf sich damals damit, daß man eine extrem lange Schwinge konstruierte und diese neben dem Motor lagerte. Die Kardanwelle lief im Freien und beim einzigen Renneinsatz, beim Bol d'Or 1978, schied



Der Hinterradantrieb einer Moto Guzzi. Links oben in der Zeichnung befindet sich das Kreuzgelenk. Mit einer Seite wird es auf die Getriebeausgangswelle gesteckt, das andere Ende sitzt im Stützlager in der Schwinge. Die Kardanwelle leitet die Kraft zum Winkelgetriebe am Hinterrad weiter.

die Laverda mit defektem Kreuzgelenk aus. BMW hat berechnet, daß eine Schwinge ca. 1,70 Meter lang sein müßte, um Reaktionen zu verhindern. Eine so lange Schwinge ist natürlich unmöglich. Also hat man andere Wege gesucht. Die Kardanreaktionen lassen sich dadurch verringern, daß das Winkeltriebgehäuse nicht fest mit der Schwinge verschraubt ist, sondern über eine Momentabstützung gegen den Rahmen gelagert wird (z.B. Moto Guzzi Daytona). Eine andere Möglichkeit ist die Verwendung einer Parallelogrammschwinge, wie man sie schon seit Jahren in der Magni-Guzzi findet. Diese Konstruktionen machen zwei Kreuzgelenke erforderlich, eins am Getriebeausgang und eins vor dem Winkeltrieb. Bei den beiden eben genannten Motorrädern laufen die Gelenke im Freien und sind den Witterungseinflüssen ausgesetzt. Als Konsequenz hat Guzzi bei der Daytona den Austausch der Kardanwelle mit beiden Gelenken in den Wartungsplan aufgenommen. Bei sportlicher Fahrweise soll das Gelenk alle 15.000 km, bei

touristischem Fahrstil alle 20.000 km gewechselt werden. Bei einem Preis von ca. 800 DM ein teurer Spaß. Da fragt man sich doch, wofür man die Nachteile eines Kardans in Kauf nimmt, wenn die Verschleißteile teurer als bei einem Kettenmotorrad sind.

Das Guzzi-Gelenk

Moto Guzzi verwendet bei den großen Modellen ein doppeltes Kreuzgelenk, welches im Schwingendrehpunkt hinter dem Getriebe sitzt. Das Gelenk verfügt über gekapselte Nadellager und läuft im Trockenem. Eigentlich müßte so ein Lager nahezu ewig halten, wenn die Kapselung dicht bleibt und qualitatives Fett verwendet wird. Aber gerade diese beiden Voraussetzungen werden bei Guzzi scheinbar nicht erfüllt. Das vom Werk benutzte Fett wird durch die Erwärmung im Betrieb fast flüssig und wenn die Kapselung nicht mehr richtig abdichtet, entweicht das Fett mit der Zeit. Die Folgen sind auch für den Laien verständlich: Das Lager läuft trocken, überhitzt und geht kaputt. Meistens bricht das Lager auf und die Nadeln fallen heraus.

Wie kann man ein defektes Kreuzgelenk feststellen?

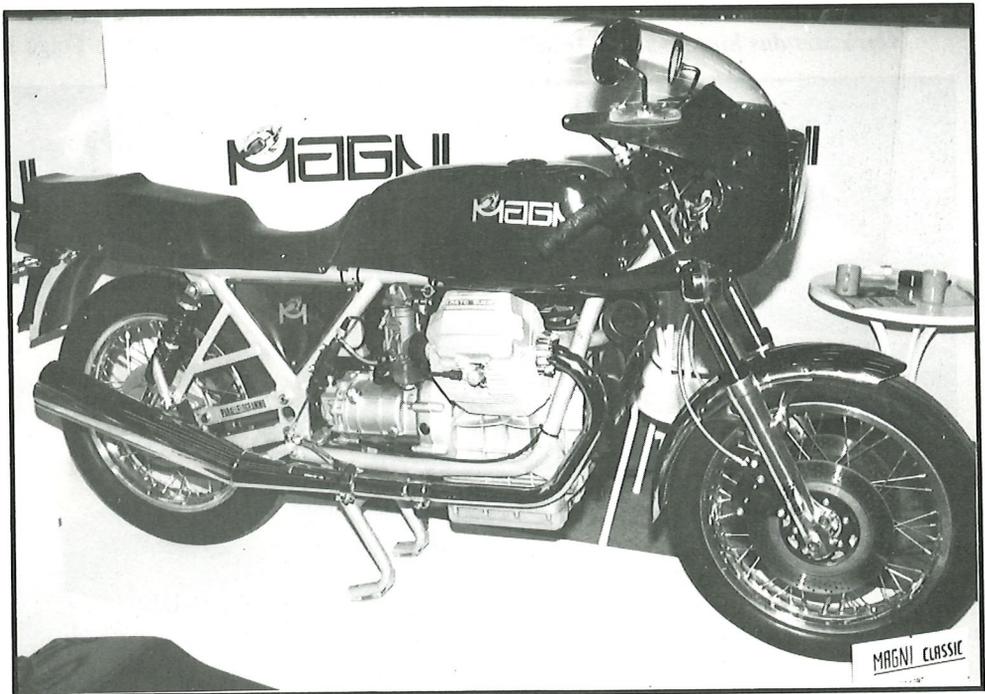
Meistens macht sich ein kaputtes Kreuzgelenk durch leichte Vibrationen und Geräusche im Schubtrieb bemerkbar. Außerdem wird es so heiß, daß nach langen Strecken sogar die Schwinge heiß wird. Man muß nur mal kurz die Finger dort, wo das Kreuzgelenk sitzt, auf die Schwinge legen. Ist es dort warm, sollte man das Gelenk umgehend kontrollieren, denn dann ist das Gelenk meist schon so kaputt, daß es gefährlich werden kann. *(Als ich im Urlaub in der Situation war, habe ich mir dadurch beholfen, daß ich das Gelenk alle 80 - 100 km mit Kettenspray eingesprüht habe, um es zu schmieren. Dadurch verschwanden die Geräusche und es wurde nicht mehr so heiß. So konnte ich langsam und vorsichtig nach Hause fahren. Die Red.)*

Die dritte Möglichkeit, ein Defekt im Antrieb aufzuspüren, ist das Hinterrad zu drehen.

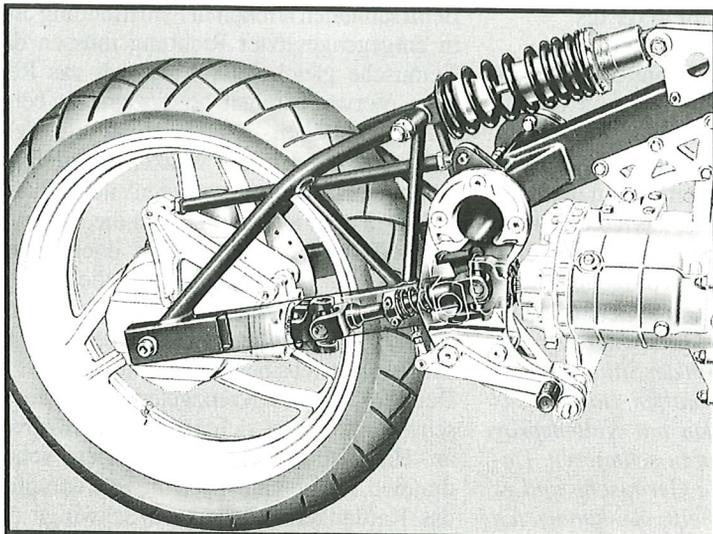
Beim schnellen Drehen in Fahrtrichtung und in entgegengesetzter Richtung müssen die Geräusche gleich sein. Hört sich das Rad beim Vorwärtsdrehen anders an als beim Rückwärtsdrehen, stimmt etwas mit dem Kreuzgelenk oder dem Winkeltrieb nicht.

Als letztes kann man das Gelenk überprüfen, indem man es ausbaut. Das ist die sicherste Methode, erkennt man dabei doch schon kleinere Macken, wie defekte Abdichtungen und Schwergängigkeit. Gleichzeitig kann mit wenigen Handgriffen zusätzlich der Zustand des Winkeltriebs begutachtet werden.

Der Ausbau des Kreuzgelenkes ist nicht schwer und bietet sich beim Reifenwechsel an. Hat man das Hinterrad sowieso schon draußen, müssen nur noch die Stoßdämpfer, das Kardangehäuse und die Schwinge demontiert werden. Ist das Gelenk erst mal ausgebaut, wird es einer Sichtprobe unterzogen. Sind alle Gummiringe heil, sind die Lagertöpfe unbeschädigt? Danach wird die

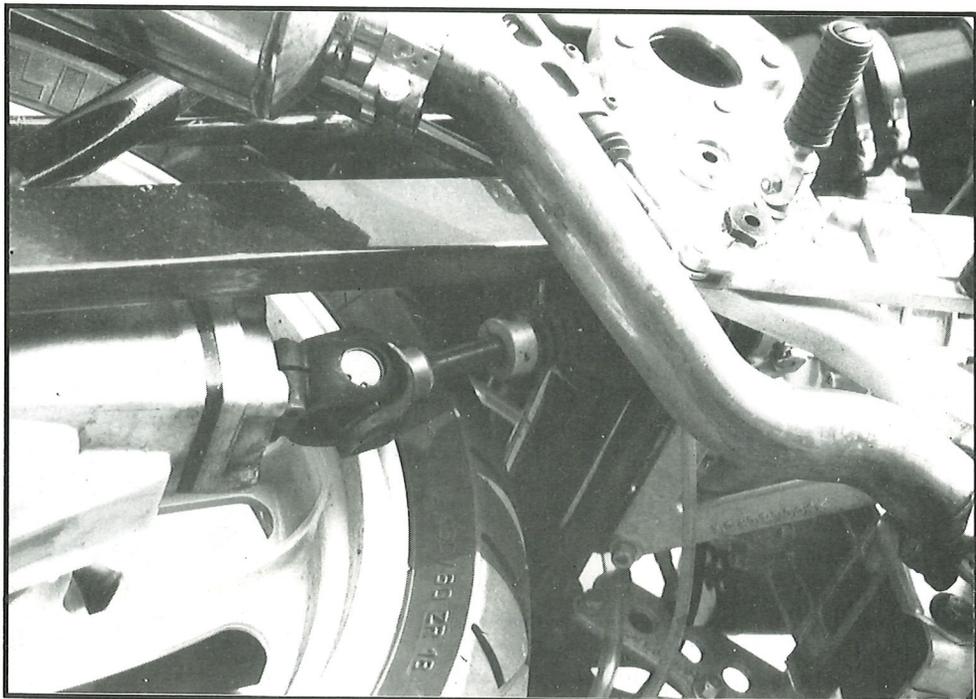


Arturo Magni verwendet bei seinen Guzzis eine Parallelogramm-Schwinge, um die kardantypischen Reaktionen zu verhindern.



Oben: Bei der Daytona ist der Kardan drehbar gelagert und stützt sich über eine Strebe gegen den Rahmen ab. Die Kardanwelle verfügt über zwei Kreuzgelenke, eins am Getriebeausgang und das zweite am Hinterachsgetriebe.

Unten: Während das vordere Gelenk relativ geschützt ist, verrichtet das hintere seine Arbeit ungeschützt Freien.



Funktion überprüft. Das Gelenk muß sich in alle Richtungen leichtgängig bewegen lassen. Keins der Lager darf Spiel aufweisen, schwergängig sein oder gar harken. Dann ist mit einem baldigen Exitus zu rechnen und welche Folgen einblockierendes Hinterrad in einer Kurve haben kann, darf sich jeder selbst ausmalen.

Beachtung verdient auch der Lagersitz des Kreuzgelenkes im Stützlager. Jahrelang hat Guzzi hier eine zu große Passung verwendet, d.h. das Gelenk sitzt zu lose im Lager. Die Folge ist,

das sich nicht das Lager dreht, sondern das Gelenk dreht sich im Lagerinnenring. Die Folge sind höherer Verschleiß, unerwünschte Erwärmung, leichte Geräusche und Vibrationen, die vornehmlich in den Rasten zu spüren sind. Wenn der Lagersitz noch nicht zu sehr abgenutzt ist, kann man sich damit behelfen, daß man ein neues Lager verwendet und das Gelenk mit Loctite einklebt.

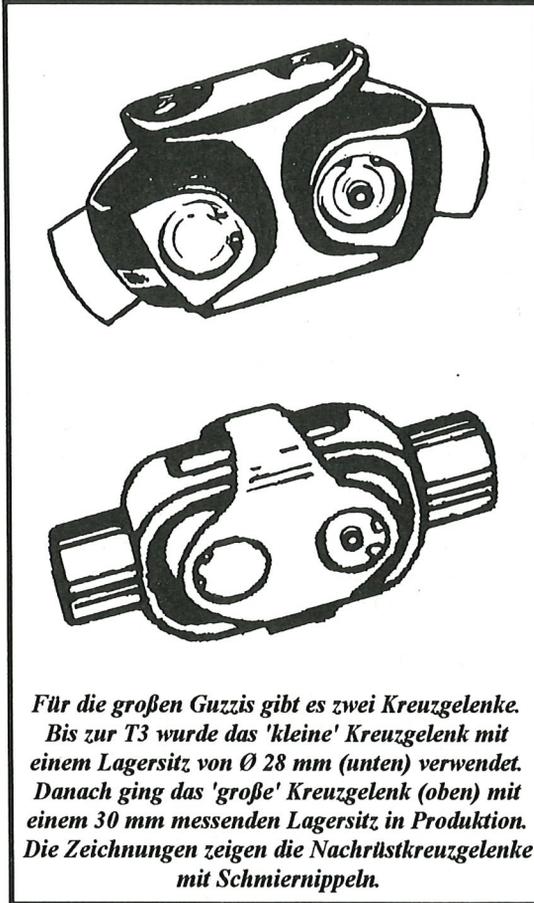
Wie kann man die Lebensdauer des Kreuzgelenkes erhöhen?

Viele Guzzi-Fahrer versuchen die Lebensdauer des Kreuzgelenkes dadurch zu verlängern, daß sie den Raum in der Schwinge, in dem das Gelenk läuft, mit Fett ausfüllen. Ob das eine endgültige Lösung ist, darf zumindest in Frage gestellt werden, da diese Fettfüllung zwar das Kreuzgelenk umgibt, aber kaum an die gekapselten Schmierstellen herankommt. Eigentlich kann die Fettfüllung erst zum Tragen kommen, wenn die Abdichtung des Kreuzgelenkes schon kaputt ist, d.h., es müssten erst die Gummiringe der Lager undicht werden, bevor das Fett an die Schmierstellen gelangen könnte. Ob jetzt ein Schaden vermieden werden kann oder ob er nur herausgezögert wird (ähnlich wie oben der Trick mit dem Ketten-spray), läßt sich schwer beurteilen.

Als dauerhafte Lösung bietet die Firma Hökenschneider abschmierbare Kreuzgelenke an. Die Gelenke werden zerlegt und die Verschleißteile erneuert. Hierbei kommen durch-

bohrte Kreuze zum Einsatz. Daher reichen zwei Schmiernippel, um alle acht Lagerstellen mit Fett zu versorgen. Diese abschmierbaren Gelenke kosten je nach Modell 380/400 DM für große Guzzis und sind auch für die Daytona lieferbar. Bei den kleinen Modellen ist man schon mit 190 DM dabei. Bei den Preisen handelt es sich im Prinzip um Austauschpreise. Während man bei der Daytona problemlos im eingebauten Zustand abschmieren kann, muß bei den anderen Mo-

dellen das Kreuzgelenk zum Abfetten ausgebaut werden. Da die teuren Kreuzgelenke der Daytona besonders anfällig sind und laut Wartungsplan regelmäßig erneuert werden müssen, ist der Umbau der Firma Hökenschneider für Daytona-besitzer sehr empfehlenswert. Kaputte Kreuzgelenke sind nicht nur ein Problem von Guzzis, das habe ich schon in meiner Lehre als KFZ-Mechaniker gelernt. Denn mindestens einmal im Monat kam ein Triumph Spitfire mit kaputten Kreuzgelenken an den Antriebs-



Für die großen Guzzis gibt es zwei Kreuzgelenke. Bis zur T3 wurde das 'kleine' Kreuzgelenk mit einem Lagersitz von Ø 28 mm (unten) verwendet. Danach ging das 'große' Kreuzgelenk (oben) mit einem 30 mm messenden Lagersitz in Produktion. Die Zeichnungen zeigen die Nachrüstkreuzgelenke mit Schmiernippeln.

wellen in die Werkstatt. Und in der neusten Ausgabe von "PS" kann man nachlesen, daß an der Testmaschine BMW R 100 R ein Kreuzgelenk gebrochen ist und die um sich schlagende Kardanwelle das Hinterachsgehäuse zerstörte.

Neuheiten für 1994

Seit Jahren gibt es Gerüchte um eine Replica der 250er-GP-**Aprilia**, aber bisher wurden die Fans immer mit 125ern in den Werksfarben vertröstet. In England gibt es seit kurzem in Eigeninitiative eine 250er-**Aprilia**, die durch das Zusammenfügen des 125er-Fahrwerkes mit einem 250er-Rotax-Zweitakt-Motor entstanden ist. Nun ist mal wieder die Rede von einer 250er **Aprilia**, die im nächsten Jahrvorgestellt werden soll. Ein genauer Präsentationstermin wurde nicht genannt. Genauso scheint es noch unklar zu sein, was für ein Motor zum Einsatz kommen soll.

Bimota will mit unterschiedlichen Tuningkits für die Furano untermauern, daß das stärkste Straßenmotorrad aus Rimini kommt. Eine Leistungsausbeute von 180 PS soll mit den Teilen erreichbar sein. Auf dem Mailänder Salon im Oktober will Bimota endlich das schon mehrmals angekündigte Zweizylinder-Zweitakt-Motorrad mit dem ersten selbstentwickelten Motor vorstellen. Es soll über ein Achsschenkelfahrwerk wie die **Tesi** verfügen und als erstes Zweitakt-Serienmotorrad mit einer Einspritzanlage versehen sein. Einzylinderfreunde hoffen außerdem auf eine Straßenversion der **SOS**-Rennmaschine mit **Gilera**-Motor.

Cagiva wird der Elefant 900 eine kleinere Version mit 750 ccm zur Seite stellen. Die Enduro W 12 erhält einen größeren Bruder mit der Bezeichnung W 16. Ein 600er Einzylindermotor wird hier für den Vortrieb sorgen. Mit dem gleichen Motor soll 1994 eine Viertaktversion der **Cagiva City** auf den Markt kommen. Wer hofft, in Mailand endlich die schon seit Jahren durch die Presse geisternde Vierzylindermaschine mit dem von Ferrari mitentwickelten Motor zu sehen, wird vermutlich enttäuscht werden.

Ducati will mit der 916 neue Maßstäbe für Zweizylindermotorräder setzen. Dem Motor der 888 wurde durch mehr Hub zu größerem Zylindervolumen verholfen. Völlig neu ge-

zeichnet sind der Gitterrohrrahmen und eine Einarmschwinge am Hinterrad. Die Auspufftöpfe werden wie bei der **Bimota db 2** unterm Sitzbankhocker befestigt sein und die Verkleidung mit Doppelscheinwerfer orientiert sich stark am Styling der **Supermono**. Als Wermutstropfen sei hier gleich genannt, daß der Preis deutlich über 30.000 DM liegen wird.

Wie schon gemeldet, wird eine 750er-Version der **Ducati Monster** in Mailand genauso Premiere feiern, wie die **Ducati 600 Super-sport**, die die 400 SS ablösen wird.

Nachdem es schon im letzten Jahr geheißsen hatte, daß die **Guzzi**-Motoren nach dem Beispiel der **Magni-Guzzis** auf 1100 ccm aufgestockt werden sollen, ist jetzt eine Präsentation für Mailand geplant. Durch eine Kurbelwelle mit 4 mm mehr Hub und 92er anstatt 88er Kolben wird das Zylindervolumen der **V2** aus **Mandello** von 948 ccm auf 1098 ccm wachsen. Dieser Motor soll sowohl eine neue **California** als auch in einer leistungsgesteigerten Version das Nachfolgemodell der **Le Mans** antreiben. Diese neue **Le Mans** (voraussichtlich mit neuem Namen) soll sich optisch an der **Daytona** orientieren. Die Modelle **Strada** mit 750 und 1000 ccm haben wir an dieser Stelle schon vor einigen Monaten erwähnt. Eigentlich handelt es sich bloß um **SP**-Modelle ohne Verkleidungen, ein Import nach Deutschland ist fraglich.

Rumi wird eine Straßenreplica der **SOS**-Rennmaschine ausstellen, die von dem Serientriebwerk der **Honda Dominator** angetrieben wird. Das Motorrad wird nur auf Bestellung in Einzelanfertigung gebaut.

Das erste Straßenmotorrad mit Achtzylinder-Motor wird voraussichtlich **Morbiddelli** der Fachwelt präsentieren. Das Bike, von dem ca. ein Exemplar pro Monat gebaut werden soll, wird deutlich über 100.000 DM kosten. Exklusivität, 32 Ventile, Einspritzung und Wasserkühlung haben ihren Preis. Die Leistung des 850 ccm-Motors soll 100 PS bei 10500 U/min betragen.

gehört - gesehen - gelesen

Wiederauferstehung für Laverda?

Nach dem Konkurs des Laverda-Besitzers Zanini hat das Mailänder Finanzkonsortium Leonardo '88 mehrere Firmen der Zanini Gruppe, darunter Laverda übernommen. Leonardo '88 war aber nicht an einer Wiederaufnahme der Motorradproduktion interessiert. Nun soll eine amerikanische Investmentgruppe an der Wiederauflebung der Motorradproduktion interessiert sein.

Neue Fünffziger von Gilera

Gilera hat in Italien ein neues Chopper-Modell vorgestellt, daß auf den Namen Eagle 50 hört. Die neue Gilera sieht bis auf wenige Details genauso wie die Red Rose Classic von Aprilia aus.

Neuer Zubehörcatalog

Die Firma Bartholli-Italoparts hat einen 16 DIN A5 Seiten starken Katalog aufgelegt, um ihre Produkte, exklusives Zubehör für italienische Motorräder, in Wort und Bild vorzustellen. Der Katalog kostet 7 DM, die bei einer Bestellung über 50 DM angerechnet werden. Zu beziehen ist der Katalog bei Bartholli Italoparts, Lucasstr. 10, 53844 Troisdorf.

'Italiaanse Motoren' belgische Italozeitung

Nachdem wir jahrelang die einzige Motorradzeitung ausschließlich für italienische Motorräder und das dazugehörige Umfeld waren, gibt es jetzt auch in Belgien ein spezielles Magazin für Italo-Fans. 'Italiaanse Motoren' heißt die vierteljährlich erscheinende Zeitung, mit der belgische Italo-Fahrer informiert werden. Wie uns der Chefredakteur geschrieben hat, sind wir nicht ganz unbeteiligt an der Entstehung dieser Zeitung: "Meinerseits kenne ich die 'Motalia' schon wieder seit einigen Jahren und ich kann es nicht verneinen, daß Sie bei der Entstehungsgeschichte von 'Italiaanse Motoren' eine wichtige Rolle gespielt haben".

Sechs Italo-Begeisterte Enthusiasten haben sich zusammengefunden, um diese DIN A4 Zeitung zu ermöglichen. Auf 36 Seiten pro Ausgabe finden sich Fahrberichte, Clubvorstellungen, News, Leserbriefe, Kleinanzeigen, Termine und ähnliches. Diese Zeitung wird soweit von belgischen Motorradhändlern und Importeuren unterstützt, daß es finanziell abgesichert ist, die Zeitung an alle registrierten Italo-Fahrer Belgiens kostenlos zu verschicken.

Weitere Informationen sind erhältlich bei: Italiaanse Motoren, N.V. Meta Media, Mollestraat 9. B-9230 Wetteren. Belgien.

Ducati
Gilera
SPIEGLER
BREMSTECHNIK
brembo
bitubo

MOTOR
RAD
Raphael
Ulrich
HANDEL

Bodener Weg 1 · 23847 Siebenbrümen
Telefon: 04501/775 · Fax: 04501/1052

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

SLICK 50

DAViDA

Helme und Motorradbekleidung
Traditionals made in England

Bestechungsskandal bei Moto Guzzi ?

Kurz vor Redaktionsschluß erhielten wir die Meldung, daß es im Zusammenhang mit der Marke Moto Guzzi in Italien einen Bestechungsskandal geben soll.

Gleichzeitig hört man in letzter Zeit immer häufiger das Gerücht, daß Guzzi von der Firma Cagiva aufgekauft werden soll. Frisches Kapital und neue Ideen können nur positive Auswirkungen haben.

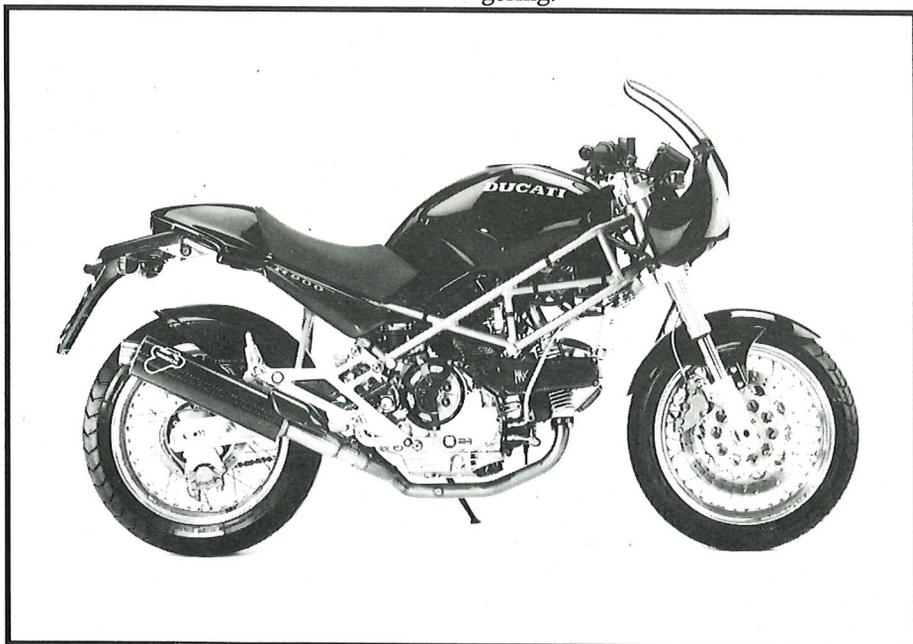
Geschäftsführerwechsel bei Bimota

Bimota hat einen neuen Geschäftsführer. Walter Martini war vorher beim italienischen Yamaha-Importeur beschäftigt. Yamaha ist bekannterweise der Hauptlieferant der Motoren für Bimota-Fahrzeuge. Der bisherige Geschäftsführer Walter Morri ist in den Aufsichtsrat gewechselt.

Zubehör für Ducati Monster

Nach dem Umbau des Ducati-Händlers RPR, den wir im letzten Heft kurz vorgestellt haben, hat uns nun die Firma MAX, Villingenstr. 7, 75179 Pforzheim das Bild einer überarbeiteten Ducati zugeschickt. Augenfälligste Änderung ist die Cockpit-Verkleidung, die es sowohl aus GFK wie auch Carbon (460,-/575,-DM) gibt. Speichenräder (2600,-DM incl. aller benötigten Teile) und zahlreiche Carbonteile, die das Gewicht senken sollen, runden das Angebot ab.

Wer auf seinem Monster öfter zu zweit fahren will, kann sich an Bertram Sattler, Heinestr. 9, 75236 Kämpfelbach, Tel. 07231/82184, wenden. Der Sitzbankspezialist macht das Monster soziustauglich. Hierfür sind umfassende Änderungen am Polster und ein neuer Bezug nötig. Die originale Abdeckung paßt dann natürlich nicht mehr, dafür kann man aber einen farbigen Bezug, z.B. in rot oder gelb wählen. Die Kosten sind mit ca. 70 DM gering.



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

Motalia, die Zeitung für italienische Motorräder

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

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

Den Betrag von 40,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)

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

0 habe ich als Scheck beigefügt.

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

BLZ: _____

Konto-Nr: _____

Bank: _____

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

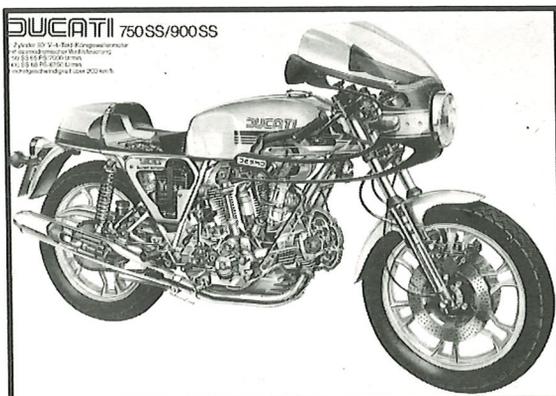
Datum: _____ Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite nicht vergessen!!



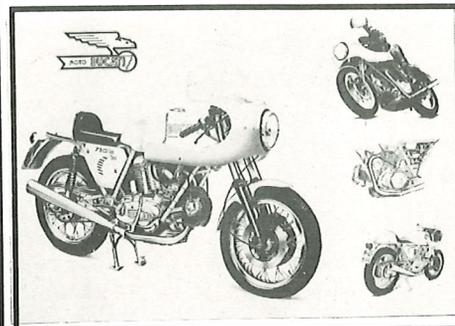
Ducati-Poster

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



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

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



Absender:

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur **private** Kleinanzeigen sind kostenlos.

Bitte Telefonnummer nicht vergessen!

Rubrik: _____

Text: _____

Antwort

**Verlag Felix Hasselbrink
Schönbergerstr. 2
24321 Lütjenburg**

Absender:

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten
Poster.

per Scheck/bar über DM liegt bei.

per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

- Vogel-Ducati-HR 30,- DM
 Ducati-Phantomposter 30,- DM
 Ducati-750 SS (Rundm.) 34,- DM

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

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

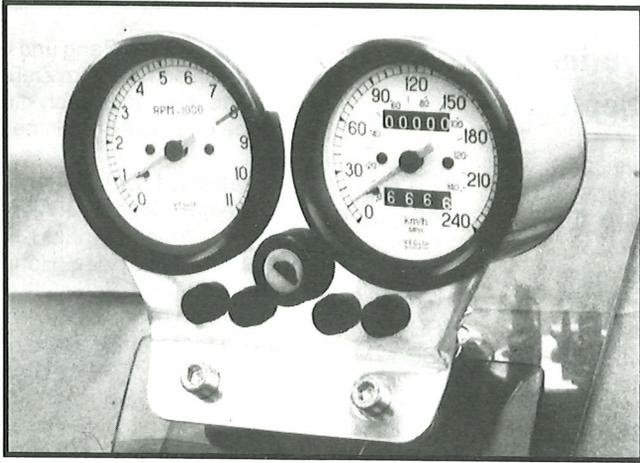
Antwort

**Verlag Felix Hasselbrink
Schönbergerstr. 2
24321 Lütjenburg**

Datum

Unterschrift

Aluminium-Cockpit für Moto Guzzi



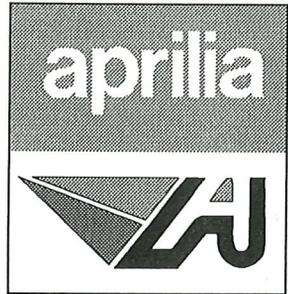
Das Cockpit ist aus Aluminium hergestellt und hochglanzpoliert.
Das Cockpit wird mit Kontrollampen und Deckeln (für Rückseite) geliefert.
(Instrumente und Zündschloß sind nicht im Lieferumfang enthalten.)
Das Cockpit paßt für T, T3, T4, G5, SP, Cali I + II, LM I + II + IV (zweite Serie), 1000 S
Best. Nr. 0175-0 **Preis: 195,- DM**



Hökenschnieder GbR

MOTO GUZZI

Bielefeld



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 !

Renntermine im August/ September

22.08.	Brünn/CSFR	SB-DM
22.08.	Brünn/CSFR	GP-WM
22.08.	Johor/MAL	SB-WM
29.08.	Sugo/J	SB-WM
29.08.	Nürburgring	SOS-CUP
05.09.	Misano/I	GP-WM
12.09.	Assen/NL	SB-WM
12.09.	Laguna Seca/USA	GP-WM
12.09.	Frohburg	BOT-DM
12.09.	Frohburg	SOS-CUP
19.09.	Assen/NL	SB-DM
25.09.	Dahlemer Binz	SOS-CUP
25.09.	Dahlemer Binz	BOT-DM
26.09.	Monza	SB-WM

Straßen-Weltmeisterschaft

Grand Prix in Italien

Bei ihren Heimattrennen hofften Aprilia, Cagiva und Gilera, gute Ergebnisse erzielen zu können. Während Aprilia den ersten Podestplatz der Saison erreichte und Gilera endlich ein Paar WM-Zähler verbuchen konnte, hatte Cagiva Pech.

125er-Klasse

Mit einem klaren Start-Ziel-Sieg bestätigte Dirk Raudies (Honda) seinen Wunsch, in diesem Jahr Weltmeister werden zu wollen. Schon nach zwei Runden hatte er über zwei Sekunden Vorsprung.

Die Aprilia-Fahrer hatten in das Rennen einige Hoffnungen gesteckt, ist doch Mugello deren Teststrecke. Aber schon in der zweiten Runde kollidierten Herri Torrontegui und Bruno Casanova. Damit waren zwei Aprilias schon zu Rennbeginn ausgefallen. Aber in der achtköpfigen Verfolgungsgruppe, die die Podestplätze zwei und drei unter sich ausmachte, hielten die Aprilias von Ralf Waldmann, Carlos Giro und Peter Öttl mit den fünf Honda-Fahrern Kazuto Sakata, Akira Saito, Fausto Gresini, Jorge Martinez und Noboru Ueda mit. Zum Schluß verloren Öttl, Gresini und Martinez den Anschluß, während die Verbliebenen verbissen um die Plätze kämpften. Waldmann wurde wieder bester Aprilia-Pilot

auf dem vierten Rang und Giro kam das erste Mal in diesem Jahr im Ziel an und erhielt WM-Punkte. Giro fuhr auch die schnellste Rennrunde und stellte einen neuen Rundenrekord auf.

Ergebnis: 1. Dirk Raudies (Honda); 2. Kazuto Sakata (Honda); 3. Akira Saito (Honda); 4. Ralf Waldmann (Aprilia); 5. Carlos Giro (Aprilia); 6. Noboru Ueda (Honda); 7. Jorge Martinez (Honda); 8. Peter Öttl (Aprilia); 9. Takeshi Tsujimura (Honda); 10. Fausto Gresini (Honda); 11. Oliver Petrucciani (Aprilia).

250er-Klasse

Nach langer Zeit stand wieder ein Aprilia-Fahrer auf der Pole-Position. Loris Reggiani war im Training der Schnellste gewesen vor dem Yamaha-Fahrer Tetsuya Harada und dem zweiten Aprilia-Werksfahrer Jean-Philippe Ruggia.

Zuerst schien es, als ob Loris Capirossi auf seiner Honda davonfahren könne, doch er wurde von Harada und Reggiani eingeholt. Hinter dem Führungstrio bildete sich eine zweite Dreiergruppe bestehend aus Ruggia und den beiden Honda-Fahrern Tadayuki Okada und Max Biaggi. Dahinter bemühte sich Helmut Bradl auf seiner Honda, den Anschluß zu halten. In den letzten Runden konnte Harada das Tempo der beiden italienischen Loris nicht mehr halten und fiel etwas zurück. Fast hätte ihm Ruggia, der sich von Biaggi und Okada lösen konnte, noch den dritten Platz weggeschnappt. Das Duell um den Sieg wurde erst auf der Zielgeraden entschieden, als Capirossi dank der stärkeren Motorleistung aus dem Windschatten heraus noch Reggiani überholen konnte.

Alessandro Gramigni, der letztes Jahr auf einer Aprilia Weltmeister in der 125er-Klasse wurde, holte mit seinem vierzehnten Platz in Mugello die ersten zwei WM-Punkte in diesem Jahr für Gilera.

Ergebnis: 1. Loris Capirossi (Honda); 2. Loris Reggiani (Aprilia); 3. Tetsuya Harada (Yamaha); 4. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia); 5. Max Biaggi (Honda); 6. Tadayuki Okada (Honda); 7. Helmut Bradl (Honda); 8. Pierfrancesco Chili (Yamaha); 9. Nobuatsu Aoki (Honda); 10. Alberto Puig (Honda).

Sport - Sport - Sport

500er-Klasse

Hatte Cagiva auf gute Ergebnisse beim Heimspiel gehofft, so platzten die Träume schon im Training. Doug Chandler stürzte und war ca. eineinhalb Minuten bewusstlos, woraufhin er vom Rennarzt mit Startverbot belegt wurde. Sein Teamkollege Mat Mladin ging mit einem noch nicht verheilten Schlüsselbeinbruch an den Start.

Im Rennen kristallisierte sich schnell heraus, daß die drei Podestplätze zwischen Michael Doohan (Honda), Wayne Rainey (Yamaha) und Kevin Schwantz (Suzuki) vergeben werden würden. Rainey konnte das Tempo der beiden anderen auf Dauer nicht mithalten und fuhr ein einsames Rennen. Schwantz und Doohan boten den Zuschauern einige Positionswechsel, doch in der letzten Runde bekam Schwantz Probleme und fuhr seinen zweiten Platz vorsichtig nach Hause.

Ergebnis: 1. Michael Doohan (Honda); 2. Kevin Schwantz (Suzuki); 3. Wayne Rainey (Yamaha); 4. Shinichi Itho (Honda); 5. Luca Cadalora (Yamaha); 6. Daryl Beattie (Honda); 7. Alex Barros (Suzuki); 8. Niall Mackenzie (Yamaha); 9. Mathew Mladin (Cagiva); 10. Jose Kuhn (Yamaha).

Grand Prix in England

125er-Klasse

Die Trainingsbestzeit hatte Kazuto Sakata vor Dirk Raudies erreicht. Drittbester war erstaunlicherweise der Aprilia-Fahrer Oliver Petrucciani. Seine beiden Markenkollegen Ralf Waldmann und Carlos Giro konnten sich nur für die zweite Startreihe qualifizieren. Nach einem Sturz im Warm-Up verzichtete Giro aber auf die Teilnahme am Rennen.

Vom Start weg kämpften Sakata und Raudies um die Führung. Trotz des Zweikampfes mit ständigen Positionswechseln setzten sie sich schnell vom Feld ab. Durch einen Verbremser vor der Schikane mußte Sakata über die Wiese ausweichen und damit war der Weg zum Sieg für Raudies frei. Auf dem dritten Rang fuhr recht einsam der Honda-Fahrer Akira Saito und hinter ihm wurde in einem Fünferpulk um die Plätze vier bis acht gekämpft. In dieser Gruppe waren die Aprilia-

Fahrer Waldmann und Petrucciani zu finden, die sich gegen die Honda-Piloten Fausto Gresini, Takeshi Tsujimura und Noboru Ueda durchzusetzen versuchten. Die Reihenfolge wechselte permanent, aber Waldmann konnte die Oberhand gewinnen. Der Pulk schluckte Saito auf und Waldmann konnte die Verfolger aus seinem Windschatten schütteln, aber es gelang ihm nicht mehr, Sakata einzuholen. Raudies gewann mit acht Sekunden Vorsprung vor Sakata und Waldmann. Petrucciani wurde vierter.

Die Aprilia-Fahrer Herri Torrontegui und Bruno Casanova beendeten das Rennen punktlos auf den Rängen sechzehn und siebzehn. **Ergebnis:** 1. Dirk Raudies (Honda); 2. Kazuto Sakata (Honda); 3. Ralf Waldmann (Aprilia); 4. Oliver Petrucciani (Aprilia); 5. Akira Saito (Honda); 6. Noboru Ueda (Honda); 7. Fausto Gresini (Honda); 8. Takeshi Tsujimura (Honda); 9. Peter Öttl (Aprilia); 10. Neil Hodgson (Honda).

Punkte: 1. Dirk Raudies (Honda) 202 Punkte; 2. Kazuto Sakata (Honda) 185 P.; 3. Takeshi Tsujimura (Honda) 118 P.; 4. Ralf Waldmann (Aprilia) 108 P.; 5. Akira Saito (Honda) 96 P.; 6. Noboru Ueda (Honda) 93 P.; 7. Herri Torrontegui (Aprilia) 62 P.; 8. Oliver Petrucciani (Aprilia) 58 P.; 9. Jorge Martinez (Honda) 49 P.; 10. Fausto Gresini (Honda) 42 P.

250er-Klasse

In der Viertelliterklasse konnten die beiden Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani und Jean-Philippe Ruggia ihre Motorräder in der ersten Startreihe aufstellen. Neben ihnen standen Alberto Puig und Loris Capirossi, der auf der Pole parkte. In der ersten Kurve stürzte der Punkteleader Tetsuya Harada (Yamaha) und wurde von einem nachfolgendem Motorrad überfahren. Wie durch ein Wunder blieb er unverletzt. Der Aprilia-Fahrer Wilco Zeelenberg verkeilte sich mit seinem Vorderrad in der gestürzten Maschine und konnte das Rennen erst fortsetzen, als alle anderen schon vorbei waren.

Capirossi hatte den besten Start und führte vor Ruggia und Max Biaggi (Honda). Ruggia übernahm die Spitze und mit Capirossi im Windschatten konnte er den Verfolgern entei-

Sport - Sport - Sport

len. In einem Viererpulk wollten Biaggi, Puig, Pierfrancesco Chili (Yamaha) und Reggiani den dritten Platz unter sich ausmachen. Helmut Bradl war zu diesem Zeitpunkt schon durch Sturz ausgefallen. Biaggi verbremste sich, stürzte und konnte weiterfahren. Aber er war auf den 21. Platz zurückgefallen. Die Dreiergruppe Puig, Reggiani, Chili zog sich auseinander, doch Puig konnte das Rennen nicht beenden, er schied mit technischem Defekt aus. Dadurch erbte Reggiani den dritten Platz. Vorne führte Ruggia vor Capirossi, der bei einem Highsider fast gestürzt wäre. Als Ruggia beim Herausbeschleunigen aus einer Kurve beinahe das gleiche passiert wäre, ging Capirossi vorbei, doch als sich der Italiener verbremste und in einer Kurve weit herausgetragen wurde, konnte Ruggia innen vorbeigehen, sich die Führung zurückholen und den ersten Saisonsieg für Aprilia einfahren. Für den Franzosen war es das erste Mal, daß er bei einem Grand Prix ganz oben auf dem Treppchen stand.

Ergebnis: 1. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia); 2. Loris Capirossi (Honda); 3. Loris Reggiani (Aprilia); 4. Pierfrancesco Chili (Yamaha); 5. Tadayuki Okada (Honda); 6. Max Biaggi (Honda); 7. Jochen Schmid (Yamaha); 8. Jean-Michel Bayle (Aprilia); 9. Patrick van den Goorbergh (Aprilia); 10. Eskil Suter (Aprilia); 11. Wilco Zeelenberg (Aprilia); 12. Frederic Protat (Aprilia); 13. Paolo Casoli (Gilera).

Punkte: 1. Tetsuya Harada (Yamaha) 151 Punkte; 2. Loris Capirossi (Honda) 126 P.; 3. Max Biaggi (Honda) 106 P.; 4. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia) 104 P.; 5. Tadayuki Okada (Honda) 99 P.; 6. Doriano Romboni (Honda) und Helmut Bradl (Honda) je 96 P.; 8. Loris Reggiani (Aprilia) 81 P.; 9. John Kocinski (Suzuki) 80 P.; 10. Nobuatsu Aoki (Honda) 75 P.

500er-Klasse

Beim Halbliter-Rennen in England startete der Superbike-Pilot Carl Fogarty mit einer Cagiva. Er konnte sich mit der fünftbesten Trainingszeit für die zweite Startreihe empfehlen. Auf der Pole Position parkte der Tabellenführer Kevin Schwantz seine Suzuki. Die beiden Cagiva-Werksfahrer Doug Chandler und Mat Mladin gingen nicht an den Start.

Beide waren durch Verletzungen gehandikapt und hatten im Training nur die Startplätze 15 und 33 erzielt.

Wayne Rainey erwischte mit seiner Yamaha den besten Start und bog vor den beiden Suzukis von Alex Barros und Schwantz in die ersten Kurven ein. Dahinter folgten Luca Cadalora (Yamaha) und Michael Doohan (Honda). Doohan verbremste sich in der ersten Runde und krachte in das Heck von Barros. Beim Umkippen rutschte er in die Suzuki von Schwantz, der sich daraufhin überschlug. Alle drei Piloten blieben glücklicherweise unverletzt. Rainey führte mit etwas Abstand vor Fogarty, der Cadalora überholt hatte. Doch Fogarty schien leichte Probleme zu bekommen und als er auf der Geraden mit der linken Hand vorne rechts in der Verkleidung hantierte, wurde er von Cadalora überholt. Nach dem Rennen sagte er, daß er die Bremse mehrmals nachstellen mußte. Cadalora drehte eine schnelle Runde nach der anderen und holte seinen Teamkollegen Rainey schnell ein. Lange blieb er hinter dem amtierenden Weltmeister und es schien, daß er ihn nicht überholen wollte, um dessen Titelchancen nicht zu gefährden. Doch zwei Runden vor Schluß ließ er alle Zurückhaltung fallen, ging problemlos an die Spitze und gewann sein erstes Halbliterrennen. Fogarty, der die ganze Zeit in Greifweite des dritten Podestplatzes war, wurde in den letzten Runden mit Aussetzern konfrontiert. Nach dem Rennen stellte sich heraus, daß der Tank leer war. Auf der Zielgeraden wurde er deswegen noch von dem Yamaha-Fahrer Niall Mackenzie überholt.

Auch wenn es nicht zum dritten Platz reichte, hat Fogarty mit diesem Ergebnis doch bewiesen, daß er einer der vielseitigsten Motorradrennfahrer ist. Er ist mehrfacher Tourist Trophy Sieger, amtierender Langstrecken-Weltmeister, liegt in der Superbike-WM auf dem zweiten Platz und kann sich auch als Gastfahrer in der Königsklasse behaupten.

Ergebnis: 1. Luca Cadalora (Yamaha); 2. Wayne Rainey (Yamaha); 3. Niall Mackenzie (Yamaha); 4. Carl Fogarty (Cagiva); 5. Shinichi Itho (Honda); 6. Daryl Beattie (Honda); 7. Juan Lopez-Mella (Yamaha); 8. Renzo

Sport - Sport - Sport

Colleoni (Yamaha); **9.** John Reynolds (Yamaha); **10.** Michael Rudroff (Yamaha).

Punkte: **1.** Kevin Schwantz (Suzuki) 192 Punkte; **2.** Wayne Rainey (Yamaha) 189 P.; **3.** Daryl Beattie (Honda) 126 P.; **4.** Michael Doohan (Honda) 120 P.; **5.** Shinichi Itoh (Honda) 92 P.; **6.** Luca Cadalora (Yamaha) 84 P.; **7.** Niall Mackenzie (Yamaha) 80 P.; **8.** Alex Criville (Honda) 77 P.; **9.** Alex Barros (Suzuki) 63 P.; **10.** Doug Chandler (Cagiva) 59 P.; **11.** Mat Mladin (Cagiva) 35 P.

Änderung im GP-Kalender

Der GP von Südafrika am 3. Oktober ist abgesagt worden. Ein Ersatzrennen findet am 26. September im spanischen Jarama statt.

Wer fährt nächstes Jahr wo ?

Die Saison ist noch voll im Gange, da wird schon für 1994 verhandelt. Gilera will in der 250er-Klasse mit Paolo Casoli weitermachen. Da nur noch ein Fahrer vorgesehen ist, wird sich Alessandro Gramigni eines neues Team suchen müssen.

Aprilia will 1994 zwei Teams mit Werksmaterial ausrüsten. Das Team von Didier de Radigues mit dem Sponsor Chesterfield wird mit den beiden Fahrern Jean-Philippe Ruggia und Jean-Michel Bayle antreten. Im italienischen Werksteam ist Loris Reggiani fix, der zweite Pilot könnte Ralf Waldmann werden. Der von Suzuki gefeuerte John Kocinski testete in Barcelona zwei Tage lang eine Werks-Cagiva und konnte gute Rundenzeiten erzielen. In welcher Klasse und für welche Marke der unbeliebte Amerikaner in Zukunft fahren will, steht noch nicht fest.

Superbike-WM

Mit 4,5 Punkten Vorsprung kam Giancarlo Falappa nach Brünn, als er wieder nach Hause fuhr, lag er mit über 20 Punkten Rückstand auf dem dritten Platz der Punktetabelle.

Im ersten Lauf setzten sich der Ducati-Werksfahrer Carl Fogarty und Kawasaki-Pilot Scott Russel schnell vom Feld ab. Mit zwei Sekunden Vorsprung gewann Fogarty unangefoch-

ten vor Russel. Dahinter kam ein einsamer Aaron Slight auf Kawasaki, gefolgt von einem Viererpulk. Die beiden Ducati-Werksfahrer Giancarlo Falappa und Mauro Lucchiari stritten sich mit Fabrizio Pirovano (Yamaha) und Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) um die Plätze innerhalb der Top Ten. Falappa und Pirovano konnten sich ihrer Verfolger entledigen und es schien, als wenn Falappa die Oberhand behalten würde, doch in der letzten Runde wurde er von Pirovano ausgebremst. Im zweiten Lauf setzten sich Fogarty, Falappa und Russel vom restlichen Feld ab. Beim Versuch, Fogarty zu überholen, stürzte Falappa. Jetzt war Slight auf dem Weg zum Podestplatz, aber auch er stürzte ein paar Runden später. Davon profitierte der Ducati-Fahrer Edwin Weibel, der plötzlich als einsamer Dritter seine Kreise zog. Aber eine defekte Kopfdichtung zwang ihn in der dreizehnten Runde zur Aufgabe. So konnte sich Stephane Mertens vor Pirovano und Fred Merkel den dritten Podestplatz sichern.

Ergebnisse: **1. Lauf:** **1.** Carl Fogarty (Ducati); **2.** Scott Russel (Kawasaki); **3.** Aaron Slight (Kawasaki); **4.** Fabrizio Pirovano (Yamaha); **5.** Giancarlo Falappa (Ducati); **6.** Mauro Lucchiari (Ducati); **7.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); **8.** Edwin Weibel (Ducati); **9.** Terry Rymmer (Yamaha); **10.** Stephane Mertens (Ducati).

2. Lauf: **1.** Scott Russel (Kawasaki); **2.** Carl Fogarty (Ducati); **3.** Stephane Mertens (Ducati); **4.** Fabrizio Pirovano (Yamaha); **5.** Fred Merkel (Ducati); **6.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); **7.** Christer Lindholm (Yamaha); **8.** Jeffrey de Vries (Yamaha); **9.** Aldeo Presciutti (Ducati); **10.** Andreas Hofmann (Kawasaki).

Punkte: **1.** Scott Russel (Kawasaki) 167,5 Punkte; **2.** Carl Fogarty (Ducati) 146,5 P.; **3.** Giancarlo Falappa (Ducati) 146 P.; **4.** Aaron Slight (Kawasaki) 131 P.; **5.** Fabrizio Pirovano (Yamaha) 111 P.; **6.** Stephane Mertens (Ducati) 81 P.; **7.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 71 P.; **8.** Juan Garriga (Ducati) 71 P.; **9.** Fred Merkel (Ducati) 63,5 P.; **10.** Mauro Lucchiari (Ducati) 62,5 P.

1993 unterschrieb der Spanier Daniel Armatrain mit dem Ducati-Werk einen Vertrag, in dem ihm für zwei Jahre Werksmaterial zugesichert wurde. 1992 beendete der Spanier die

WM als Achter. Doch 1993 ließ ihn das Werk im Stich und er bekam wenig Unterstützung und nur Material zweiter Wahl. Jetzt muß er sogar auf einige Rennen verzichten, da das Werk alle Kapazitäten braucht, um Material für die Werksteams aufzubauen und es sich angeblich nicht auch noch um Armatriain kümmern kann. Schon seit Zeltweg ist Armatriain zum Zuschauen verdammt, während das angeblich überlastete Werk überlegt, Fred Merkel mit Werksmaterial zu unterstützen.

Ducati startet beim Bol d'Or

Beim Bol d'Or am 18./19. September wird eine Werks-Ducati an den Start gehen. Die drei Fahrer werden Giancarlo Falappa, Fred Merkel und Andreas Meklau sein.

Juan Garriga zurückgetreten

Der Spanier Juan Garriga ist vor dem Superbike-WM-Lauf in Zeltweg zurückgetreten. Garriga war von der Halbliter-WM zu den Superbikes gewechselt und startete neben Stephane Mertens im Ducati-Team des ehemaligen Werksfahrers Davide Tardozzi. Mit einem zweiten Platz erzielte er auf dem Hokenheimring sein bestes Ergebnis.

Von dem Rücktritt profitiert der Italiener Mauro Lucchiari, der jetzt Werksmaterial erhält. In Zeltweg fuhr Lucchiari schon mit dem Fahrwerk von Garriga, ließ aber den Production-Motor einbauen, da er bei den nassen Streckenverhältnissen lieber mit einem ihm bekannten Triebwerk fahren wollte.

Superbike-DM auf dem Nürburgring

Auf dem Nürburgring dominierte der Ducati-Fahrer Edwin Weibel. Der Grund dafür war in seinem neuen Motor zu suchen. Der Ducati-Tuner Edgar Schnyder hat die nächste Tuningsstufe gezündet und den Hubraum der Ducati durch 96er Kolben auf 926 ccm aufgestockt. Beim Superbike-WM-Lauf in Zeltweg wurde dieser Motor das erste Mal von Andreas Meklau eingesetzt, der damit gleich gegen die Weltelite gewann. Beim WM-Lauf in Brunn

setzte Weibel diesen Motor erstmals ein, belegte im ersten Durchgang den achten Rang und schied im zweiten auf dem dritten Platz liegend mit defekter Zylinderkopfdichtung aus. Jetzt wurde der Motor zum ersten Mal in der DM eingesetzt.

Weibel holte sich locker die Trainingsbestzeit und konnte sich in beiden Rennen problemlos vom Feld absetzen. Für Andreas Hofmann, Ernst Gschwender (beide Kawasaki) und Udo Mark (Yamaha) ging es nur darum, wer zweiter werden würde. Hofmann konnte diesen Dreikampf jeweils für sich entscheiden.

Hofmann führt mit 25 Punkten vor Weibel die DM-Punktewertung an. Auch wenn Weibel mit dem neuen Motor die restlichen Rennen gewinnt, kann Hofmann sich den Titel sichern, wenn er immer als Zweiter ins Ziel kommt. Sein Teamkollege Ernst Gschwender wird ihm bei dieser Taktik sicher nicht in die Quere kommen, aber der Yamaha-Fahrer Udo Mark wird sich kaum um die Titelchancen des Kawa-Piloten scheren. Außerdem soll ab Assen auch Weibels Teamkollege Bernhard Schick einen 926er Motor erhalten, um Weibel besser unterstützen zu können.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **3.** Ernst Gschwender (Kawasaki); **4.** Udo Mark (Yamaha); **5.** Anton Gruschka (Yamaha); **6.** Herbert Enzinger (Ducati); **7.** Arpad Harmati (Yamaha); **8.** Thomas Stocker (Suzuki); **9.** Reiner Jänisch (Suzuki); **10.** Claus Ehrenberger (Ducati); **11.** Bernhard Schick (Ducati).

2. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **3.** Ernst Gschwender (Kawasaki); **4.** Udo Mark (Yamaha); **5.** Bernhard Schick (Ducati); **6.** Jeffry de Vries (Yamaha); **7.** Owen Coles (Ducati); **8.** Mile Pajic (Kawasaki); **9.** Arpad Harmati (Yamaha); **10.** Herbert Enzinger (Ducati).

Punkte: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki) 200 Punkte; **2.** Ernst Gschwender (Kawasaki) 178 P.; **3.** Edwin Weibel (Ducati) 175 P.; **4.** Udo Mark (Yamaha) 143 P.; **5.** Herbert Enzinger (Ducati) 102 P.; **6.** Reiner Jänisch (Suzuki) 87 P.; **7.** Owen Coles (Ducati) 84 P.; **8.** Bernhard Schick (Ducati) 81 P.; **9.** Bernd Caspers (Yamaha) 52 P.; **10.** Roger Kellenberger (Yamaha) 46 P.

Sport - Sport - Sport

BOT in Deutschland

Der vierte Lauf zur Battle of Twins fand auf dem Nürburgring statt. Im Training konnte sich Thomas Körner wieder die Pole Position sichern. Aber hatte er bisher in den Trainings immer deutlich dominiert, so hatte er diesmal gerade 0,14 Sekunden schneller als Klaus Caspers den Nürburgring umrundet. Auf dem dritten Startplatz stand Harry Fath, der eine gute Sekunde langsamer war. Schnellste Nicht-Ducati war die Norton von Hartmut Müller, die auf dem fünften Startplatz parkte. Die ersten Guzzis waren in der dritten Startreihe zu finden. Dort standen Bernd Walter auf der Stolle-Daytona und Roland Däs auf einer Zweiventil-Guzzi. Die zweite Daytona von Reinhard Bäcker war auf dem 23ten Startplatz und Jens Hofmann konnte sich wegen technischer Defekte in beiden Trainings gar nicht erst qualifizieren.

Beim Start kam es zu einigen Verzögerungen, so daß mehrere Warm-Up-Runden gefahren wurden und ein paar Motoren am Start überhitzten.

Das Rennen wurde von dem Duell Körner gegen Caspers bestimmt. Im Ziel trennten die beiden 0,7 Sekunden. Mit dem Sieg konnte Körner seine Punkteführung weiter ausbauen.

Zieleinlauf: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Klaus Caspers (Ducati); 3. Martin Kratzer (Ducati 888); 4. Julius Ilmberger (Ducati); 5. Bernd Walter (Guzzi Daytona); 6. Gerd Schmitz (Ducati); 7. Martin Blug (Ducati 888); 8. Roland Müller (Ducati); 9. M. Ahlden (Ducati); 10. Roland Matthies (Ducati); 11. Thomas Schuler (Yamaha); 12. Roland Däs (Moto Guzzi); 13. Josef Hang (Ducati); 14. R. Heinrichmeyer (Ducati); 15. Andreas Schulz (Ducati).

A-Lizenz: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Klaus Caspers (Ducati 888); 3. Martin Kratzer (Ducati 888); 4. Julius Ilmberger (Ducati); 5. Bernd Walter (Guzzi Daytona); 6. Roland Müller (Ducati); 7. Roland Matthies (Ducati); 8. Thomas Schuler (Yamaha); 9. Andreas Schulz (Ducati); 10. Rolf van der Weyden (BMW); 11. Karl-Heinz Müller (Ducati); 12. J. Bowdik (Ducati).

B-Lizenz: 1. Gerd Schmitz (Ducati 888); 2. Martin Blug (Ducati 888); 3. M. Ahlden (Ducati 888); 4. Roland Däs (Moto Guzzi); 5. Josef Hang (Ducati); 6. R. Heinrichmeyer (Ducati 888); 7. Frank Reisky (Ducati 888); 8. Norbert Mertens (Ducati 888); 9. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona); 10. Thomas Kausch (Ducati); 11. H. Schmitz (Ducati); 12. K. Lohrengel (Ducati); 13. Stefan Burkhart (BMW); 14. H. Asal (BMW); 15. Rudi Streil (Ducati SP 4).

Punkte: A-Lizenz: 1. Thomas Körner (Ducati 888) 69 Punkte; 2. Martin Kratzer (Ducati 888) 61 P.; 3. Roland Matthies (Ducati 888) 39 P.; 4. Roland Müller (Ducati 888) 36 P.; 5. Klaus Caspers (Ducati 888) 34 P.; 6. Harry Fath (Ducati 888) 32 P.; 7. Rolf van der Weyden (BMW) und Bernd Walter (Moto Guzzi Daytona) und Julius Ilmberger (Ducati 888) je 26 P.; 10. Jens Hofmann (Moto Guzzi Daytona) 21 P.; 11. Uwe Brunzel (Ducati 888) 17 P.; 12. Karl-Heinz Müller (Ducati) 15 P.; 13. Hartmut Müller (Norton) 10 P.; 14. Hans Furtwaengler (Ducati) und Klaus Stephan (Moto Guzzi) 8 P.;

B-Lizenz: 1. Martin Blug (Ducati 888) 71 P.; 2. Norbert Mertens (Ducati 888) 53 P.; 3. Gerd Schmitz (Ducati 888) 47 P.; 4. Roland Däs (Moto Guzzi 2-Ventiler) 41 P.; 5. M. Ahlden (Ducati 888) 36 P.; 6. Michael Tränklein (Ducati 888) 30 P.; 7. Martin Prichodko (Ducati 888) 28 P.; 8. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona) 24 P.; 9. Cornelius Braun (Ducati 900 SS) 23 P.; 10. Josef Hang (Ducati) 22 P.; 11. Thomas Kausch (Ducati 888) 20 P.; 12. Heiner Born (Ducati 888) 19 P.; 13. Frank Reisky (Ducati) 17 P.; 14. Stefan Burkhart (BMW) 15 P.; 15. Manfred Bauer (Ducati) und Joachim von Eiser (Maxcom BMW) je 12 P.

Pro Twins in Frankreich

An folgenden Terminen finden Battle of Twins-Rennen in Frankreich statt:

22.08.	Paul Ricard
05.09.	Ledenon
12.09.	Carole
26.09.	Spa/B
03.10.	Bordeaux Merignac

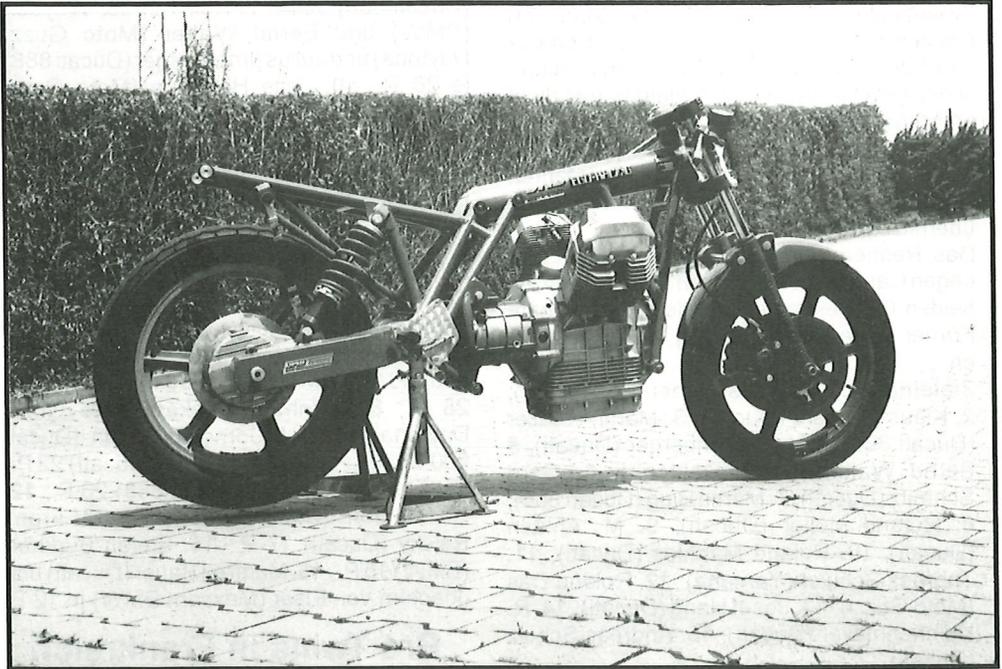
Einzelstück: Egli - Guzzi

Bei einem Besuch der Firma MAX in Pforzheim entdeckten wir ein Unikat: das Egli-Guzzi-Fahrwerk, das 1984 als Prototyp auf der IFMA ausgestellt war.

Doch blättern wir etwas zurück. Der damalige Guzzi-Importeur, die Firma DMB, hatte bei Egli anfang der achtziger Jahre ein Fahrwerk für eine BOT-Rennguzzi in Auftrag gegeben. Nachdem der Rahmen dafür schon so gut wie fertig war, änderte der Importeur die Vorgaben und wollte ein Fahrwerk, das sich auch für die Straßenzulassung eignen sollte. Dieses bedeutete, daß nachträglich Platz für den serienmäßigen Luftfilterkasten und die große Batterie geschaffen werden mußten.

Paris mit einer Einarmschwinge vor, eine Momentabstützung für den Winkeltrieb präsentierte Moto Guzzi erstmals 1989 in Mailand mit der Daytona.

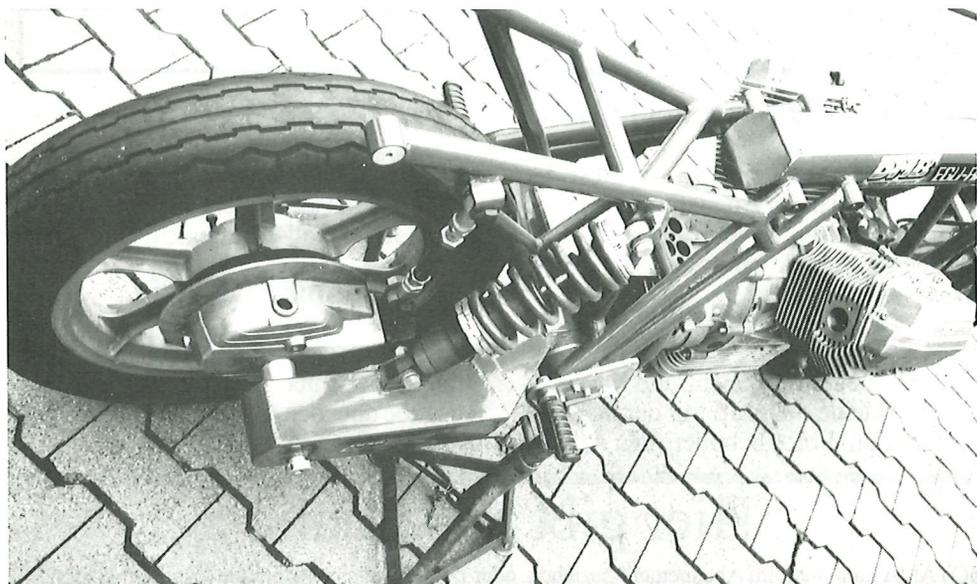
Es wurde damals überlegt, eine Kleinserie von 50 Exemplaren fertigen zu lassen, die ca. 25.000 DM kosten sollten. Ein stolzer Preis zu der Zeit. Aus einer Kleinserienfertigung wurde leider nichts und so blieb es bei dem Prototypen, der durch einige Hände ging, ohne daß jemand aus diesem Fragment ein komplettes Motorrad aufgebaut hat.



Die Egli-Guzzi mit Zentralrohrrahmen ist ein Einzelstück. Das Hinterrad wird von einer dicken Einarmschwinge gehalten.

Der besondere Clou an dieser Konstruktion war die Einarmschwinge als Hinterradführung und die fliegende Lagerung des Kardangehäuses mit Momentabstützung. (Erst 1988 stellte Moto Guzzi den Vierventil-Motor als Prototypen auf der Motorradmesse in

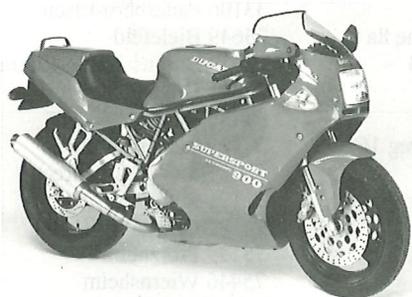
Jetzt ist der Rahmen mit leerem Motorgehäuse in Pforzheim wieder aufgetaucht. Anstatt des 16-Zoll Vorderrades ist ein größeres mit 18 Zoll montiert, die hintere Bremsanlage fehlt und auch die schwimmenden Bremscheiben am Vorderrad wurden ersetzt.



Die Einarmschwinge ist sehr breit geraten.

Dein Spezialist für Italiener und mehr...!

Claus Carstens, Hennstedt



DUCATI
VERTRAGSHÄNDLER

ARMEC

bimota



aprilia

- ◆ Alle Ducati's stehen zur Probefahrt bereit!
- ◆ Jedes Modell auch gebraucht am Lager
- ◆ Jede Probefahrt im August nimmt an einer Verlosung teil
Preis: "Ein Wochenende 900 SS"

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

Presseschau

Moto Guzzi California III

Eine halbe Seite nimmt ein Kurztest der Touren-Guzzi in der August-Ausgabe von "motorrad, reisen & sport" ein. Ein Bild zeigt den Tourendampfer aus Mandello.

Ducati M 900

Auf sechs Seiten vergleicht "mo" in Heft 8 die unverkleidete Ducati mit der Yamaha V-Max. Fünf Fotos bebildern den Artikel.

Vespa TPH 50

Auf einer viertel Seite stellt der "Motorradfahrer" in Heft Nr. 8/1993 einen neuen italienischen Roller mit einem Bild vor.

Bimota Bellaria

In einem zweiseitigen Artikel mit sechs Bildern berichtet "mo" in der August-Ausgabe über den Einsatz zweier Bimotas in der Supersport 600-Klasse.

Hier gibt es Motalia

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

Esso Station am Flughafen	Tempelhofer Damm 20	12101 Berlin
A.T.T. Autotechnik Tiedemann	Lichtenrader Damm 271	12305 Berlin
Fa. Polo	Spaldingstr. 160	20097 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	21357 Bardowick
Fa. Polo	Faulstr. 20-22	24103 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	24103 Kiel
H.S. Motorrad-Technik	Gutenbergstr. 48	24536 Neumünster
Andre Vaut	Steinkamp 5	27446 Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	27572 Bremerhaven
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselnerstr. 1	33106 Paderborn-Elsen
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	33649 Bielefeld
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	38112 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	40211 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	41466 Neuss
Ralf Tholen	Brockendorferweg 16	50189 Elsdorf-Grouven
Zweiradhaus Thelen GmbH	Zeithstr. 433	53721 Siegburg-Schreck
Hein Gericke	Heilbronner Str. 91	70191 Stuttgart
PS-Motorradladen	Teichstr. 30	74182 Obersulm-Weiler
M.A.X.	Villinger Str. 7	75179 Pforzheim
Peter Böhm	Neue Straße 14	75446 Wiernsheim
Pit's Moto Italia Import	Hans-Thoma-Str. 2	78467 Konstanz
Fa. Stork	Schönauer Straße 2	79115 Freiburg
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	86381 Krumbach
Moto Mahle	Küchel 2	88267 Vogt
NGM-Motorradladen	Münchener Str. 12	91154 Roth
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	94051 Hauzenberg/Haag
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700 Wiener Neustadt

Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit, Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 135,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 220,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

Ducati 888

In einem Vergleichstest muß sich die Ducati 888 mit der Honda CBR 900 RR sowohl auf der Straße als auch auf der Rennstrecke messen. Zu finden ist der sechsstufige Artikel in Heft 8/93 von "mo". Fünf Fotos bebildern den Vergleichstest.

MV Agusta

Eine halbe Seite Text und sieben Abbildungen machen zusammen zwei Seiten in der aktuellen "mo", die Impressionen von einem MV Agusta-Treffen in Italien vermitteln.

Ducati 888 SP 5

In einem zweiteiligen Test von sieben sportlichen Motorrädern versucht "PS" 'Das weltbeste Sport-Motorrad' zu ermitteln. Der erste Teil ist auf 10 Seiten des August-Heftes zu finden. Außer der Duc befinden sich folgende Motorräder in der Auswahl: Honda CBR 600 F, Honda CBR 900 RR, Kawasaki ZXR 400, Suzuki RGV 250, Triumph Daytona 1200 und Yamaha YZF 750 R. Die Ducati beendet die Wertung auf der Rennstrecke mit dem dritten Platz.

Morbidelli V8

Auf einer Seite mit drei Bildern berichtet "PS" in Heft Nr. 8/1993 über den ersten V8-Motor, der ein Serienmotorrad antreiben soll.

Ducati-Supermono

Einen Fahrbericht der Einzylinder-Rennmaschine hat "PS" auf sechs Seiten der Augustausgabe abgedruckt. Elf Bilder zeigen das Motorrad und Einzelheiten des Motors.

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

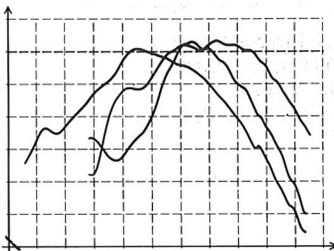
Unser Motto für die
Tuning-Saison ab
Sommer 92:

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

Für ein
optimales
Preis-Leistungs-Verhältnis -

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

original von DYNOTEC.



Interessiert? - Vereinbaren Sie
Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

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

Motalia Anzeigenmarkt

Aermacchi

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

Aprilia

Verkaufe Motor, Vergaser, Auspuffanlage AF1 Futura, Bj. 90, 125 ccm, 02409/9388

Benelli

Für 750 SEI neuw. Kurbelwelle + Zylinderkopf, Schutzblech hinten + 2 Hinter- + 1 Vorderrad Speichenräder (-Borranis), Preis VB, Tel. 089/9043994

Suche Motor für Benelli 250 Vierzylinder einen heilen Motor. Tel. 04381/7701

Bimota

Bimota dieci, Erstzulassung 5/93, ca. 2000 km, volle Garantie, keine Graue, Neupreis 43.300 DM; Festpreis: 30.000 DM; Tel. 06462/5775

Bimota db 1, Erstzulassung 4/88, 22800 km, 1. Hand, werkstattgepflegt, alle Inspektionen, technisch und optisch in Ordnung, viele Verschleißteile neu, Originalzustand; Preis: VB 19.000 DM; Tel. 06462/5775

Cagiva

Cagiva Elefant 900 AC, Erstzulassung 7/93, ca. 1000 km, volle DNL-Werksgarantie, keine Graue, absolut neuw; Preis: VB 14.000 DM; Tel. 06462/5775

Cagiva Alazzurra 650: Suche diverse Ersatzteile, u.a. Sitzbank, Hauptständer, Vorderrad-schutzblech; Auspuffanlage (schwarz), Lenker; Tel. 040/456973 (ab 19 Uhr)

Hallo Cagiva 900 Elefantreiber! Ich suche Interessenten an einer hohen Tourenscheibe! Ab 10 Stück hätte ich die Möglichkeit einer Eigenfertigung: Da der kompl. Zubehörhandel schläft (geringe Stückzahlen), ergreife ich die Initiative. Bitte bei Interesse Postkarte mit Adresse + Telefonnr. an Uwe Göke, Leimbachstr. 136, 57074 Siegen

Ducati

1000 Mille HR, EZ 85, 20000 km, TÜV 6.95, neuwertiger Originalzustand + Extras, VB 16500,-, Tel. 089/9043994

Suche Teile für 125 Enduro oder Six Day's, 04103/85278

DESMOTHEK BERLIN

030/6618195

Neufahrzeuge/Werksgarantie
Preiswerter geht es nicht!

Poster: 450 NCR

Maßstab 1:1 95,- DM

Maßstab 1:2 75,- DM



☎ 0711/588096

desmo
DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

DUCATI

Andreas Nienhagen
Stuttgarter Str. 68
70736 Fellbach

Unterbrechergrundpl. Paralelltwin kpl. 98,90
Unterbrecher Paralelltwin 17,20
Tachuantrieb Einzylinder 52,80

Unterbrechergeh.deckel 750 23,00
Pleuel Mille 950,00

Motalia Anzeigenmarkt



DANIELE MOTO
Italianische Motorräder

Firma Daniele Moto
Inh.: Marco Daniele
Obergasse 30
65428 Rüsselsheim
☎ 06142/33306 + 32926 · Fax 341 99
Großes Gebrauchtmaschinen- + Teilelager
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

F 1 R Auspufftöpfe Alu/Inox
hochgelegt f. Duc 750 SS ab Bj.
91, neuwertig, VB 800,-, 02151/
303640 ab 18 Uhr

Suche für Ducati 750 GT diverse
Teile, Tel. 06173/62395, Fax
06173/68395

Suche für 900 SS, Bj. 89/90,
Verkleidung und Soziusabdek-
kung (auch leicht beschädigt)
günstig zu kaufen, Tel. 030/
7456774

900 SS, rot, EZ 9/90, TÜV 5/94,
3100 km, 78 PS, 2. Hand,
Stahlflexleitungen, offene Kupp-
lung, 86 dB, absoluter Neuzu-
stand, VB 16.500,-, Tel. 02203/
16863

Suche hohe, offene Termignoni
für 900 SS in Alu oder Kohlefa-
ser, Tel. 05242/45574 oder
34117 oder Fax 37264

Ducati 900 HR, Bj. 83, 33.000
km, Conti, 40er Vergaser offen,
11.500,- VB, nehme 1 Zyl. in
Zahlung, Tel. 0431/789950

Verk. neuen Superlight-Höcker f.
750 S/900 SS Bj. 89/90 m.
echt Ledersitzpolster u. einge-
nähter Trikolore für 590,- (Dio-
pa 650,-) + TÜV-Gutachten,
06327/4272

Für Ducati 750 SS, 2in1
Anlage kompl. Edelstahl mit 40
mm Krümmer, VB 750 DM,
04133/6579

Suche Marzocchi Vorderradga-
bel Typ M1R zu kaufen, Tel.
02651/77872

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Suche Motor für Ducati Pan-
tah 500 oder 600, Tel. 0241/
507469

Suche für SL 900, Bj. 92,
Luffilterkasten mit Batterie-
und Zündspulenhalterung, Tel.
0821/991110

Suche Campagnolo Räder 2,5
- 2,75 Zoll vorne, 3,5 Zoll hin-
ten - breite Schwinge - Veglia
Instrumente für 900 SS - HR I
- II, Rolf Vogel, Flößerweg 3,
77652 Offenburg

Einmannhöcker für 750 S/900
SS bis '90, einbaufertig mit run-
dem Doppelrücklicht und Blinker,
mit TÜV Gutachten 300,- DM,
Tel. Fa. 07243/703250 Hr. Gün-
ther od. WoE. 07641/47752

MOTALIA: Der größte Kleinan- zeigenmarkt nur für italieni- sche Motorräder

Räume auf! Verkäufe für SS und
Pantah: Rahmen (SS, TT2),
Verkleidung (Imola-Voll., F1,
TT2), Einzelsitze (NCR, F1,
TT2), GFK-Tanks (NCR, TT2),
Felgen (Campagnolo, Osmac);
sowie Amal Vergaser, Mar-
zocchis und diverse Kleinteile
und Schwermetall auch für GTs
und SDs. Tel. 0841/481264 ab
19.30 Uhr

Ducati 900 SD, Bj. 79, 34000
km, TÜV neu, Getriebe überholt,
für VHB 8.600 DM, Tel. 0431/
83495 Roland

DUCATI LAMPIA MOTO GUZZI

Über 80 Polyesterenteile 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

Ducati 900 SS Teile, Bj. 91,
Rahmen m. Brief, Schwinge,
Räder, Vergaser + einige Klein-
teile, Tel. 06132/2927 plus Rä-
der von Ducati Monster, Cockpit,
Armaturen

Verk. org. Felgen für Ducati 900
SS, Bj. 90, m. Reifen für 1999,-
DM! 02863/5218

Wegen Umbau 900 SS Teile
(92er Modell) günstig abzuge-
ben: Mikunis mit Airbox, (Voll-
)Verkleidungsseenteile, Spie-
gel, Bremszylinder, Superlight
Endschalldämpfer (ital. Version),
Tel. 0841/481264 ab 19.30 Uhr

WHB und ETL für Pantah 500
und 750 S/SS 89 je 25 DM, Tel.
0241/507469



KLASSIKER AUS ITALIEN.

MOTO GUZZI, DUCATI und andere.
Gebrauchtmaschinen, Ersatzteilversand.

FRODO's Zweiradtechnik

Wolfgang Frod · Mindelheimer Str. 49a · D-86381 Krumbach
Telefon 08282/15 45 · Telefax 08282/62192

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. Pantah Tank 100,-, HR II Rücklicht, Pantah Stummell, 125er Räder vo+hi komplett 160,-; Suche 160er Zyl./Kolben, 125er-200er Fliehkraftzündversteller, 100/125/160er Kuppelungskorb, 125er Stummellenker, 125/175 Rücklicht erste Ausführung, 06104/43306

Verk. 750 SS, Bj. 92, 14500 km, Stahlflex, Diopa-Halbsch., Höckerabdeck., Alarmanl., Pr. VS, Tel. 07024/81452

Ducati Pantah 500 SL, 50 PS, sportl. Umbau (Höcker, niedr. Stummel, Ochsenaugen), gerade werkstattüberholt, neu: Motor (800 km) /Auspuffanlage / Lackierung (silber-metallic) / Reifen / Batterie, 24.000 km, TÜV 3/95, Verkleidung extra, Werkstatthandbuch umständehalber zu verkaufen für VB 8.000 DM, Tel. 02244/2429

Suche von Ducati Vento: Sitzpolster oder Sitzbank kompl. Von 350 Desmo: 1 Öffner- und Schließer-Kipphebel, Nockenwellen Lagerdeckel und Kipphebelachsen. Von DUC RT 450: 21 Zoll Borrani Felge 36 Loch, Kettenführung. Von Scrambler: Schutzblech vorn und Rücklichtglas. Angebote an Josef Stark, Oberhofener Str. 36, 84453 Mühldorf, Tel. 08631/2763 n. 18 h oder Fax 161494

MHR I, Bj. 82, Conti, 40er Dell'Orto mit TÜV SS Halbschale, Motor überholt, 4/95, VB 11400, Tel. 09604/1048

1000 Mille HR Ducati-Thome-Umbau, EZ 87, 900 SS Rahmen, Speichenräder Akront 2,5" + 3,5" x 18", Konis, Contis, 40er Dell'Ortos eingetragen, TÜV 7.95, km 18.200, inclusive aller Ersatzteile, Verschleißteile alle neu, VB 14.800 DM, Tel. 089/9043994

DUCATI KÄMNA



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

Weitere Special u. Tuningteile in unserem Katalog 92/93 gegen 15,- DM Scheckeinreichung.

**Brügger Str. 27, 28870 Otterstedt,
Tel. 04205/8707, Fax 04205/2360**

860 GT, Doppelscheibenbremse, 750 GT-Tank, Moto-Witt-Zündung, Kolben + Pleuellager neu, VHB 8400,-, 06340/5696

Suche: 160er Zylinder und Kolben und Teile von 100-200 ccm, 06104/43306

Verk., Tank, Plastikteile, Kleinteile, Lampe, Rücklicht, von 907 i.e., 02464/2876

Verkaufe verstärkte Ölpumpe für 900er Königswelle (eckig) günstig und neu, Tel. 0441/682144

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

Betriebsferien bis einschl. 24. August

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 !!!

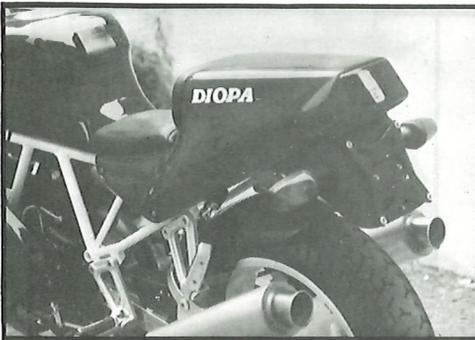
.... und so weiter... jede Menge RPR Spezial Teile für Ducati

Katalog ist in Arbeit!!!

Gartenstraße 29 * 58300 Wetter

Fax 02335/17674 * Tel.: 02335/2957

Motalia Anzeigenmarkt



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

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

DIOPA

GFK

Kunststofftechnik

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

DUC 750 SS Nuda, Bj. 92,
15.000 km, 1a Zust., Kohlefaser
2-1 hoch, Alu Rasten, kl. Kotflü-
gel, Montagebock, Sitzbankab-
deckung, Tankrucksack uvm.,
VB 13.800, Tel. 06021/69417

750 Sport, rot/blau, EZ 8/89,
TÜV 5/95, 72 PS, 11050 km,
Erstbesitz, Ga.-Fzg., unfallfrei,
z.B. vo. schw. Scheiben Brem-
bo-Vierk.-Zangen usw., VB
10.990,- DM, Tel. 030/6217872

750 SS, Bj. 76, eckig, silber,
Umbau auf Gleitlager und Haupt-
stromölfilter, ca. 5000 km, leich-
ter Unfallschaden. Defekt oder
repariert zvk., evtl. auch nur
Motor abzugeben. Tel. 069/
458380 (Anrufbeantworter) oder
Fax: 069/4691464

Verkaufe NCR-Fuchsaufkleber
St. Preis 7,50 DM + Versand.
Bei: Glas Georg, Wiesenzeile
21, 83278 Traunstein; Tel.

Bitte alle Besitzer von Einzylinder
Königswellenmaschinen bis 200
ccm (Serien/Renn/Cross/Endu-
ro/Umbauten/Eigenbauten) bei
mir melden zur Erstellung eines
Registers. Alle Daten werden in
einer Kartei festgehalten und auf
Wunsch zur Restaurierung,
Zulassung, Typ u. Baujahrbe-
stimmung gegen Porto zuge-
sandt, Tel. 06104/43306 Ever-
ling

Verk. neuen Superlight Höcker
m. echt Ledersitzpolster u. ein-
genähter Trikolore f. 900 SS Bj.
89/90 mit TÜV-Gutachten v.
Diopa für 580,- (NP 650) u. neu-
en Hinterradkotflügel rot f. 100,-
(NP 180,-) 06327/4272

Verk. 750 F1, '86, 22000 km,
offene Kuppl., Stahlflex, Alu-
Schwinge, Akront-Alu, + alle
orig. Teile, verk. Laguna Seca
original, G-S Team Service, Tel.
089/3155730

Verk. Ducati GTS-TR 500
Gesp., EML-Schwinge-Räder,
gerader Primärtrieb, Stachel-
welle. Neu: Mahlekolben, Zylin-
der, Köpfe u. TÜV. Suche für
1000er Lav. Aluschwinge, VHB
16500,- DM, Tel. 09193/1866

Verkaufe 888 SP4, Bj. 5/92 oder
Tausch gegen F1, TT1, 750 S
oder SS mit Wertausgleich,
09924/822 ab 20.00 Uhr



MAX 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

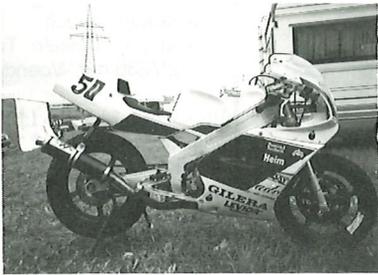
07231/354063 Fax/354150

0861/64236,
Forza "Ducati!"

Suche Tank
(gebraucht) für
Duc 750/900
SS, Bj. 91,
auch leicht
beschädigt,
Tel. 02624/
2938

HR I, 81 Neu-
aufbau, Kick,
Veglia, Conti
offen m. TÜV,
NCR-Optik,
Aluteile poliert,
Motor überholt
ca. 4000 km,
viele NT, Pr.
VS, evtl. Inz.
BMW Boxer ab
75/5 auch de-
fekt, 02605/
3490 od. 0261/
72968

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

Ducati 900 SD, EZ 2/80, TÜV 10/94, Contis, 36 Dell'Ortos mit off. Trichtern, klappb. Fußrasten, Eigenbau, Motor vor ca. 10000 km überholt, geänderter Ölkreislauf, Mahle Kolben, starke Ölpumpe, kompl. neu gelagert, ohne Kickstarter, VHB 8500,-, Tel. 07725/2718

Verkaufe verstärkte Ölpumpe für Königswelle, neu 450,- DM und Goretex-Kombi (Jacke und Hose), rot-silber, Gr. 50-52 für 350,- DM, Tel. 0441/682144

Duc 900 HR, Imola-Umbau, Bj. 81, Speiche 2,5" + 3,5", Conti + 40er, freie Sicht durchs Rahmendreieck, 2 Tanks + 2 verkleidungen und vieles mehr, VB 16500,-, Tel.: 030/4043816

Suche: 160er Monza Zylinder + Kolben, 125er Zylinder + Kolben, Kupplungskorb, Fliehkraftzündversteller, Motor u. Fahrwerksteile 100-200 ccm, separate Schwimmerkammer für Dell'Orto SSI, 06104/43306

Gilera

Saturno, Nr. 61, schwarz/weiß, Neuzustand, Tel. 0431/678723, abends 04392/1333

Gesucht für Gilera Arcore (entspricht Strada 150) Lafranconi "Frankfurter Topf" Nr. DGM 10184 S, Tel. P 00415241173, G 0041522622459

Gilera RC 600 rot, 5600 km, 1. Besitz, Bj. 91, TÜV neu, Festpreis 5.600 DM, 030/725726

Funbike Gilera RC 600, EZ 2.91, 11000 km, guter Zustand, 27 PS eingetragen, VB 7500,- DM, Tel. 04153/7471

Guzzi

Verk. Werkstatthandb. V7, V7 Sport, 850 T3 und E-Teil-Katalog LM II, Tel. 040/7532101

N-Falcone, Bj. 7.76, Betriebsanleitung bzw. Rep.-anleitung gegen Vergütung gesucht, 0214/503917

Biete Motor LM3, Agostini-Kupplung, Stirnräder, Nockenwelle. Top-Zustand, Tel. 02623/5947, Preis VB

Moto Guzzi V 1000 Convert in Teilen, kompl. überholt: 1 Getriebe, 1 Motor, 1 rahmen m. Brief; 1 Seitenwagen Delphin mit Anschließern, 1 Tank 48 ltr., 1 SP-Verkl., usw., Preise unter 06821/691366 erfragen

Le Mans III; Bj. 84; 33.000 km, orig.; gepflegter Zustand; Preis VHB; Tel.: 0441/75308 ab 16.00 h

Suche f. 850 T5 Kofferträger u. Koffer. Tel. 09661/7748 o. 7716 bzw. 089/604441, öfter probieren (Schichtarbeit)

Suche für Cali II Lafranconi Competizione, Tel. 09738/652

Motalia Anzeigenmarkt

Motorschmiede Lehmsiek

J.P. Kruse

Harzhoferweg 47 * 24361 Lehmsiek
Telefon 04351/43020



Top Vorführ- und Gebrauchtmotoren

Triumph Trident, 93, Vorführm.,	DM 14.990,-
Aprilia AF1-125 Futura, 91, 14.000 km,	DM 5.900,-
Aprilia AF1-125 Futura, 91, 9.000 km,	DM 6.750,-
Aprilia Wind 600, 92, Vorführm.,	DM 8.990,-
Moto Guzzi Le Mans III, 84, Extras,	DM 6.990,-
Moto Guzzi Le Mans IV, 87, Extras,	DM 10.990,-

und noch viele mehr - schaut doch mal rein!

Vertragshändler

P.S.: Moto Guzzi Neumaschinen zu Aktionspreisen!

Suche defekte, eckige Zylinderköpfe, auch Schrott, zum Basteln. Tel. 07742/7235 nur Woende

Verkaufe f. MG 850 LM III orig. Cockp., Verkl, 2 Seitendeckel, 2 Spiegel, 2 Zylinder, Spoiler, alles neuwert. Zustand, 0421/594286, feste Preise

Suche Felge vorne 18" für Guzzi LM 4 od. 5 und Moto Italia Fußrastenteile für rechte Seite, Tel. 0721/472096

125 Turismo, Bj. 75/76, 13kw, 8500 km, Originalzustand f. 800 DM zu verk., Tel. 09332/1715

1000 SP II zu verkaufen, Bj. 87, 16t km, m. Koffer, VB 6800,- DM, Tel. 06033/67112

Verk. Vordergabel kpl. von LM V Bj. 89 VB 500 DM, 02689/3071 od. 2432

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

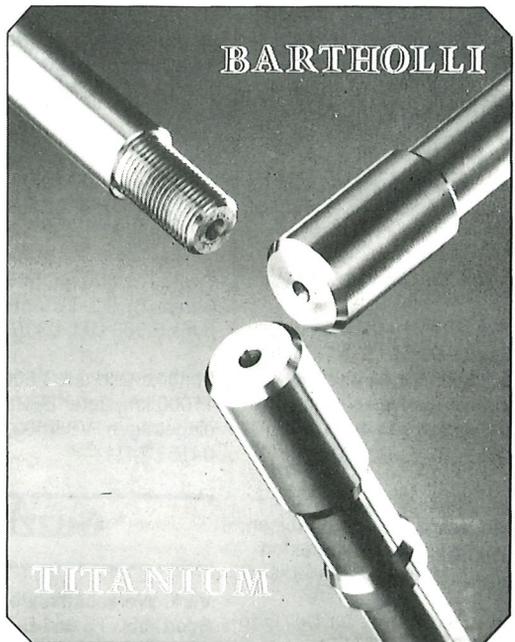
BARTHOLLI TITAN - STECKACHSE

Das unschlagbare Leichtgewicht

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

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

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



Motalia Anzeigenmarkt

Verk. Moto-Italia Vollverkl. u. Höckersitzbank, orig. Tacho, Hi-Felge, Fußrastenhalter (LM III), Tel. 05341/331203 (Rainer) ab 16.30 Uhr

Für V65: Sitzbank, Hinterrad, Bremsscheiben, Bremssättel, Schutzblech h., weitere Teile auf Anfrage, Tel. 06123/61565

Verk. LM 3 850, Bj. 85, 52000 km, Lafr., Bitubo, Marzocchi, Halbschale, Höcker, alles TÜV, VB 9500,-, Tel. 08366/448

Verkaufe 1 Satz Spiegler Stahlflex-Bremsleitungen für Integralbremssystem (nur eine Saison angebaut), VB 125,- DM, 1x original LM 4 Fußrastenanlage VB 50,- DM, 1x Hauptständer LM4, VB 25,- DM; 1x Seitenständer LM4, VB 30,- DM, 07964/2768 ab 18.00 Uhr

Suche für G5 neuwertige Originalsitzbank (Blechunterbau), beide Rahmenunterzüge sowie beide Lenkerschalter (die bunten Originalen), Tel. 06105/23581 nach 19.30 h

MG Nuovo Falcone/Velorex Gespann TÜV 95 viele Neuteile VB 7800,-/ MG Nuovo Falcone Zivil - guter orig. Zustand TÜV neu - E-Starter VB 5800,-, Tel. 030/6855970

Suche gebrauchten Beiwagen Armec-Schwenker für LM 3, Tel. 02171/28994

VK: 1000 SP Motor in Teilen, Kreuzgelenk, T3 Rahmen m. Br. 84, Cali II Sitz, ø 36 Dell'Ortos, Nockenwelle Drehmoment, Getriebe u. Teile, Anlasser-Magnet, 07544/71106

Verk. Bosch Anlas. Preis VB 250 DM + Synchronsteu. f. Verg. ø 40 mm, 05651/32284

1 Tank für SP, 850 T-T3, beulenfrei, für VB 190,- DM, compl. Kotflügel vorn und hinten lackiert VB 100,- DM, alles Engl. R.Green. 2 Seitendeckel LM I VB 120,- DM Sitzbank neu bezogen etwas schmaler VB 110,- DM; Suche LM I Cockpitverkleidung mit Scheibe, Tel. 04265/1774

ITALO MOTORRAD HANDEL

Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

750 S
Le Mans II
Le Mans II
Le Mans II
Le Mans III
Le Mans IV
Le Mans V
T3
T3
T3
T4
California II
California III

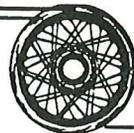
rot, 40.000 km, Bj. '74, Doppelscheibe vorne weiß/schwarz, 18.000 km, Bj. '80, alles orig. -top-rot, 40.200 km, Bj. '80, Halbschale m. TÜV rot, Bj. '80, orig. Zustand
weiß, 24.000 km, '82, Vollverkleidung, 40er Vergaser weiß/rot, 40.000 km, Bj. '86, Top-Zust., m. Verklgd. rot/schwarz, 30.100 km, Bj. '85, m. Verklgd. top silber, 19.700 km, Bj. '76, orig. Zust., Speichenräder rot, 41.100 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl. u. Koffer blau, 30.000 km, Bj. 81, m. Lenkerverkl., TÜV dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer L/R, Top-Case weiß, 47.000 km, Bj. '84, Topcase, orig. Zustand 15.000 km, Bj. '91, braun/gold (orig.) Tourenverklgd. (orig.) m. Top-Case - neuwertig- TÜV metallic, 42.000 km, Bj. '84, Tourenverkl., orig Zust. schwarz, 55.700 km, Bj. '82, m. Tourenkoffern bordeaux-rot, 25.000 km, '82, Top-Zustand orig. silber, 53.000 km, Bj. '79, orig. Zustand - top- TÜV blau, 28.000 km, Speiche, orig. Zust., TÜV bordeaux-metallic, 42.000 km, Bj. 70, schön weiß, 40.000 km, Bj. '68, guter Orig.-Zustand weiß, 44.700 km, Bj. '71, Batt. neu - guter Zustand rot/schwarz, 26.600 km, Bj. '83, guter Zustand

3x T3-Polizeimotorräder - zum Herrichten
1x Nuovo Falcone - grün, 4.000 km Laufstg., Bj. '71
1x Nuovo Falcone - grün, 3.450 km, Bj. '71, Lenkerverkl., TÜV Neumaschine:
1000 S
Mille GT

Bj. 1992, 0 km, mit Speichenrädern, m. TÜV 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

Suche Speichen- oder PVM-Räder für Le Mans IV, Tel. 07907/1318

Verk. 2-1 Auspuffanlage mit Aluendtopf für alle LM 550,-, Alutrichter 36 u. 40er, Sp. Felgen, Alusturzbügel für Ventildekkel rund u. eckig und jede Menge Guzziteile neu und gebraucht zu Toppreisen, Tel. 02604/6166 abends

Guzzi-Rahmen, neuwertig, mit TP-Nummer und Eigentumsnachweis, für Rund-Motoren, DM 600,- + Versandkosten, Tel. 08041/4036

Verk. Le Mans I, Bj. 88, EZ 6/79, TÜV 6/95, 950 ccm, Doppelzündung, 40er Verg. m. Trichter, P3 Nockenw., Eigenbau Auspuff, Vollverkl., 1/2 Wechselsitz., Fußrastenanlage, Gabelstabi, Koni, 78 PS, viele versch. Bereifungen, VHB 6500,-, Tel. 07725/2718

Suche Moto Guzzi Le Mans 1/2 Rahmen mit Brief, kein Unfall! Tel. 08331/81631

V 50 Rumpfmotor, 8000 km, 550,-, 02620/8865 o. 8800

Suche Luftfilterkasten für MG V7 850 C, verkaufe od. tausche 2 Zusatzscheinwerfer Bosch, VHB, 04741/3487

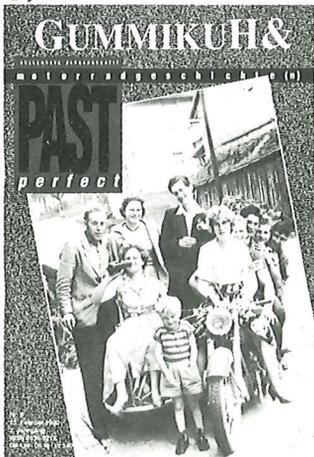
Lichtmaschinen-Anker im Austausch für Guzzi und BMW DM 135,-, Tel. 04461/2524

Verkaufe Stucchi Vollverkleidung mit Halterung + Lampe + Blinker, Farbe Porsche Indischrot, VB 600 DM, Tel. 02129/54402 evtl. Anrufbeantworter

ETL und WHB für V 35/50 je 20 DM, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

LM III, Bj. 82, 1. Hd., 46.000 km, Extras mit TÜV, topgepf. Liebhäberfahrzeug, FP: 8.900,- DM, 02302/699186

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

Verkaufe Moto Guzzi Cali T3,
Umbau, Sattel, Duc-Armaturen,
V7 Lenker + Ochsenaugen,
Koni, Borranies, Lafranconis, 2
Sitz vorhanden wahlweise als
Gepäckträger, Bj. 81, TÜV 94,
FP 7900,-, Tel. 02225/17116
Anrufbeantworter

Airone Sport 1954, 30000 km,
Originalzustand, Deutscher
Blankobrief, 5800 VB, Tel.
04703/1349

LM I-III Forcella-Gabel ø 40 mit
Brücken/Renngetriebe/4 Kol-
ben-Sättel ungebraucht/alles
VB, 08681/9370

Verk. LM II Teile: 1 Mann Hök-
ker NCR (ind. rot) Rahmen
gestrahlt, 2 Gußräder m. Rei-
fen, 2 Brembo 08 Sättel neu, 2
Einzelkrümmer LM 3 neu, orig.
A&G, Bremspumpen und Dreh-
zahlmesser, Tel. 02332/83690
oder 4206

LM III Teile: Stummel org. 60,-;
Gußräder 400,-; Verkleidung org.
m. Scheibe 250,-; Seitendeckel
50,-; Sitzbank Gaman 100,-;
Heckbürzel org. 50,-; Scheinwer-
fer org. 40,-; Tacho org. 80,-;
Voltmeter org. 30,-; Tel. 06461/
88833 ab 17.00

Lario-Motor zu verkaufen, 20.000
km, Nockenwelle neu, Rest neu-
wertig, Tel. 06123/61565

LM I, Bj. 77, Optik original bzw.
freies Rahmendreieck, Dynotec-
Motor, 949 ccm, Ventiltriebskit,
Brennraumbearbeitung, Massen-
ausgleich, leichte Schwungmas-
se etc., Getriebe überholt, neues
Kreuzgelenk, leichte Kupplung,
G+G Ansaugstutzen, Vergaser-
synchronsteuerung, Transkonti-
Kabelbaum, Silent Hektik-Regler
und Zündspulen, Valeo-Anlas-
ser, Konis, Rahmen kunststoff-
beschichtet, Stahlflex, Lafran-
conis eingetragen, etc. Wertgut-
achten 15.800,- gegen Gebot!
Tel. 069/458380 (Anrufbeant-
worter) oder Fax: 069/4691464
Suche für Cali II, 6/87, orig.
Koffer oder wer weiß Rat, Tel.
0711/344907 bis 22.00

Zylinder + Kolben, eckig 850
ccm, 10' km, VB 200,-, 08681/
9370

Verkaufe Moto Guzzi T3 Cali
Umbau, bildschön, Bj. 81, TÜV
94, Sattel, V7 Lenker, Ochsen-
augen, Borranis, Duc-Armatur-
en, dunkelgrün Lackierung,
Dreieckseitendeckel, FP 8300,-
auf Wunsch schicke ich ein Bild,
02225/17116 Anrufbeantworter

Teilträumungsverkauf 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 Kardaninstandsetzung 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...
- Synchronsteier - 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

Verk. 1 Satz Zylinder mit Kolben 1000 ccm, eckig, neu, VB, Tel. 08622/1289

Entweder oder: V 65, EZ 88, ca. 9t km, Bestzustand, rot; V 50 Monza, Bj. 81, ca. 18t km + div. Teile v. V 35 l Rahmen, Motor, Getriebe etc, 0621/581366

Le Mans 3, 42' km, Halbschale, Konis, Motoitalia-Rasten, Reifen-, Öl-, TÜV neu, guter Zustand, VB 6800,-, 09151/95923

Verkaufe 1000 SP 1, Konis, Sito-Ausp., gute Bereifung, gepflegter Zustand, VB 6200,- DM, Tel. 07531/16948

Verk. Le Mans V, Bj. 88, 47000 km, Piranha Zünd., Verlicchi Lenk., neuer Kettensp., neue Batt., VB 8500 DM od. tausche geg. Cali 2/Mille GT 05651/32284

LM IV, EZ 85, 51,6t km, DMB Vollverkl., kontaktl. Zündung, zurückverl. Rasten, Reifen neu, u.a. Extras, sgt. Zustand, VB 7100,-, Tel. 07485/1308

V 50 Monza, Bj. 82, 50 PS, TÜV neu, rot, a.W. 27 PS, kpl. neu aufgebl., Koni, Ölwanne-zwischenring, Sturzbügel, Gabelstabi, Gepäckkr., Motor, Getriebe, Schwinge glasgestr., Zyl. vor ca. 10t km neu, viele Teile neu lackiert, VHB 3600,- DM, Fa. 07243/703250 Hr. Günther od. WoE. 07641/47752

Stolle Bot-Motor 95 PS/kpl. o. in Teilen/ Rahmen LM II mit Brief/ Alu-Tank/PVM Räder/300er Scheiben schwimmend/IMT-Verkleidung/vieles mehr, 08681/9370

Hier könnte Deine kostenlose private Kleinanzeige stehen!

Rahmen mit Brief: LM III, LM II, V 35 Imola; Motoren: LM II O 90, LM II O 83 (Serie), V 50; Getriebe: T3, V7/700, 4. Gang, 850 GT; Borrani Speichenräder v+h, Naben u. Speichen VA (neu) 2.15x18; Tanks: LM II, LM IV, T3, Tel. 02596/600

Tausche original V7 4-Gang Getriebe gegen 5-Gang Getriebe (evtl. auch defekt). Suche günstige Schwingengabel und 15" Felgen für T3. Tel. 04329/1010 ab 23.08.

Kontrollampengehäuse aus Kunststoff, verbaut bei Guzzi Imola/Monza/V 50/etc. (schmale Kontrolllampen), günstig abzugeben, Tel. 0761/64611

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

SO ODER SO: Verk. LM I, Bj. 77, Winter 91/92, kpl. neu aufgebaut (Belege vorh.), Extras, TÜV neu tiptop, VB 10.500,- oder Tausch gegen V 50 mit Wertausgleich, Tel. 07541/7917 oder AB

**MOTALIA erscheint immer
Mitte des Monats**

Verkaufe Guzzi LM III, Bj. 1982, rot, Umbauten: rahmenfeste Halbschale, Integralbremssystem ausgebaut, TÜV: Umbauten eingetragen, VB 6500 DM, Tel. 02434/25674 od. 0211/8724112

Verk. Stucchi VVK mit Halterung f. LM 1-3, leicht beschädigt, DM 200,-; Lafranconi schwarz mit 40er Krümmer schwarz verchr., Zustand sehr gut, DM 500,- kompl.; Sitzbank, orig. Verkleidung, Räder Knickspeiche Guß, Fußrastenanlage, orig., Kotflügel hinten und Sitzbankunterteil von LM III, Preise VS, Sitzbank, Fußrastenanlage orig., Kotflügel hinten, Lamphenhalterung und Blinker vorne von 1000 S, Preise VS, Tel. 08041/4036

Verkaufe von LM 2: Rahmen, Motor 998 ccm, ø 41 Dell'Ortos mit Beschleunigerpumpe, Felgen mit Reifen und Bremsscheiben, Serien-Gabel, F-I-Gabel mit Brücken, neu, Motomecanica 1/2 Höcker, neu, diverse andere Teile, alles zusammen VB 3200 DM, oder auch einzeln, Tel. 02191/610868

Verk. Vollverkl. DMB, Tank, kompl. Heck, Auspuff u. Hauptständer für Le Mans IV, Tel. 07907/1318

Hepco Gep.tr. m. Br. f. T5 + Mille 190,-, Krauser Starlet 120,-, Rastenanl. LM 4 org. 180,-, Limadeckel Kunststoff 10,-, Öldr.messer neu 30,-, 4 Blinker rund z.B. T3, Cali II 50,-, Federbeine T5 orig. 100,-, Lenker T5 orig. 20,-, Tel. 02202/85496

Sitzbankumrandung für V 65/V 65 SP, rot, mit Schriftzug "Moto Guzzi", günstig zu verkaufen, Tel. 0761/64611

Verkaufe neue Sitzbezüge für Moto Guzzi 850 T/T3, SP 1 für 55,- DM incl. Porto/Verpackung, Tel. 07531/16948

Original Kontrollampengehäuse von Guzzi V 65/V 65 SP, Kunststoff, gesucht. Tel. 0761/64611

Verkaufe v. Mille GT, Bj. 91, Sitzbank mit Bürzel, Unterzüge, Hauptständer, Scheibe m. Halter, original Schutzblech vorn, Lenker, Krümmerflansche uvm. Preise VB, Nachnahme möglich. Suche: Cali 2 Teile: Schalt- & Bremsswippen, Trittbretter, Unterzüge, Sturzbügel vorn & hinten, Gepäckträger, Originallenker, hinteren Kotflügel, alles anbieten. Tel. 09132/8890 8-17 Uhr, Andy verlangen. Ab 1.9.!

Gerade Ansaugstutzen für 30er Vergaser aus Alu zvk. Sonderanfertigung paßt z.B. an Cali II für 200,- DM, Tel. 06202/24059 Markus

Verkaufe: Guzzi 850 T3 "Chopper", hoher, breiter Lenker, Ochsenaugen, Fußraste vorne - Eigenbau usw., alles TÜV, VHB 15.00,- DM, Tel. 07121/470502

Verk. Gabel 850 T komplett, Gabelbrücken poliert, Tel. 0431/789942

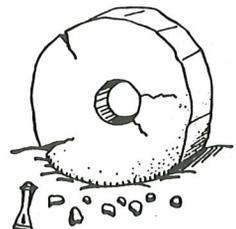
Erstkl. Moto Guzzi Einzelst. schwarz, Speiche, ca. 78 PS, EZ 03.90, 34000 km, alles TÜV, alle Umbauten von Fachwerkst., keine Bastelmasch. im Bestzustand für nur FP-13500 DM. Ansehen lohnt viele Extras, 06103/88029 ab 16 Uhr

Ölwanne für Guzzi, kleine Modelle, für 40,- DM abzugeben, Tel. 0761/64611

BÖHM - Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-75446 Wiernsheim
☎ 07044/5732



Motalia Anzeigenmarkt



Reifen Salawyski
Für Italienerfahrer
immer nur das Beste
Motorradbekleidung
 im klassischen
 rot
Schubert
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

V 65, EZ 88, absol. neuwertig, ca. 9tkm, seit 90 abgemeldet, Preis 5000,-, Bestzustand, 0621/581366

Moto Guzzi 850 T California, Baujahr 1975, Farbe: creme-weiß, TÜV 3/95, im Mai '93 komplett restauriert incl. Original-Polizeikoffer, VB: DM 9.000,-, Tel.: 02204/68636

Suche Rahmenunterzüge (li. u. re.) für 850 T3 Cali Moto Guzzi. Tel.: 04421/85900

Verk. Flugzeugversch. neu, 100,-, Tel. 05225/6492

Laverda

Suche Speichenräder (Scheibenbremsen) für 1000 Jota, Tel. 0541/65444 oder 0421/73064 abends

Ausp.-Anlage für 750 SFC kompl. aus Edelstahl mit 40Ø Krümmer 750,- DM, 04133/6579

**Hier inseriert
 und schon verkauft!**

Verk. Laverda 750 SF2, Top-Zustand, SFC-Verkl., Höcker, 2-1, Reifen + Batterie neu, DM 7.000,-, Tel. 08622/1289

Laverda 500 SFC, 30000 km, Bj. 84, Formula-Welle, wegen Aus-land, VB 5900,-, Tel. 0551/96947

Tausche Laverda 750 SF II incl. 2 Motor TÜV 1 J., gegen Guzzi Le Mans o. Cali, Tel. 02602/81127 o. 02602/6259

Nieland

Tel. 08345/884
 Fax 08345/714

Suche für Laverda Nipondenso Drehzahlmesser, Tel. 09738/652

Morini

3½ VS, '81, offenes Rahmendreieck, Motor überholt, Moto Italia Rasten, DM 4500,-, Tel. 0681/51517 (Hansjörg)

Verk. MM 500 S, Bj. 84, neue Batt., Reifen, Auspuffe, Zust. 2, 44' km, TÜV 7,95 u. MM 125 Corsaro, Tel. 0881/8478 ab 23.8. ab 20.00

Verk. M1R ohne Brücken? für LM I, VB 1000,-, 08258/225

LM I, Bj. 77, viele Extras, TÜV neu, Verschleißteile neu, schöner Racing Umbau, VB 9500,-, evtl. Tausch od. Inz. von FZR 1000 auch def., Tel. 05957/591

LM III, Bj. 9/83, TÜV 2/95, 39500 km, Classic-Halbschale, Wechselhöcker, rückverl. Rasten, mit Originalteilen umständehalber abzugeben, VB 7900,- DM, Tel. 02852/6570 ab 17 Uhr, Arnd verlangen

Guzzi-Sitzbankhalterung für V 35/V 50, verchromt, günstig abzugeben. Tel. 0761/64611

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH

VA Auspuffanlagen

für fast (alle) Europäer
 z.B.: Krümmer LAVERDA 1000 Satz 325,- DM
 Krümmer Guzzi Cali Satz 280,- DM
 Krümmer DUC Darmah Satz 450,- DM

VA AUMANN

Tel. + Fax
04432-1610

MATCHLESS - DUCATI - VINCENT - ENFIELD

NORTON - AJS

BMW - MOTO MORINI

Motalia Anzeigenmarkt

MV Agusta

Suche Ersatzteilliste, W-buch, Fotos von MV 125, Bj. 53 Fishtail, 08258/225

Gespanne

MG Nuovo Falcone/Velorex Gespann TÜV 95 viele Neu-teile VB 7800,-/ MG Nuovo Falcone Zivil - guter orig. Zustand, TÜV neu - E-Starter VB 5800,-, Tel. 030/6855970

Suche gebrauchten Beiwa-gen Armec-Schwenker für LM 3, Tel. 02171/28994

Verk. Ducati GTS-TR 500 Gesp., EML-Schwinge-Räder, gerader Primärtrieb, Stachel-welle. Neu: Mahlekolben, Zylin-der, Köpfe u. TÜV. Suche für 1000er Lav. Aluschwinge, VHB 16500,- DM, Tel. 09193/1866

Beiwagen Walter TR 500 N4 mit Anschlüssen für MG und 15" Räder für VB 5700 DM, 0211/216931

Sonstiges

For Sale: Benelli 750 Sex. 1976; MV Agusta 750 S.A.M. 1976; MV Agusta 1955; Gilera 125 ccm, 4t., 1968; Ole Johansson, Tel. 46454/42212, Fax 46454/48750 Schweden

Suche Protar Morini Bausatz, Tel. 0241/507469

Biete in Berlin Nähe U-Bahnhof "Deutsche Oper" Schrauber-platz, Näheres unter Tel. Michael Mahnig 030/3930909, Herbert Köber 030/3923735

20 alte MOTO GUZZI's

Airone, Falcone, V 50, V 65, V7, 850 T, 850 Le Mans, 1000 G5, 1000 SP und andere

Neue Tanks für Nuovo Falcone 360,- DM
Neue Schalldämpfer für Nuovo Falcone 360,- DM
Gebrauchtteile für Nuovo Falcone

Rainer Bollgrün
Ratzenried - Klinglerweg 9
88260 Argenbühl b. Wangen im Allgäu
Tel: 07522/4411
Fax 07522/5201

Lambretta X-150 Special '67, Mi-Val 125 SS sehr seltenes Mo-dell, Moto Morini 125 H '78, Moto Morini 125 Corsaro, Moto-Bi 125 Kraffe '54, Gilera 124 Extras 6.6 '61, Tel. 004131460002, Schweiz

Suche Dell'Orto 30er SSI-Verga-ser mit Schwimmerkammer, Einrohrkrümmer mit geradem Zylinderauslaßanschluß für Aer-macchi 350 TV, Doppelvergaser für Rumi 125 SS. Angebote, bitte nicht zu Phantasiepreisen, an G. Bauer, Tel. 07622/61565

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

Verkaufe neue Sitzbezüge für Moto Guzzi 850 T/T3, SP 1 für 55,- DM incl. Porto/Verpackung, Tel. 07531/16948

Suche großen Handbremszylin-der kpl. (PS 15) für große Guz-zis, Tel. 07541/7917

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

"MOTORRAD"-Katalog aus dem Jahr 1971/72, Ausgabe Nr. 2, gesucht, Tel. 0761/64611

MOTORRAD Testberichte seit 1960, Heft 5 DM, PS 75 bis 87 viele MO, mrs, mf, Easy Rider, AMuS, Tel. 0241/507469

Harro Ledercombi schw. mit Moto Guzzi-Schriftzug, kl. Her-ren o. gr. Kindergröße DM 120,-, Tel. 040/7330744 auch Anrufbe-antw.

Suche 34er/36er Dell'Orto mit Beschleunigerpumpe u. Cho-ke, steckbar auf Ansauggummi Gas-zug zentral (runder Deckel), Tel. 06220/1862

Wer kann mir einen Motorradan-hänger von Kiel (eventuell kas-sel) gegen 10 Flaschen italieni-schen Wein (molto buono) mit nach Weilheim (50 km SW von München) bis Ende Oktober transportieren? Tel. 0431/671863 (ab 05.09.)

Motalia Anzeigenmarkt

Laverda 500, EZ 78, 5500,- DM;
Morini Camel 500, EZ 2/90,
4500,- DM; Morini 250 V, 3500,-
DM; Morini 125, gelb/schwarz/
gold, 3000 DM; Bultaco Trail 125
+ 350, VHS, Tel. Schweiz/
033547004

**Hier könnte Deine private
kostenlose Kleinanzeige ste-
hen!**

Suche 38er Dell'Orto mit Be-
schleunigerpumpe und Düsen,
030/7920833 Fax + Tel.

WANTED: Ducati, MV
Agusta and Bimota sales
brochures. Spares for
these and others available
for exchange. Shane Mc-
Cartin, 32 Perca St., North
Ritzroy Victoria 3068, Au-
stralia

Suche Hefte MOTORRAD
CLASSIC 1990 bis 1993,
Das Motorrad 1949 bis
1957, Tel. 0241/507469 ab
19 Uhr

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterungen

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kampfelbach 07231/82184

Damen-Lederc. eint.-schwarz
wenig getragen Gr. 36 DM 350,-
+ Stiefel - rot/schw. Gr. 37 DM
100,-, Tel. 040/7330744

Suche 36er Dell'Ortos, Tel.
09723/1326 oder 09721/1245

MZ ETZ 251 Gespann wahlwei-
se, ohne Beiwagen! VB 2700
DM, ETZ 250 Rahmen + Brief
100 DM, Tank, Sitzbank, gefüt-
terte Regenkombi XXL, Dainese
Rückenprotector je 50 DM, Tel.
05300/1480

Suche Krümmer für Gilera Sa-
turno. Tel. 04381/7701

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

Suche für Ducati 900 SS ab Bj.
91 eine gebrauchte, original
Superlight-Auspuffanlage. tel.
02951/3401

Moto Stefano



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

Moto Guzzi Le Mans III, guter Zust., TÜV neu	6.600,-
Moto Guzzi Le Mans I, Topzustand, Stucchi-Verkl.	6.500,-
Moto Guzzi SP 1000, 32.000 km, original	4.800,-
Moto Guzzi 850 T, 24.000 km, original, TÜV neu	5.800,-
Moto Guzzi Imola, teilw. zerlegt (Verkl. Auspuff)	1.800,-
Moto Guzzi Zigolo 98, Bj. 55, fahrbereit	700,-
Moto Morini 500 Camel, TÜV, 27 PS, im dt Brief	3.500,-
Moto Morini Kanguro 1/2/3	ab 1.900,-
Moto Morini 3½, fahrbereit, Speichenräder	2.500,-
MV Agusta 350 Ipotesi, 100 % original, Motor fest	1.500,-
MV Agusta 175 OHC	1.800,-
Beta 125 Geländesport/Cross, 0 km	2.500,-
Laverda 1000, fahrbereit	3.000,-

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

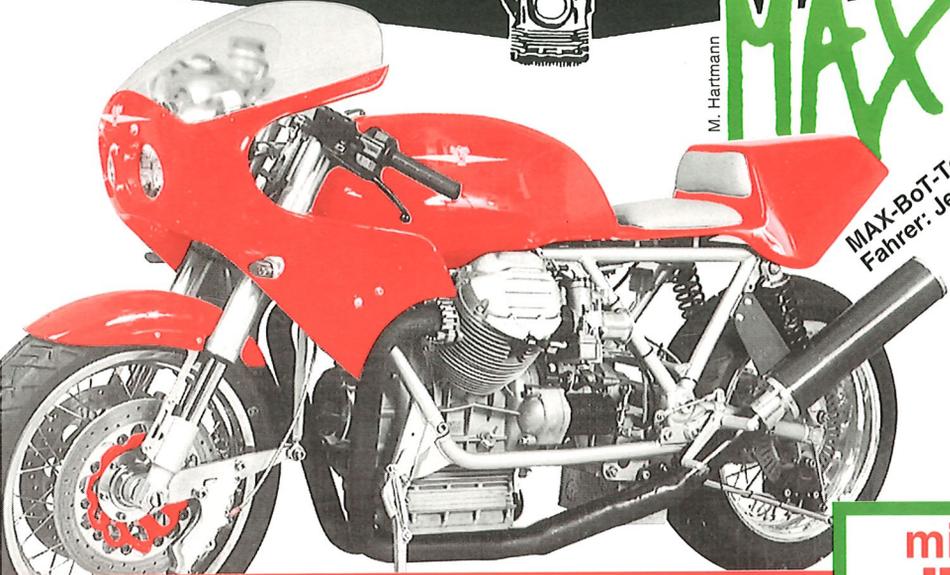
Stefan Leibfritz, Oberer Brühl 40
72336 Balingen - Roßwangen
Tel. 07433/381486, Fax: 37035

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
15. September.
Redaktionsschluß ist der
30. 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**

Angebote (solange Vorrat reicht)

Daytona
DM **19.950,-**

2 Mann-Version DM 20.950,-

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

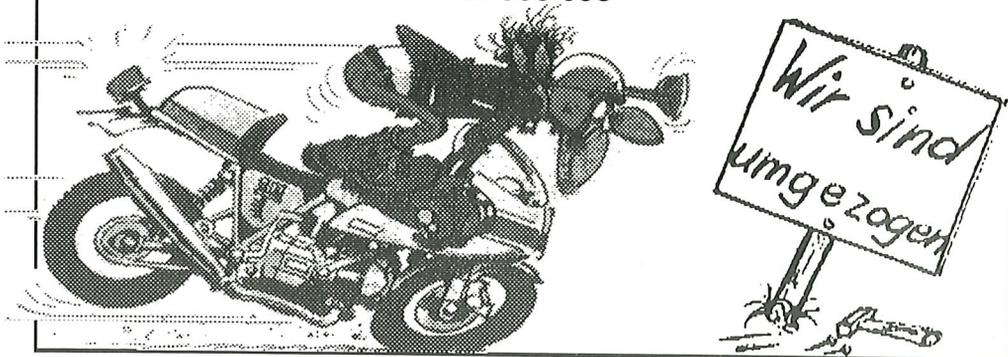
DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

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