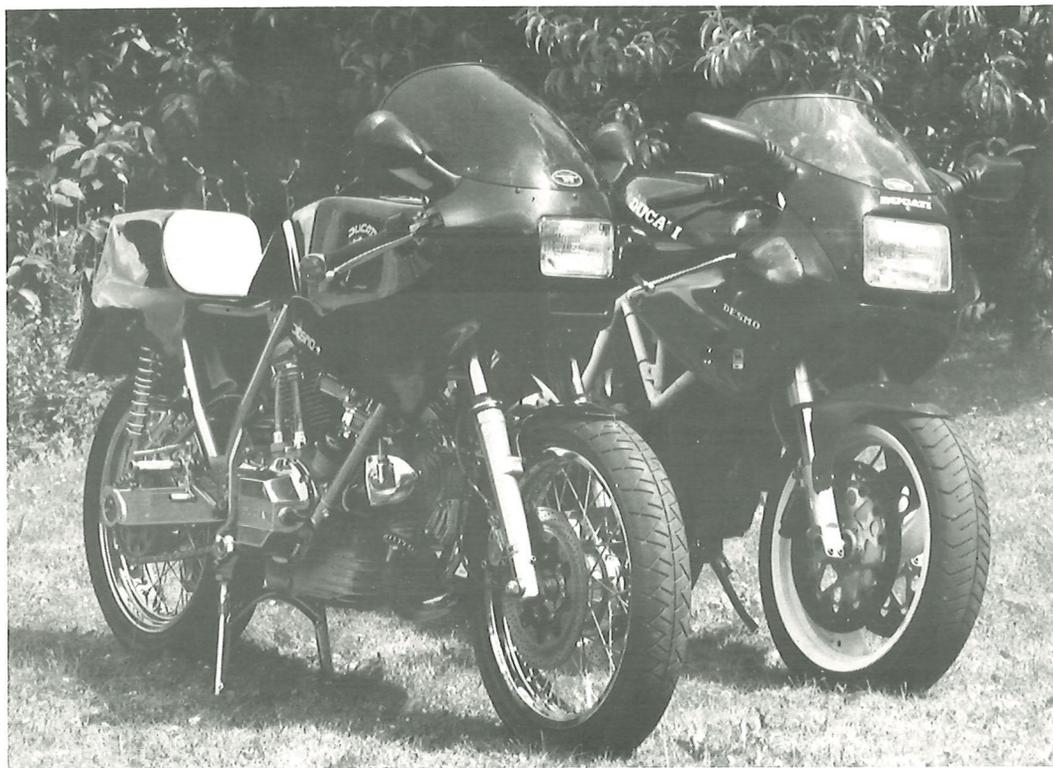


Für Freunde italienischer Motorräder

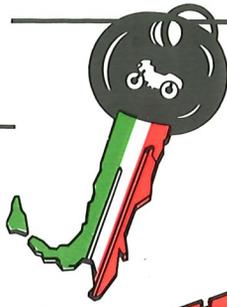
MOTALIA

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

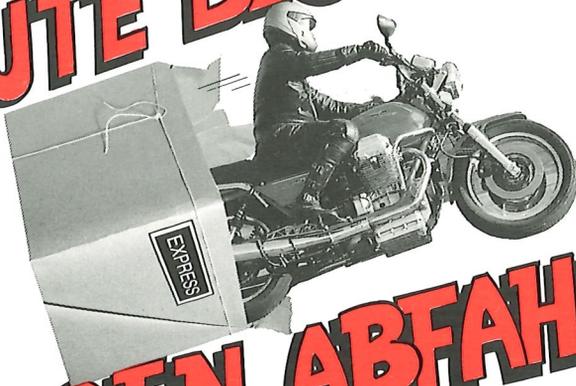


**50.000 km mit Ducati 900 Supersport Nuda
Gedanken zum Guzzi-Kreuzgelenk
Norwegen - mit dem Motorrad im Schnee
Treffen: Mühldorf, Schweiz, Schweden**

**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!

Die Motorradsaison geht langsam wieder dem
Ende zu und für uns Motorradfahrer wird es
etwas ruhiger. Zeit, über die Saison nachzuden-
ken. Damit sind wir auch schon bei einem The-
ma, das immer wieder in Leserbriefen zur Spra-
che kommt.

Häufig kritisiert Ihr in Euren Briefen, daß an
manchen Wochenenden gleich vier oder mehr
Italo-Treffen stattfinden, während an anderen
Wochenende nichts los ist. Oft wird der Wunsch
an uns herangetragen, ob wir nicht in irgendei-
ner Weise die Termine abstimmen oder koordi-
nieren könnten. Treue Motalia-Leser werden
sich erinnern können, daß wir vor ca. zwei
Jahren einen Versuch in dieser Richtung unter-
nommen hatten, doch die Resonanz der Treffen-
veranstalter war viel zu gering.

Viele Clubs sind auf einen festen Termin (z.B.
immer das erste Augustwochenende) fixiert oder
müssen sich nach dem Vermieter des Treffenge-
ländes richten, der ihnen damit den Termin
vorgibt. Andere sind einfach nicht zu einer Zu-
sammenarbeit mit anderen bereit. Dabei sollte
doch jeder einsehen können, daß es niemandem
von Nutzen ist, wenn zwei Italo-Treffen in einer
Entfernung von weniger als 200 Kilometern am
gleichen Wochenende stattfinden. Man nimmt
sich nur gegenseitig die Gäste weg, riskiert
finanzielle Einbußen und geringe Beteiligung
und das muß doch nicht sein.

Wir haben damals einsehen müssen, daß eine
Terminkoordination der Italo-Treffen anscheinend
nicht möglich ist. Trotzdem könnten viele sinn-
lose Terminüberschneidungen verhindert wer-
den, wenn alle Clubs uns ihre Termine mitteilen
würden, sobald sie feststehen. Also so früh wie
möglich! Durch die Veröffentlichung im Mota-
lia-Veranstaltungskalender können die Treffen-
veranstalter, die in ihrer Planung Bewegungss-
pielraum haben, gegebenenfalls auf andere Wo-
chenenden ausweichen und so Terminüber-
schneidungen in direkter Nachbarschaft verhin-
dern.

Über Tips und Anregungen zu diesem Thema
würden wir uns freuen.

Euer Motalia-Team

50.000 km mit der Ducati 900 SS

Nach über 160.000 Königswellenkilometern mußte nun endlich etwas Neues her. Die Wahl viel nicht schwer, am 23.05.1991 wurde eine neue 900 SS Carenata angemeldet.

Den 25.000 km-Bericht könnt Ihr in Motalia (Heft 44) nachlesen. Für diejenigen unter Euch, denen dieses Heft nicht mehr vorliegt, hier eine kurze Zusammenfassung über die ersten 25.000 km:

8.000 km; Kontaktschalter vom Seitenständer defekt.

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

12.000 km; Bremslichtschalter vorne defekt.
14.500 km; 7,5 Amp.-Sicherung von "Licht, Armaturen usw." durchgebrannt.

16.200 km; Vorderreifen gewechselt, auf Metzeler ME 1 MBS Compk.

17.125 km; Blinkerbirne hinten links ausgetauscht.

18.960 km; Tachowelle gebrochen.

19.000 km; Chokeschieber von beiden Vergasern erneuert. Die alten Schieber waren an ihren Spitzen verschlissen. Dieses Thema sollte mich noch auf vielen weiteren Kilometern begleiten. Es ist wohl etlichen anderen Duc-Fahrern mit Mikunivergasern auch bekannt. Ich kenne nur eine Möglichkeit, diesem Übel ein für alle mal Abhilfe zu schaffen; sie heißt Dell'Orto.

19.100 km; Die gleiche 7,5 Amp.-Sicherung durchgebrannt, ausgetauscht gegen 10 Amp.

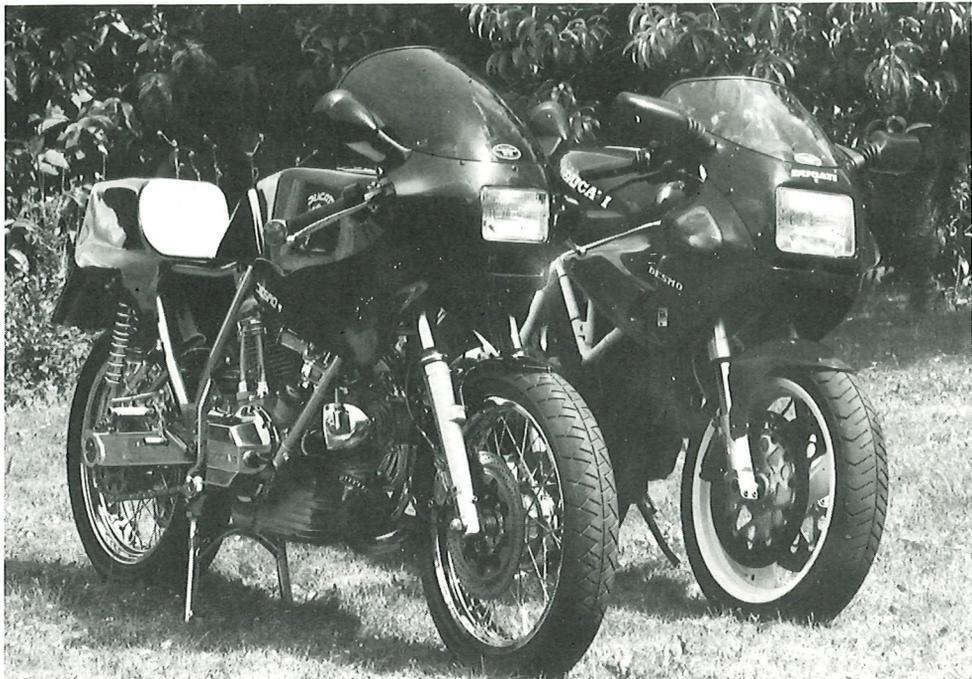
20.000 km; In Verbindung mit einer Inspektion die verschlissenen Ventilführungen erneuert.

21.970 km; Die erst 6.000 km alte, verstärkte Enuma-Kette gerissen.

23.000 km; Die Kette "Made in Japan"



Olaf und seine Ducatis. Aus dem Rahmen im Vordergrund soll eine 77er SD entstehen.



**81er Königswellen-Duc und 91er Zahnriemen-Duc,
beide haben über 50.000 km gelaufen.**

erneut gerissen, bei 160 km/h auf der Autobahn. Kettenrad, Ritzel und Kette auf Kulanz vom Händler erneuert.

25.000 km; Am 28.05.1992 auf der Uhr.

Erlebnisreiche 25.000 km liegen nun hinter mir, kleine Schwachstellen wurden behoben und wir zwei haben uns herrlich aneinander gewöhnt. Na, dann kann's ja weitergehen.

25.500 km; Inspektion gemacht; neuer Hinterreifen, Metzeler ME 1 MBS Compk aufgezogen, Bremsbeläge vorne gewechselt und das ganze Moped für den anstehenden Skandinavienurlaub vorbereitet. Wir fuhren in unserem Urlaub fast 9.000 km durch Dänemark, Schweden, Norwegen bis zum Nordkap. Über Finnland, Schweden, Norwegen und Dänemark wieder nach Hause. Ein ausführlicher Reisebericht über unseren Skandinavienurlaub kann in Motalia/Heft 48 nachgelesen werden.

26.500 km; Bremslichtschalter vorne defekt.

34.333 km; Vergaser gereinigt, wiederum beide Chokeschieber erneuert; die Schieber

waren an den selben Stellen, den Spitzen, verschlissen.

34.553 km; Neuer Vorderreifen, Michelin A 89 X, neuer Hinterreifen, Michelin M 89 X. Mein Urteil, ein absoluter Marathonreifen zum Geradeausfahren. Kaum Gripp in den Kurven, man hat das Gefühl, jeden Moment abzuschmieren. Ich persönlich greife wieder auf Metzeler zurück.

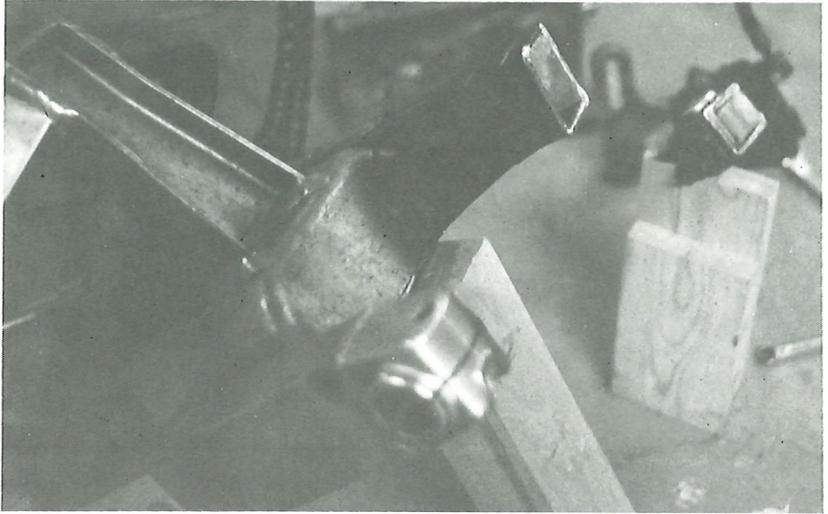
35.025 km; Bremslichtschalter vorne defekt. So, jetzt reicht's, die Schalter kann man ja gleich im Abo bestellen, ohne mich. 17er Messing Sechskantmaterial genommen, eine 4 mm Durchgangsbohrung gesetzt. An einem Ende des Messing Sechskants ein Stück M 10x1 Außengewinde und einen Bereich für 2 Ringanschlüsse gedreht. Dann 15 mm vom Sechskantmaterial stehen gelassen, um einen Maulschlüssel ansetzen zu können. In das andere Ende des Sechskants ein M 10x1 Innengewinde geschnitten, für den Bremslichtschalter, wie er an den alten Königswellen angebaut war. Und siehe da, es funktio-

niert heute noch.

35.500 km;
Abermals Seitenständerschalter defekt, hier kauf' ich keine mehr.

37.700 km;
Gabelöl gewechselt.

38.550 km;
Den Simerring von der Zwischenwelle des Zahnrie-



Im Bild die gebrochene Schwinge.

menantriebes erneuert, da leichter Ölverlust. Nun Stand eine einwöchige Urlaubstour in den Alpen auf dem Programm. Mit dabei waren noch zwei Duc's. Jetzt konnten wir im Trio musizieren a la Conti und Termignoni. Desweiteren als Souffleusen drei Japanesen. Wir verbrachten eine lustige Woche in Nauders am Reschenpaß. Von dort unternahmen wir herrliche Tagestouren in die Welt der Alpen. Als Höhepunkt stand an einem Urlaubstag Bologna an. Die Besichtigung der heiligen Hallen von Ducati Meccanica. Hurra, alle wollten mit (sogar die Japanesen), doch gestartet sind wir am anderen Morgen nur zu zweit auf einer Duc. Aber was soll's, wir erlebten einen super Tag. Die Autostrada runter nach Bologna Borgo Panigale. Zwei Stunden dauerte die Werksbesichtigung mit Mittagessen. Übrigens: Führungen sind täglich um 14:00 Uhr. Die Autostrada rauf nach Nauders und wir konnten was erzählen. Die anderen machten große Augen und ärgerten sich, nicht mitgefahren zu sein. Unser Urlaub ging langsam dem Ende entgegen, zu Hause angekommen, standen wieder 4.500 km mehr auf der Uhr.

47.229 km; Beide Chokeschieber erneuert, wieder an der gleichen Stelle verschlissen. Ich vermute, die Ursache in den mehr oder

weniger starken Vibrationen, die der Motor in bestimmten Drehzahlbereichen aufbaut. Dadurch reiben die Spitzen der Chokeschieber im Vergasergehäuse und schaben ab.

48.280 km; 15 Amp. Licht-Fernlichtsicherung durchgebrannt.

48.600 km; Morgens um 7:00 Uhr auf der Autobahn auf dem Weg zur Arbeit, da sollte die Welt doch noch in Ordnung sein, oder nicht? Nach 12 Jahren und über 210.000 km auf meinen Duc's alle Höhen und Tiefen überstanden? Dachte ich zumindest? Aber nichts ist unmöglich, Du-ca-ti. Denn urplötzlich ging ein fürchterliches Wackeln durch's ganze Fahrwerk, welches vom hinteren Bereich herkommen mußte. Mein erster Gedanke, ein Plattfuß am Hinterreifen! Mein zweiter Gedanke, schnellstmöglich und ohne Sturz zum Stehen kommen! Als ich meine Duc auf dem Randstreifen abstellte, galt der erste Blick dem Hinterreifen, doch der war völlig in Ordnung. Radlager defekt? Ich wackelte am Hinterrad und traute meinen Augen nicht! Die komplette Hinterradschwinge mitsamt Federbein, Schutzblech und Hinterrad ließ sich mehrere Zentimeter seitlich bewegen. Ursache war ein glatter Bruch des linken Schwingenholms. Mitten durch die Schweißnaht, die das Alugußstück der Schwingen-

achsaufnahme mit dem Alukastenprofil verbindet, war die Hinterradschwinge durchgebrochen! Ich konnte locker mit der Hand das Hinterrad nach rechts drücken, so daß sich die Bruchstelle etwa 1 cm weit öffnen ließ. Noch Fragen? Als ich so auf der Leitplanke saß, kam bei mir die Frage auf, ob ich bei der Auswahl meines Motorrades wirklich im Vollbesitz der geistigen Kräfte war. Ich darf gar nicht darüber nachdenken, was alles hätte passieren können, wenn ... und aber....

Als ich meinem Händler die Einzelteile der Hinterradschwinge auf die Ladentheke legte und von meinem Erlebnis berichtete, staunte er nicht schlecht. Ein Anruf beim offiziellen Ducati-Importeur sollte uns jedoch beide umhauen. Dort meinte man nur: Bringt die Schwinge vorbei, der Kunde bekommt eine neue. Wir haben schon zwanzig Stück hier liegen, das Problem ist uns bekannt, Ende. Ist das nicht toll? Also Leute, schaut Eure Hinterradschwingen nach, aber bitte bevor es zu spät ist. Bei Ducati sollte man besser jede Mark in die Sicherheit der Motorräder stecken und nicht in den Rennsport. Aber nichts desto trotz, am anderen Tag lag bei mir zu Hause tatsächlich eine neue Hinterradschwinge, wenigstens etwas Erfreuliches. Da ich mein Moped jetzt schon einmal zum Teil demontiert hatte, wurde gleich ein ausgiebiger Frühjahrsputz durchgeführt. Schwingenlager, Simmerringe und Schwingenachse erneuert. Ritzel, Kettenrad und Kette runter geschmissen, jetzt kam wieder eine Regina-kette zum Einsatz. Lenkkopflager gewechselt; Bremsflüssigkeit vorne und hinten gewechselt; Bremsbeläge hinten erneuert; Bremsscheiben vorne, gegen schwimmende 320er Bremboscheiben ausgetauscht. Eine abgerissene Haltelasche vom Ölkühler mußte angeschweißt werden.

Am 13.04.1993 standen 50.000 km auf der Uhr.

Abschließend möchte ich sagen, auf den 50.000 km allerhand erlebt zu haben. Zwei gravierende Mängel, über die man nicht hinweg sehen kann, sind die gebrochene Hinterradschwinge und das immer wieder auftretende Ärgernis mit den Chokeschiebern. Von

diesen Punkten einmal abgesehen, hat die Duc sich recht wacker geschlagen. Da ich mein Moped täglich benutze, Sommer wie Winter (außer bei Schnee und Eis) und ich auch nicht gerade ein Putzlappenfetichist bin, befindet es sich in einem recht guten Zustand. Bis auf den Schalthebel, der in seiner Lagerung ein wenig Spiel hat, sind sämtliche Rasten, Hebelein und Gelenke in einem guten Zustand. Die Telegabel und das Federbein arbeiten noch in der gleichen Einstellung wie am ersten Tag. Ein Nachlassen der Feder oder Dämpferwirkung ist nicht festzustellen. Beide Teile haben keinen Öl- oder Federungsverlust. Die Lackierung von Rahmen, Tank, Sitzbank und Verkleidung hat nur leichte Gebrauchsspuren. Steinschlag am Rahmen, geringe Rostansätze an Haltelaschen, wie z.B. Fußrastenbefestigungen usw., Steinschlag an der Verkleidung, matte Stellen am Tank, im Bereich der Sitzbank, abgegriffene Handbrems- und Kupplungshebel. Die komplette Elektrik bedarf nur wenig Pflege, ab und an ein kleinwenig Kontaktspray an den Steckverbindungen und fertig. Anders als bei den alten Königswellen Duc's! Rein motormäßig gibt es bis auf einen undichten Simmerring nichts Negatives zu berichten. Die Motorleistung ist noch wie am ersten Tag, keine fremdartigen Geräusche, die auf irgendeinen Verschleiß hinweisen könnten. Der Ölverbrauch liegt je nach Fahrweise bei 0,2-0,5 l auf 1.000 km, der Benzinverbrauch im Durchschnitt 5l, max. 7,5l. Die Kupplung arbeitet immer noch einwandfrei, die Schaltbarkeit ist in jedem Gang leicht und exakt. Zahnriemen werden immer nach 20.000 km ausgetauscht, alle 5.000 km bis 7.000 km kontrolliert, eventuell gespannt. Zum Ventile-Kontrollieren und -Einstellen geht's alle 10.000 km bis 15.000 km in die Werkstatt, beim letzten Mal stand nur ein Auslaßventil leicht daneben, alle anderen waren noch gut. Andere Wartungs- und Pflegearbeiten werden selbst ausgeführt. Bei 75.000 km melde ich mich wieder. Bis dann,

Duc, Duc, Olaf.

Schwingenbrüche an Zahnriemenducatis

In Deutschland war bisher nicht viel über Schwingenbrüche an modernen Ducatis zu hören. Aber in den Clubzeitungen der australischen und neuseeländischen Ducati-Clubs war schon öfter etwas zu diesem Thema zu lesen.

Seit Ducati an den Serienmotorrädern Aluminium-Schwingen verbaut, scheint es damit Probleme zu geben.

Das erste Modell mit Alu-Schwinge, das in größter Stückzahl gebaut wurde, dürfte die 750 Sport von 1989 + '90 sein. Bei diesem Modell sind Risse an den Schweißnähten der Stoßdämpferhalterung aufgetreten. Anscheinend hatte man zuerst das Federbein hierfür verantwortlich gemacht. In einigen Ländern gab es daraufhin eine Umrüstaktion. Es wurden kostenlos neue Stoßdämpfer montiert, doch das Problem blieb. In einer erneuten Austauschaktion wurden zumindestens in Australien verstärkte Schwingen installiert, wieder kostenlos. Aber auch an diesen verstärkten Schwingen sind Risse aufgetreten.

Im Frühsommer wurden in Australien alle 900 SS der beiden Baujahre 1989 und 1990 in die Werkstätten zurückgerufen. Dort wurden kostenlos die Alu-Schwingen gegen Schwingen aus Stahl (!)

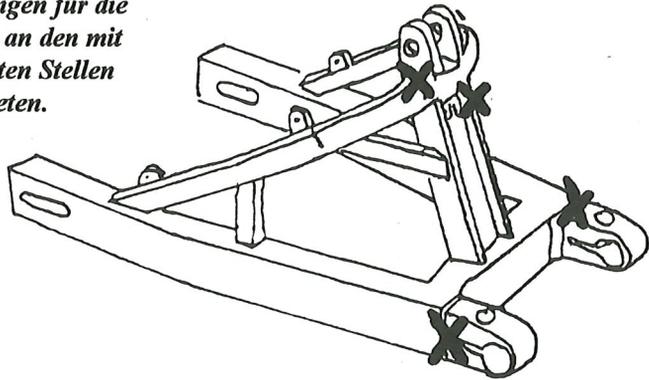
Auch an den neueren Modellen 900 SS, 906 und Superlight sind in Einzelfällen Risse entdeckt worden. Problemstellen sind die Stoßdämpferhalterung und die Schweißnähte im Bereich der Schwingenachse.

Es ist also allen Besitzern von Ducatis mit Alu-Schwingen zu raten, die Schwinge regelmäßig zu kontrollieren. Laßt Euch für die Kontrolle viel Zeit, demontiert gegebenenfalls das Radschutzblech und reinigt die Schwinge vorher gründlich. Haarrisse sind nur schwer zu erkennen.

Alle Risse sind in der Nähe von Schweißnähten aufgetreten. Laut unseren Informationen soll Ducati für die 92er Modelle sowohl das Schweißverfahren, als auch die Materialzusammensetzung für die Schwingen verändert haben, so daß die Probleme mit Rissen ab dem Modelljahr 1992 der Vergangenheit angehören sollen.

Trotzdem sollten auch Besitzer neuerer Ducis ihre Schwinge regelmäßig kontrollieren. Die mögli-

Auch an denen durch Streben verstärkten Schwingen für die 750 Sport können an den mit X gekennzeichneten Stellen Risse auftreten.



ausgetauscht. Gleichzeitig wurden Schwingenachse und Radabdeckung gewechselt. Diese Umrüstung fand nicht auf Initiative des Ducati-Werkes oder auf Veranlassung des Importeurs statt, sondern sie wurde von der australischen Verkehrsbehörde angeordnet. Genauso wurden in Neuseeland die Schwingen getauscht.

chen Folgen eines Schwingenbruches während der Fahrt sind nicht auszudenken.

Wer an seiner Schwinge auch nur kleinste Risse entdeckt, sollte sich sofort mit seinem Händler in Verbindung setzen, um die Schwinge austauschen zu lassen.

Veranstungskalender

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!

September

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 Taglioni und Franco Farne in Valle San Liberale.

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

26.09.1993

Grillhöck des Ducati Club Schweiz.

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

Oktober

01.10.-03.10.93

16. Einzylindertreffen des 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.

02.10.-04.10.93

Mac. Park Fun Day Weekend and Rally der Ducati Clubs aus SA und Victoria in Australien.

Info: Ducati Owners Club of Victoria, P.O. Box 16, Box Hill, Victoria, 3128, Australien.

03.10.1993

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

16.10.-17.10.93

Internationales Treffen des Moto Guzzi Club Frankreich bei Main-tenon.

Info: Guiot Jean Pierre, 4 Rue D'Auneau 28, F-320 Gallardon, Frankreich.

18.10.-24.10.93

Internationale Motorradausstellung in Mailand/Italien.

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

22.10.-24.10.93

13. Spaghetti Rally für italienische Motorräder beim Mt. Buffalo in Victoria/Australien. Info: Moto Guzzi Club of Victoria, PO Box 340, Balwyn, 3103 Australien.

23.10.-25.10.93

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

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

November

21.11.1993

Italian Motorcycle Concourse des Ducati Owners Club of Victoria/Australien in Kalorama Reserve.

Info: Ducati Owners Club of Victoria, P.O. Box 16, Box Hill, Victoria, 3128, Australien.

Mai

15.05.1994

Italdag mit Motorradausstellung im Militär Flugzeug Museum in Soesterberg in Holland.

MOTALIA

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

Viva Italia - viva Europa

6. Italo-Moto-Treffen Schweiz

Obwohl nur als nationales Italo-Moto-Treffen ausgeschrieben, fuhren Liebhaber und Fahrerinnen italienischen Maschinenbaus aus ganz Europa am 6. Italo-Moto-Treffen in Grünenmatt ein.

Die Oldies waren spärlich, die Modellvielfalt größer und neue Modelle stark vertreten.

Ob aus Dänemark oder Belgien, Holland oder Deutschland, von überall her waren sie in die Schweiz gekommen. Am ersten Abend waren gar mehr ausländische als einheimische Nummernschilder zu sehen. Den Pokal für die weiteste Anfahrt heimsten Ducatisti aus Griechenland ein, die stolz die Zuverlässigkeit ihrer Sportmaschinen unter Beweis stellten.

David und Goliath

Daß die kleinen italienischen Motorrad-schmieden in Europa die Führungsrolle

übernommen haben und selbst auf der Rennpiste dem Goliath aus Fernost die Stirn bieten, hat sich mittlerweile herumgesprochen. Auffällig groß war nämlich das Interesse von Fahrern japanischer Maschinen, die sich dem Reiz individueller Motorrad-Baukunst nicht verschließen wollten. Daß sie ihre Maschinen nicht auf einem separaten Platz abstellen mußten, machte die Sache natürlich noch sympathischer.

Einzelstücke von Individualisten

Zu bewundern gab es diesmal nicht vor allem Benellis, Morinis, Aermacchis oder MVs, die von vergangenen und ruhmrei-



Gefeiert wurde im großen Festzelt.

Dein Spezialist für Italiener und mehr...!

Claus Carstens, Hennstedt



DUCATI
VERTRAGSHÄNDLER

ARMEC

bimota



aprilia

- ◆ Jetzt zugreifen: Eine der letzten Mille GT's
- ◆ Guzzi's und Ducati's zu interessanten Preisen
- ◆ Highlight des Monats:
Verkauf aller Vorführmaschinen wie Quota,
Daytona, 750 SS, 900 SS, 888 S.P. 5,
Aprilia Extrema, Cagiva Elefant AC.
- ◆ Kohlefaseranlagen ab 1000,- DM

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

chen Zeiten zeugten. Vielmehr stahlen ihnen diesmal Einzelstücke die Schau, so zwei Ducatis: Die eine stellte ungeniert Motor, Rahmen und Blechteile in violetter Farbe zur Schau, während sämtliche Motordeckel und Aggregate mit Chrom blendeten. Den Pokal für das schönste italienische Motorrad holte sich eine Königswellen-Ducati: Mit Zentralfederbein und Breitschulterfelgen vereinigte sie Tradition und Hightech in perfekter Harmonie.

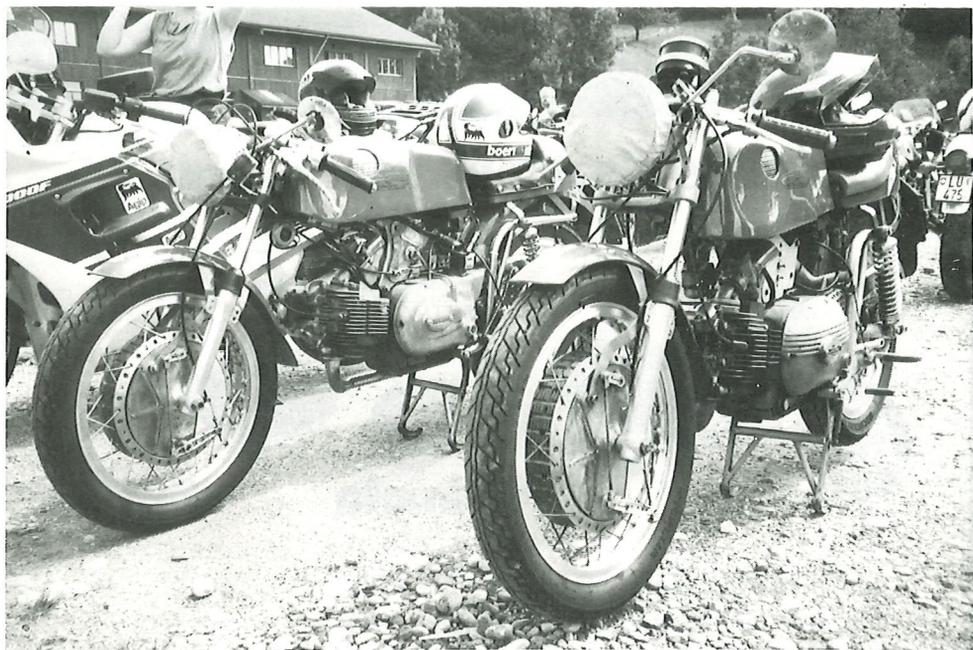
Arbeitsplatz nicht nur Geschwätz
Große Beachtung fanden neue Modelle wie Quota und Daytona von Guzzi oder

die 888 und das Monster von Ducati. Ihre Käufer bewiesen, daß ihnen Europa nicht fremd und Arbeitsplatzzerhaltung nicht nur Geschwätz ist.

LäBt Herzen höher schlagen

Die traditionelle Ausfahrt bildete den offiziellen Abschluß dieses familienfreundlichen und gemütlichen Anlasses. Sie führte über verträumte Weiden und an beschaulichen Bauernhäusern vorbei - und der Auspuffklang der vielen Maschinen ließ nicht nur die Herzen von Motorradfahrern höher schlagen.

Theodor Rüetschi



Auf dem Italo-Treffen in der Schweiz. Oben: Zwei Aermacchis mit riesigen Trommelbremsen. Unten: Eine Laverda Dreizylinder als Gespann.



Neuer Benelli-Importeur

Die Firma Röth, langjährigen Italo-Fans noch als Importeur von Moto Guzzi und Ducati im Gedächtnis, hat den Import der Marke Benelli übernommen. Im September soll die neue Modellpalette, die aus Mokicks, Leichtkraft-rädern und Rollern besteht, auf der Frankfurter IAA vorgestellt werden.

750er Ducati

In der Superbike-Klasse hat Ducati den Weltmeisterschaftstitel mehrmals hintereinander gewonnen, für die Sound of Singles-Klasse bildet die Supermono, die schon einige Rennen gewinnen konnte, eine ideale Basis. Jetzt will Ducati ein siegesfähiges Motorrad für die immer beliebter werdende 600er Super-sport-Klasse konstruieren. Genauso wie bei den Superbikes dürfen auch bei den 600ern die Zweizylinder mehr Hubraum haben: 750 ccm sind für Twins erlaubt.

Um an der Spitze mitfahren zu können, wurde ein neuer Vierventiler entwickelt, der wassergekühlt wird. Bei den Prüfstandsversuchen soll die 100 PS-Grenze überschritten worden sein.

Neue Bimota mit Suzuki-Motor

Bimota wird neben den schon im letzten Monat angekündigten Motorrädern auf der Motorradausstellung in Mailand wieder ein Motorrad mit Suzuki-Motor vorstellen. Nachdem Bimota in den achtziger Jahren verschiedene Modelle mit Suzuki-Triebwerken im Programm hatte, konzentrierte man sich in den letzten Jahren hauptsächlich auf Yamaha als Motorenlieferant.

Nun soll es mit der SB 6 wieder ein Suzuki-getriebenes Motorrad aus Rimini geben. Die SB 6 wird den Motor der GSX-R 1100 erhal-

ten, den Bimota mit einer Einspritzanlage zu einer Leistungsausbeute jenseits von 150 PS verhelfen will. Ein Alu-Brückenrohrrahmen verbindet Lenkkopf und Schwingenlagerung in gerader Linie. Ein herkömmliches Rahmen-Heck gibt es an der neuen Konstruktion nicht. Eine Tank-Sitzbank-Kombination aus Kohlefaser erlaubt, darauf zu verzichten und senkt das Fahrzeuggewicht. Das Mono-Federbein für die Aluminium-Schwinge wurde rechts hinter dem Zylinderblock angeordnet. Dadurch war hinter dem Motor genug Platz vorhanden, um die Auspuffanlage dort in die Höhe zu führen. Die Schalldämpfer sitzen unter der Sitzbank und die Abgase gelangen durch eine ovale Austrittsöffnung über (!) dem Rücklicht ins Freie. Von der Auspuffanlage ist von außen nichts zu sehen.

Zusätzlich wird Bimota eine überarbeitete db 2 i.e. zeigen, die nun über eine Einspritzanlage verfügt.

Die seit Jahren angekündigte BB 1, die 500er-Zweitakt-Bimota mit Achsschenkelfahrwerk und selbst entwickeltem Motor, hat endlich ihre Rennpremiere hinter sich gebracht. Bei einem Rennen der offenen Italienischen Meisterschaft konnte gleich beim ersten Einsatz mit dem dritten Rang ein Podestplatz erzielt werden.

Ducati Club Norwegen sucht Kontakt

Der norwegische Ducati-Club (Norsk Ducati Forening Desmodromene) möchte gerne Kontakte zu allen Ducati-Clubs weltweit aufnehmen. Der Club wurde 1988 gegründet und hat ca. 80 Mitglieder. In Norwegen wurden seit 1950 ca. 160 Ducatis zugelassen und jährlich kommen 5 - 10 neue Ducis dazu. Das entspricht einem Marktanteil von 3-4 % bei den Neuzulassungen.

Die Clubadresse lautet: NDFD, c/o Bernt Biberg, Toftesgate 50, N-0556 Oslo, Norwegen.

gehört - gesehen - gelesen

MV Agusta Club lädt ein

Der MV Agusta Club e.V. veranstaltet am kommenden Wochenende das 4. Internationale MV Agusta-Treffen auf der Kapfenburg bei Aalen. Zu den Programmpunkten zählt eine Rundfahrt am Samstag nachmittag. Der MV Agusta Club lädt alle Freunde italienischer Motorräder ein, sich nicht die Gelegenheit entgehen zu lassen, am 18. September auf der Kapfenburg Motorräder sehen, fotografieren und hören zu können, die sonst in Museen und Ausstellungen zu finden sind.

Modellpflege bei Husqvarna

Husqvarna hat alle Modelle umfangreich überarbeitet. Neu für alle Fahrzeuge ist eine Upside-Down-Gabel von Showa mit 45er Standrohren. Die Viertaktmodelle erhalten die leichtere und verwindungsfestere Schwinge der Zweitakter zusammen mit einem neuen Hebelsystem. In den Motoren sorgen leichtere Kolben für eine höhere Verdichtung und ein automatischer Ventilausheber soll das Anwerfen erleichtern.

Königswellen-Ducatis in Australien

Der Ducati-Club von West Australien hat in der aktuellen Clubzeitung aufgelistet, wieviele Motorräder der einzelnen Königswellen-Modelle offiziell nach Australien importiert wurden. In dieser Tabelle sind keine Grau- oder Eigenimporte aufgeführt:

750 GT	823
750 Sport	308
750 SS	281
860 GT	682
860 GTE	14
860 GTS	770
900 SSD	74
900 Darmah	1567
900 MHR	326
900 SS	1003
900 SS Darmah	100
900 S2	333
1000 MHR	111
1000 S2	55

Das in Australien mit Abstand erfolgreichste Modell war demnach die 900 Darmah gefolgt von der 900 SS und der 750 GT.



Vertragshändler



Tel. 07 61/462 63

79115 Freiburg, Schönauer Str. 2



ZWEIRAD + AUTO

Sportler • Tourer • Enduros • Roller

Mille GT's sofort lieferbar !

DM 13.990,- in rot + schwarz solange Vorrat reicht

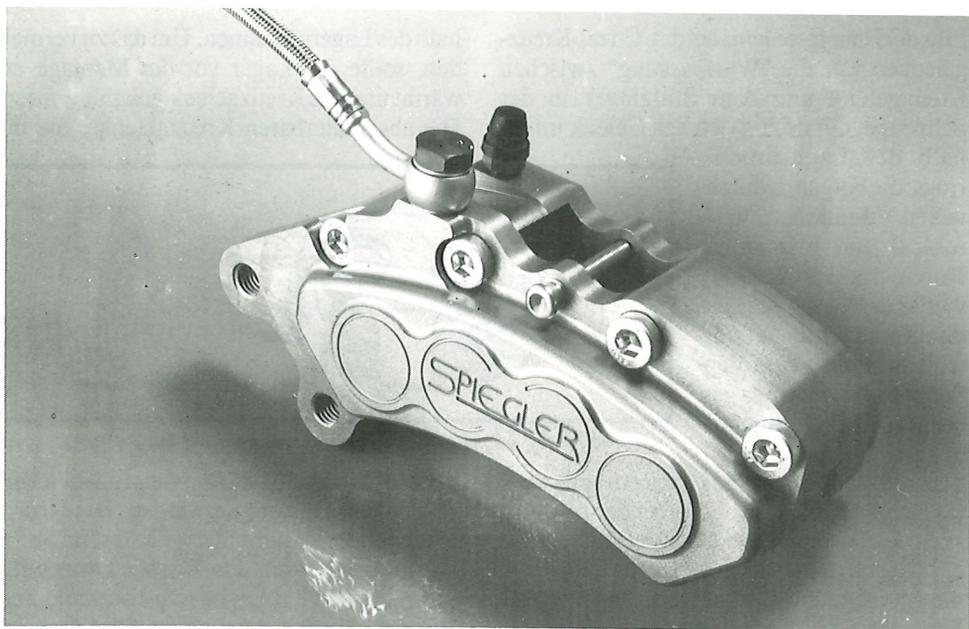
Viele weitere tolle Angebote: Vorfühomaschinen Pegaso 650 + Daytona - gebrauchte AF-1 - 125 usw., usw.

► 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.



Achtkolbenbremszange für Ducatis

Nachdem Vierkolbenbremszangen heutzutage für leistungsstarke Motorräder fast Standard sind und auch schon die ersten Sechskolbenbremszangen an Serienmotorrädern zu entdecken sind, hat die Firma Spiegler den nächsten Schritt getan und eine Achtkolbenzange entwickelt. Der Bremsattel paßt direkt an die Halterungen für Brembo-Vierkolbenbremsen, für die Gabelaufnahmen von Brembo-Zweikolbensätteln gibt es Halteplatten als Adapter (ca. 70 DM). Zuerst sollen die Bremsättel für die aktuellen Ducatis angeboten werden, das TÜV-Gutachten dafür soll in Kürze vorliegen. Eine Montage an älteren Ducis und allen gängigen Guzzi-Modellen ist ebenfalls geplant. Natürlich gibt es auch Adapter für andere Motorradtypen.

Ende des Jahres wird eine Radial-Handbremspumpe angeboten werden, die sich dadurch auszeichnet, daß der Kolbendurchmesser in den Größen 13, 15 und 17 mm variiert werden kann.

Die Firma Spiegler will sich in Zukunft auf das eigene Bremsprogramm konzentrieren, zu dem auch Vierkolbenättel und Bremscheiben gehören, und wird daher die bisher vertriebenen Brembo-Produkte aus dem Programm nehmen. Die Achtkolbenbremszange kostet ca. 1250 DM incl. Bremsbeläge, die Preise für die Beläge betragen 112 DM pro Satz.

Erster Guzzi-Händler in der Tschechei

In der Tschechei hat der erste Guzzi-Händler sein Geschäft in Susice eröffnet. Aus diesem Anlaß findet dort vom 17.-19.9.93 das erste Guzzi- und Italienertreffen in der Tschechei statt. Susice liegt zwischen bayrisch Eisenstein und Klatovy. In einer Gaststätte bestehen Übernachtungsmöglichkeiten (Schlafsack mitbringen). Ansprechpartner für weitere Informationen ist Herr Prucha (spricht Deutsch), Tel. 0041/10878940 n. 19 Uhr.

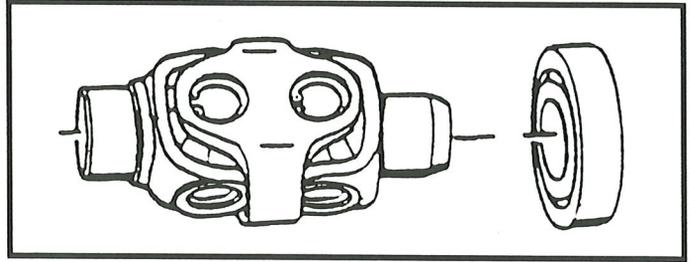
Gedanken zum Kreuzgelenk

Nach dem Artikel über die Guzzi-Kreuzgelenke haben wir in diversen Gesprächen ein paar Anregungen zu dem Thema gehört.

Eins der Hauptprobleme bei den Guzzi-Kreuzgelenken war die "Wurfpassung" zwischen Kreuzgelenk und dem Stützlager in der Schwinge. Oft drehte sich das Gelenk innerhalb des Lagerinnenrings, die Folgen dadurch waren Vibrationen, Verschleiß und Erhitzung. Durch die Erwärmung wurde das Fett natürlich dünnflüssiger und konnte sich leichter von den Schmierstellen, wo es gebraucht wird, verflüchtigen.

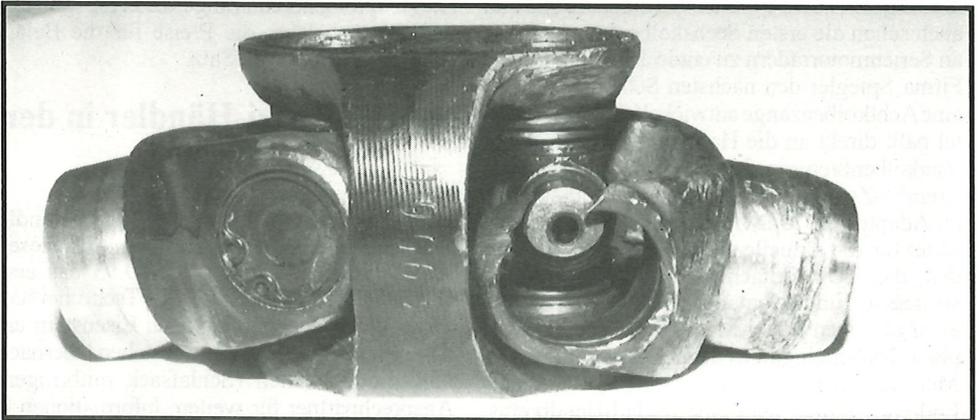
Seit 1992 wird von Moto Guzzi ein verbessertes Kreuzgelenk verwendet, bei dem die Passung des Lagersitzes exakter gefertigt ist. Da das Gelenk nun stramm im Lager sitzt, ist für die Montage ein Spezialwerkzeug vorgesehen. Mittels dieses Stanzers (Best-Nr. 28913300) soll das Gelenk in das Lager eingesetzt werden. Da hierbei die Hammerschläge vom Innenring des Lagers über die Kugeln an den Außenring weitergegeben werden, kann es hier zu Druckstellen inner-

halb des Lagers kommen. Um das zu vermeiden, sollte das Lager vor der Montage erwärmt und das Kreuzgelenk gekühlt werden. Die abschmierbaren Kreuzgelenke, die die



Wichtig ist, daß das Gelenk stramm im Lager sitzt.

Firma Hökenschnieder anbietet, müssen zum abschmieren ausgebaut werden. Das Kreuzgelenk soll aber normalerweise fest im Stützlager sitzen, durch den Ausbau können der Lagersitz und das Lager selbst verschleifen. Um den Ausbau des Lagers überflüssig zu machen, müßte man eigentlich zwei Bohrungen in der Gelenkglocke der Schwinge anbringen können, durch die man dann das Kreuzgelenk, ohne es ausbauen zu müssen, abschmieren kann. Im Fahrbetrieb müssen



Total zerstörtes Kreuzgelenk eines Moto Guzzi T 3 Gespanns. Der Besitzer glaubte aufgrund der starken Geräusche an einen Motorschaden.

diese Löcher natürlich verschlossen werden, ähnlich wie die Bohrung in der Kupplungsglocke, durch die man die Markierungen auf der Schwungscheibe sieht. Man wird aber vermutlich trotzdem nicht um den Ausbau der Schwinge herumkommen, da dem Abschmieren im eingebauten Zustand voraussichtlich eine Rahmenstrebe im Weg ist. Ist das Kreuzgelenk kaputt, muß eigentlich nicht unbedingt ein neues gekauft werden. Solange der Lagersitz noch nicht verschlissen ist, könnten neue Kreuze eingesetzt werden. Man müßte mal bei Gelenkwellen-Firmen, die man im Branchentelefonbuch finden kann, anfragen, ob es passende Gelenkkreuze einzeln gibt und was die kosten. Vielleicht weiß ja einer der Motalia-Leser etwas über passende Ersatzteile? Ich habe jedenfalls letzens an einer Tankstelle in Schweden Gelenkkreuze in unterschiedlichen Größen gesehen, die nur ca. 30 DM gekostet haben.

SILENT HEKTIK
AUTOMOTIVE HARD & SOFTWARE

" WIR MACHEN IHREM MISCHER BEINE ! "



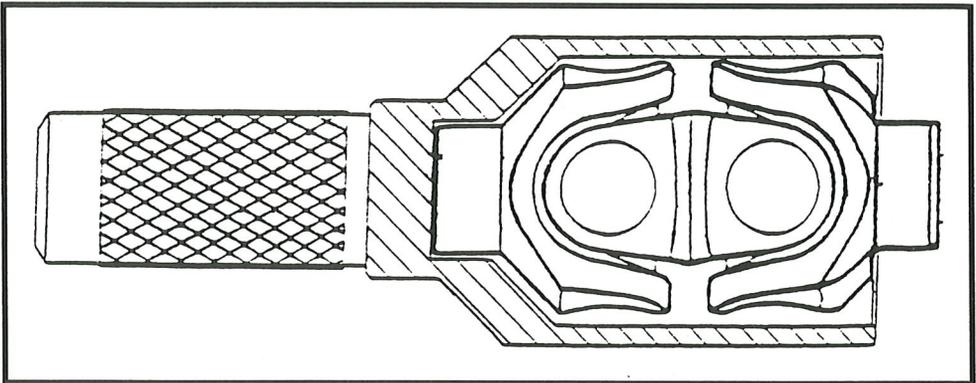
Digital-Zündung
keine externe Blackbox
Präzisions-Hall-Sensoren
16 Kennlinien umschaltbar
sehr geringer Stromverbrauch
einfache Schnell-Montage
für Marelli & Motoplat Verteiler
Modul+Spule+Kabel DM 797.-



Symmetrische Zündspule
phasengleiche Ausgänge durch
2 Hochspannungs-Wicklungen
extra lange Funkendauer
Mega-Output bis 40KV/160mJ
Polyamid-Glasfaser-Gehäuse
Made in Germany
MasterCoil 2.7Ω DM 197.-

A. Kurpas Steinstr. 30 D-59425 Unna T.02303 - 66186

Die Zeichnung unten zeigt das Kreuzgelenk mit dem Spezialwerkzeug für die Montage.



Leserbrief zum Thema Kreuzgelenk

Hallo,
wie immer habe ich im Non-Stop-Verfahren die Motalia durchgelesen. Die Beiträge waren, auch wie immer, toll und informativ. Doch bei einem kann und will ich Eurer Logik nicht folgen. Auf S. 25 könnte man aus den Beispielen von Spitfire und BMW R 100 R folgern, daß Kardan-Gelenk-Brüche unausweichlich seien. Das mag für Guzzi und Triumph (Automobile) gelten, da die beiden Marken ihre Kunden nicht gerade

mit höchster Qualität verwöhnen! Bei BMW ist ein solcher Schaden eher außergewöhnlich und mag auf einem Ausreißer beruhen. Ich fahre seit 1974 nebenher immer wieder BMW. Es mögen auf den verschiedensten Typen ca. 100.000 km zusammen gekommen sein. Es gab zwar diverse Pannen, ein Kardan-Gelenk-Bruch war nie dabei. Obwohl das vordere (alte und einzige) Gelenk nur durch eine Gummimanschette geschützt ist. Sicherlich könnte Guzzi hier qualitativ einiges verbessern.
Mit freundlichen Grüßen Martin Brabandt

Gilera Nord Cape

Der "Motorradfahrer" testet das italienische Funbike auf dreieinhalb Seiten der Septemerausgabe. Fünf Fotos gehören zu dem Artikel.

Ducati 888 SP 5

In einem zweiteiligen Test von sieben sportlichen Motorrädern versucht "PS" 'Das weltbeste Sport-Motorrad' zu ermitteln. Der zweite Teil ist auf neuneinhalb Seiten des Septemberheftes zu finden. Zahlreiche Fotos zeigen die Kontrahenten. Den Test beendet die Duc auf dem vierten Platz. Den größten Punkteabzug gab es in den Sparten Preis und Serviceaufwand. Im gleichen Heft ist ein Vergleichstest zu finden, in dem die Ducati gegen die beiden Vierzylinder-Motorräder Kawasaki ZXR 750 R und Yamaha YZF 750 SP antreten muß. Hier belegt die Duc den zweiten Platz. Geringe Punkte wurden in den Bewertungskriterien Preis und Bremswirkung für die Duc vergeben.

Moto Guzzi Falcone

"Motorrad Classic" widmet sich in Heft Nr. 5/93 den Einzylindern aus Mandello. Ein Bericht über die Halbliter-Modelle mit liegendem Zylinder nimmt sechzehn Seiten ein. Auf einundzwanzig Abbildungen werden die unterschiedlichen Ausführungen des legendären Falken gezeigt.

Ducati M 900 Monster

In dem regionalen Motorradmagazin "Kradblatt" befindet sich ein drei Seiten umfassender Fahrbericht der Ducati Monster. Das Titelblatt und sieben Fotos im Bericht zeigen das eigenwillige Naked-Bike in der Septemerausgabe.

Rumi

Ein Bericht über die Motorradmarke Rumi ist in "Motorrad Classic" 5/93 zu finden. Auf 10 Seiten mit achtundzwanzig Bildern wird die Firmengeschichte erzählt.

Bimota YB 10 Biposto

Auf einer knappen halben Seite einschließlich eines Fotos stellt "motorrad, reisen & sport" die zweisitzige Bimota in Heft 9/93 vor.

Moto Guzzi Daytona

"motorrad, reisen & sport" widmet in einer Reihe von Kurz-Tests eine knappe halbe Seite mit Bild dem Flagschiff der Guzzi-Reihe. Der Artikel befindet sich im Septemberheft.

Aprilia Pegaso 650

Der "Tourenfahrer" testet auf neun Seiten des Heftes 9/1993 die Einzylinder-Enduro. Der Artikel umfaßt 14 Bilder.

Ducati Clubrennen in Österreich

Auf vier Seiten berichtet "mo" in Heft 9 über das Ducati-Clubrennen in Zeltweg. Der Autor konzentriert sich größtenteils auf das SOS-Rennen, an dem mehrere Supermonos teilnahmen. Acht Fotos bebildern den Artikel.

Cagiva 125 Mito

Eine Vorstellung der Zweitakt-Cagiva ist in "motorrad, reisen & sport" auf nicht mal einer halben Seite zu finden. Ein Bild zeigt das Motorrad in Heft Nr. 9.

Vespa SKR 125 Skipper

Auf einer knappen Seite befindet sich in der Septemбераusgabe von "mo" eine Vorstellung des neuen Vespa-Rollers mit 125 ccm und 13,6 PS. Ein Bild zeigt den City-Flitzer.

Aprilia AF-1 Sport Pro

Eine halbe Seite mit einem Bild nimmt ein Kurztest des Zweitakters aus Noale ein. Zu finden ist der Artikel in der Septemбераusgabe von "motorrad, reisen & sport".

Ducati 750 SS/900 SS/ 888 Strada

In einer Reihe von Kurztests werden die drei Ducatis in "motorrad, reisen & sport" beschrieben. Eineinhalb Seiten mit drei Abbildungen sind den drei Sportlern aus Bologna in der Septemбераusgabe eingeräumt worden.

Morini Chopper

Einen recht eigenwilligen Morini-Umbau stellt "Bikers live" auf zwei Seiten vor. Der Artikel in Heft Nr. 5/1993 geht über zwei Seiten und sechs Fotos zeigen das skurile Motorrad.

Gilera RC 600 R

Drei Fotos zeigen die Gilera RC 600 R in einem Fahrbericht, der auf einer Seite in "PS" Nr. 9/1993 zu finden ist.

Rumi RMS 650 Supermono

Ein Fahrbericht des Einzylindermotorrades aus Italien ist auf zwei Seiten in der Septemбераusgabe von "PS" abgedruckt. Der Artikel ist mit vier Fotos bebildert.

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

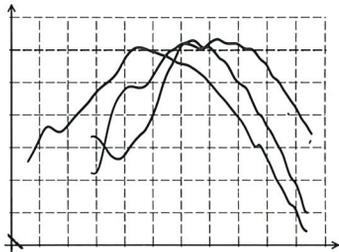
Unser Motto für die
Tuning-Saison ab
Sommer 92:

**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

Norwegen - Sommerurlaub im ewigen Schnee

Angeregt durch den Norwegen-Reisebericht in der Motalia Nr. 48 beschlossen wir, in diesem Jahr für eine verlängerte Woche nach Skandinavien zu fahren. Als Termin wählten wir die letzte Maiwoche und die ersten Juni-Tage, und das aus einem guten Grund: Am letzten Mai-Wochenende fand das Treffen des Norsk Moto Guzzi Club in Olden statt und ein Wochenende später war das schwedische Italo-Treffen in Eskilstuna geplant.

Am 27. Mai starteten wir, Susi und ich, mit zwei Guzzi Californias morgens um 7.30 Uhr. Eine gehörte uns, die andere hatte uns Klaus geliehen, der zu dem Zeitpunkt mit seinem Wohnmobil in Richtung Süden unterwegs war. Wir hatten uns entschieden, durch Dänemark nach Hirtshals zu fahren, um dort die Fähre nach Kristiansand zu entern. Jütland ist flach und langweilig zu fahren. Das Fährterminal erreichten wir kurz vor dem Ablegen des Schiffes und kaum waren wir an Bord, wurden auch schon die Luken geschlossen.

Nach dem Vertäuen der Motorräder hatten wir ca. vier Stunden Überfahrt vor uns. Genug Zeit zum Entspannen und für ein Mittag-

essen. Das Einlaufen des Schiffes in die Bucht vor Kristiansand vorbei an unzähligen Inseln und Landzungen sollte man auf alle Fälle vom Deck aus genießen. Ein herrlicher Anblick und wir Deppen hatten natürlich den Fotoapparat bei den Motorrädern gelassen.

In Norwegen bestimmt die Natur den Verlauf der Straßen

Von Kristiansand ging es Richtung Norden. Da Norwegen durch Fjorde zerklüftet und von Gebirgszügen durchzogen ist, hat man nicht viel Auswahl, welche Straße man benutzen will und muß manchen Umweg gegenüber der Luftlinie akzeptieren. Am ersten Abend fuhren wir in Norge bei strahlendem Sonnenschein ca. 100 Kilometer, auf denen



Wälder, Seen, Berge, Sonne und Motorräder, die besten Voraussetzungen für einen herrlichen Urlaub.



Zum Übernachten bieten sich in Norwegen Hütten an, die man überall preisgünstig mieten kann.

wir mehrmals anhielten, um die schöne Landschaft auf Zelluid zu bannen.

Gegen 21 Uhr hielten wir bei einem Campingplatz an, um nach einer Hütte zu fragen. Überall in Norwegen gibt es Hütten zu mieten. Die meisten dieser kleinen Holzhäuser sind für vier Personen ausgelegt und kosten 40 - 60 DM für eine Nacht (In der Hauptsaison teurer). Zu der Ausstattung gehören in der Regel neben Betten, Stühlen und Tisch: Heizung, elektrische Kochplatte/n, Kühlschrank und natürlich Licht. Wasser, Toiletten und Duschen befinden sich meistens in einem Sanitärhaus, wie auf Campingplätzen üblich. Es gibt aber auch Hütten, bei denen das dazugehört, die sind aber seltener und dementsprechend teurer.

Unsere erste Hütte lag idyllisch zwischen Tannen direkt an einem flachen See. Ein paar hundert Meter entfernt rauschte ein ca. 200 Meter hoher Wasserfall in die Tiefe und murmelte uns in den Schlaf.

Am nächsten Tag ging es weiter Richtung

Olden. Nach nicht mal 150 Kilometern fanden wir uns auf einer Hochebene wieder, die noch reichlich mit Schnee bedeckt war. Wir hatten zwar damit gerechnet, weiter im Norden auf den Pässen auf Schnee zu treffen, aber daß wir schon soweit im Süden kilometerlang durch Winterlandschaften, im Sommerurlaub, fahren würden, hatten wir nicht erwartet und dementsprechend waren wir nicht warm genug gekleidet.

Soviel Schnee hatten wir nicht erwartet

Nach dem ersten Serpentinabstieg ging es vorbei an dem Wasserfall 'Die Schwestern', dessen Wassergischt auf die Straße spritzt nach Odda. Von dort aus fuhren wir am östlichen Ufer des Sorfjord zum Fähranleger in Brimes. Diese Straße direkt am Fjord erinnerte mich stark an die Küstenstraßen rund um den Lago de Como beim Guzzi-Werk in Italien. In Brimes setzten wir mit einem Schiff über den Fjord und dort erwartete uns der erste lange Tunnel mit ca. 8

Kilometern Länge. Über Voss ging es immer weiter Richtung Norden und beim durchqueren der zweiten Hochebene hatten wir das Gefühl, mitten in den Alpen gelandet zu sein. Direkt rechts und links neben der Straße

oder wir fuhren bei Temperaturen gerade über dem Gefrierpunkt über verschneite Hochplateaus, auf denen die Seen mit Eisschollen bedeckt waren. Hatten wir am Anfang noch darauf geachtet,



Schneebedeckte Berge mit herrlichen Serpentinstraßen machen das Motorradfahren zum reinen Vergnügen.

gingen senkrechte, meterhohe Schneewände in die Höhe, und wir fuhren wie in einer schmalen Schlucht, in der es verdammt kalt war, weil dort die Sonne nicht reinscheinen konnte.

Nachdem wir wiederum einen langen Tunnel durchfahren hatten, kamen wir auf der anderen Seite in einer Frühlingslandschaft mit herrlichem Ausblick über Viksøyri und den Sognefjord wieder ans Tageslicht. In Vagnes setzten wir mit der Fähre nach Dragsvik über. Am Ende des Seitenarms des Fjords ging es in Serpentin wieder hinauf auf die nächste schneebedeckte Hochebene. Die ganze Fahrt war ein ständiges auf und ab. Entweder ging es bei ca. 20 Grad an Fjorden entlang

immer frühzeitig zu tanken, hatte ich angesichts der überwältigenden Landschaft vergessen, auf den Tageskilometerzähler zu achten. Als ich dann auf Reserve schalten mußte, fiel mir schlagartig ein, daß die Tankstellen in Norwegen weit gestreut sind. (Ich kann mich noch gut daran erinnern, wie ich vor fünf Jahren ohne Benzin in Norwegen liegengeblieben bin.) Als nach 20 Kilometern immer noch keine Ortschaft, geschweige denn eine Tankstelle in Sicht war, wurde ich langsam unruhig, versuchte möglichst spritsparend zu fahren, und wenn es bergab ging, ließ ich mich rollen. Mit vermutlich dem allerletzten Tropfen erreichten wir eine Tankstelle. Während ich mit unserer getunten Guzzi



Rast auf der Ausfahrt beim Guzzi-Treffen.

den Tank völlig leergelutscht hatte, war Susi mit der serienmäßigen Cali von Klaus noch nicht einmal auf Reserve. Tja, Tuning bedeuten, daß man nicht nur beim Umbau viel Geld bezahlen muß, sondern auch der Spritverbrauch steigt meistens.

Jetzt hatten wir noch ca. 70 Kilometer bis zum Treffen des norwegischen Guzzi-Club vor uns. Mit einem kleinen, ungewollten Umweg wurden es fast 100 Kilometer. Kurz vor dem Treffenplatz fing es an zu nieseln, und wir waren froh, als wir endlich unser Ziel erreicht hatten. Für die 635 km dieses Tages hatten wir über dreizehn Stunden gebraucht.

Das Guzzi-Treffen in Olden

Das Treffen fand auf einem kleinen Campingplatz direkt an einem See statt. Wer wollte, hatte die Möglichkeit, Hütten oder Wohnwagen zu mieten. Wir bauten unser Zelt auf, und konnten danach einige Bekannte aus Deutschland und Skandinavien begrüßen. Die Nacht war so hell, daß wir erst spät den Weg in die Schlafsäcke fanden.

Am Samstag veranstaltete der Club eine Rundfahrt, zu der wir mit ca. 90 Motorrädern aufbrachen. Gemeinsam fuhren wir zu einem Ausleger des Jostedalsbreen, dem größten Gletscher Südnorwegens. Unsere Karavane

erregte bei den Norwegern einiges Aufsehen. Viele kamen aus den Hütten heraus und winkten uns freundlich zu. Die Autofahrer fuhren rechts ran, um uns mit den vielen Gespannen, die dabei waren, vorbeizulassen. Überall nur freundliche Ge-

sichter. Dort gab es kein intollerantes Gehabe; Geschimpfe oder Gedanken an Ruhestörung. Nur ein roter VW Passat versuchte sich auf Krampf im Gegenverkehr an den Gespannen vorbeizuquetschen, mußte aber einsehen, daß es nicht ging und zurücksetzen. Daß es sich um ein Auto mit Nürnberger Kennzeichen handelte, sagt wieder alles!

Nach einer längeren Pause ging es in ein Restaurant, wo allen Teilnehmern ein üppiges Essen serviert wurde. Nach dem Mahl fuhren wir zurück zum Platz, wo uns ortsansässige Fischer ihre Fangmethode vorführten. Danach gab es als norwegische Spezialitäten frischen Fisch vom Grill und Bier, das nach einem alten norwegischen Rezept gebraut worden war.

Nach dem Treffen ging es weiter, immer Richtung Norden

Am Sonntag fuhren wir nach einem zweiten Abstecher zum Jostedalsbreen weiter, wie immer Richtung Norden. Tagesziel waren der Geiranger und die Trollstigen. Unser Weg führte uns zum Sommerskigebiet. Auf einer Strecke von 15 km legten wir ca. 11 km in drei langen Tunneln zurück. Der letzte dieser Tunnel ging bergab und wir erwarteten, in einer frühlinghaften Landschaft wie-

der die Sonne zu erblicken. Doch stattdessen spuckte uns der Berg auf die Hochebene des Dalsnibba. Dort fuhren wir kilometerweit zwischen meterhohen Schneewänden. Ein irres Gefühl, das man nur schwer beschreiben kann. Bei den Bergabserpentinien zum Geiranger mußte ich mir vorstellen, was wohl passieren würde, wenn die Bremsen versagen und ich in der Schneewand verschwinden würde. Als wir am Geiranger angekommen waren, wäre ich am liebsten umgekehrt, um die Strecke noch einmal zu fahren.

Beim Geiranger, dem berühmten Postkartenfjord, herrschte großer Touristentrubel. Wir machten ein paar Bilder von den Aussichtsplattformen und setzten unsern Weg auf der 'Goldenen Route' fort. Das nächste Ziel war der Trollstigen, ein bekanntes Serpentinstraßenstück, von dem wir ehrlich gesagt etwas enttäuscht waren. Die geraden Etappen zwischen den Haarnadelkurven sind doch etwas lang. Da haben die Serpentinien hinab zum Geiranger und auf der anderen Seite die 12 Spitzkehren der Adlerstraße gleich wieder rauf mehr Spaß gemacht. Wo wir gerade beim Fahrspaß sind: Ich hatte kurz vor unserer Abfahrt auf unsere Guzzi neue Reifen aufziehen lassen. Mein Reifenhändler, Walter Salewski aus Bardowick, hat mich zu Bridgestone Battlax überredet. Mit diesen Reifen ist das Motorrad deutlich handlicher als mit den Metzeler-Pneus, die ich vorher drauf hatte. Beim direkten Vergleich zwischen den beiden Calis hatte man das Gefühl, daß es unterschiedliche Motorräder sind. So einen Unterschied machen die Reifen aus.

Wenn ich das vorher gewußt hätte, hätte ich diese Reifen auch auf meine Saturno aufziehen lassen. Vermutlich wäre sie damit noch handlicher als mit den Dunlop Sportmax. In der Nähe von Voll am Romsdallsfjord mieteten wir uns für zwei Nächte eine Hütte. Für die 245 km Tagesetappe hatten wir mit vielen Pausen neun Stunden gebraucht.

Alesund - die Jugendstilstadt

Am Dienstag fuhren wir mit nur einer Guzzi und ohne Gepäck nach Alesund an der Westküste Norwegens. Diese Stadt ist auf drei Inseln gebaut. 1904 brannte die Innenstadt völlig ab und wurde komplett im Jugendstil wieder aufgebaut und so ergibt sich ein einheitliches Stadtbild, wie man es nur selten findet. Einen herrlichen Ausblick über die Stadt hat man vom Berg Aksla, den man über einen serpentinähnlichen Fußweg mit 418 Stufen "erklimmen" kann. Als wir schnaufend oben ankamen, stellten wir fest, daß es auf der anderen Seite eine Straße gibt, die den Berg heraufführt.

Auf dem Rückweg fing unsere Guzzi an, bei niedrigen Drehzahlen und beim Beschleunigen zu stottern. Meine Vermutung war, daß etwas Wasser in die Vergaser gekommen war, da es in der Nacht und teilweise auch am Tage geregnet hatte. Also reinigte ich die Schwimmerkammern, als wir wieder zurück auf dem Campingplatz waren. Ob die Guzzi nun wieder richtig lief, probierte ich nicht aus, ich wollte die anderen Campinggäste nicht aus den Betten werfen.

Am nächsten Tag kamen wir nicht weit, das Stottern wurde immer schlimmer. Weil es

Ducati

Gilera

SPIEGLER
BREMSSTECHNIK

brembo

bftubo

MOTOR
RAD
HANDEL
Raphael
Ulrich

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

Service für Neu- und Gebrauchtmotorräder

Schweißen von Aluminium und Nirow

Dreh- und Bohrarbeiten

SLICK 50

DAVIDA

Helme und Motorradbekleidung
Traditionals made in England



Die Stabkirche von Borglund ist komplett aus Holz gebaut.

von Zeit zu Zeit nieselte, machte ich mich im Schutze eines Bushaltestellenhäuschens auf die Fehlersuche. Schnell stellte ich fest, daß es der rechte Zylinder war, der nicht so wollte, wie er sollte. Da beim Austausch der Vergaser von rechts nach links das Problem nicht mitwanderte, konnte es eigentlich nur die Zündung sein. Als ich den Verteilerdeckel entfernt hatte, sah ich, daß der Unterbrecher des rechten Zylinders kaum noch öffnete. Obwohl ich die Kontakte erst kurz vorm Urlaub eingebaut hatte, war bei einem der beiden Unterbrecher der Kunststoffhammer,

der auf der Verteilerwelle läut, stark verschlissen. Scheiß No-Name-Kontakte! Wem soll ich hier die Schuld geben, dem Zubehörhändler oder Bernd, der sich meine kontaktlose DMC-Zündung geliehen hatte, um sie in seinem Guzzi-Renngespann zu testen? Also Kontakte neu eingestellt und danach lief die Guzzi wieder prima.

Eigentlich wollten wir nach Roros, um dort die historische Goldgräberstadt dicht an der schwedischen Grenze zu besichtigen. Doch das immer schlechter werdende Wetter "überredete" uns, in Oppdal Richtung Süden abzdrehen. Als wir gerade mal wieder eine Hochebene überquerten, glaubte ich meinen Augen nicht zu trauen. Es schneite - am 1. Juni! Doch nach dieser Hochebene schien wieder die Sonne. Über Dombas und Vagamo fuhren wir nach Lom. Dort übernachteten wir auf einem riesigen Campingplatz, auf dem man auch

Luxushütten mit Fernseher etc. mieten konnte. Morgens besichtigten wir die Stabkirche von Lom, die nur wenige hundert Meter von unserem Campingplatz entfernt war. Die norwegischen Stabkirchen wurden in der Zeit der Christianisierung gebaut und bestehen komplett aus Holz. Von den ehemals ca. 1000 Kirchen sind nur noch 25 übriggeblieben. Nach dem Einkaufen nahmen wir bei aufklarendem Wetter wieder die Straße unter die Räder. Von Lom ging es durch den Jotunheimen Nationalpark. Die höchste Paßstraße Skandinaviens schraubte uns auf 1450 m, wo

es leicht
schneite. Man
gewöhnt sich
an alles.

Als wir die her-
vorragend er-
haltene Stab-
kirche von Bor-
glund besich-
tigten, sagte
mir meine
Freundin, daß
die geliebene
Guzzi im
Schubbetrieb
Geräusche
machte. Ein
kurzer Check
bestätigte die
Befürchtung,
daß das Kreuz-
gelenk hinüber

war. Also beschlossen wir, den Urlaub abzu-
brechen und vorsichtig direkt nach Oslo zu
fahren, um dort die Fähre nach Kiel zu neh-



Der Geirangerfjord ist eine der Touristenattraktionen.

men. An einer Tankstelle kam ich auf die Idee
mit dem Kettenspray (siehe letzte Motalia).
Die Geräusche waren weg und wir fuhren
langsam und vorsichtig weiter. Kurz vor Oslo
mieteten wir wieder eine Hütte. Um den
Urlaub doch nicht so abrupt zu beenden,
entschieden wir uns, auf direktem Weg durch
Schweden zurück zu fahren.

Am nächsten Tag hatten wir uns Göteborg als
Tagesziel gesetzt. Beim Durchqueren von
Oslo stellten wir fest, daß alle Kraftfahrzeuge
Maut bezahlen müssen. Nur Motorräder dür-
fen die Zahlstellen kostenlos passieren. In
Deutschland unvorstellbar. Auf dem Cam-
pingplatz in Göteborg bauten wir unser Zelt
auf und verbrachten den Abend im Liseberg,
einem Freizeitpark direkt in der Stadt.

Die schwedische Westküste entlang und über
die Vogelfluglinie zurück nach Hause führte
uns die letzte Tagesetappe über zwei Fähren
und 200 km durch Dänemark wieder nach
Deutschland. Am Freitag abend, zwei Tage
früher als geplant, waren wir wieder zu Hau-
se. Auf das Treffen in Schweden mußten wir
aus Schicherheitsgründen verzichten.

Felix und Susi

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

89407 Dillingen-Schretzheim

Telefon 09071/2837

Telefax 09071/8428

Presseschau

Liebes Motalia-Team

Liebe Leser

vor zwei Jahren habe ich mir eine '86er Cali 2 zugelegt, jetzt bin ich mit den äußerlichen Umbauten "weitgehend" fertig (Einzelsitz, breiter Lenker, K&N, etc.). Für den kommenden Winter habe ich nun vor, die Motorinnereien zu verbessern. Darum würde ich mich freuen, wenn mir Erfahrungen mitgeteilt werden könnten, die auf folgenden Gebieten gemacht wurden:

Kontaktlose Zündanlagen, die ohne Verteiler betrieben werden (DMC, Silent Hektik, o. Ä.)

Stirnräder oder Zahnriementrieb

Drehmomentsteigerung mit Serienköpfen (Nockenwellen, Krümmeranlagen, etc.)

Speichenräderrumbauten mit breiterem Hinterreifen und Serienschwinge (evtl. 140er auf 3.50x18)

Ziel des Umbaus soll keine Leistungssteigerung sein (LM-Köpfe o. Ä.) sondern mehr Drehmoment im unteren Drehzahlbereich. Schreibt Eure Erfahrungen an: Markus Stratthaus, Ostpreußenring 1, 68723 Schwetzingen.

Viele Grüße und viel Sonne Euer Markus.

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. Hökenschnieder	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
Gosi's Guzzi	Langenberger Str. 463	54277 Essen
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.

2. Mühldorfer Ducati Treffen

Nachdem unsere Generalprobe letztes Jahr so prächtig gelaufen ist, wurde heuer die Werbetrommel gerührt und viele Leute angeschrieben. Doch Petrus spielte nicht mit!

Pünktlich zum Samstag goß es in Strömen. Gegen Mittag hörte es zu regnen auf, und der erste Gast, Michael aus Germering, war mit einer schönen Scrambler da. Was am Nachmittag trotz wolkenverhangenem Himmel an Besuchern kam, war nicht zu glauben!

Gute 65 Maschinen wurden um 16.00 Uhr gezählt, davon fast 70% Königswellen! Darunter befanden sich 10 Einzylinder. Ein Besucher brachte es auf den Punkt: "Mehr Klasse als Masse!" Unvorstellbar was hier los gewesen wäre, wenn das Wetter besser gepaßt hätte. Die weiteste Einzylinder Anfahrt hatte Karl Sprügel vom Duc-Club Schorndorf mit seiner Vento. Was traditionell mit einer Flasche Vino Rosso belohnt wurde. Der Abend wurde lang und unseren Gästen mundete das köstliche Mühldorfer Weißbier sehr gut. Unser traditionelles Nachtlager, die ausgediente Kegelbahn wurde rich-

tig voll. Es wurde wieder eine Mordsgaudi, die Kalauer rissen nicht ab. Neue Spitznamen entstanden wie "El Grappa" und "Don Labro". Dieser hatte zur allgemeinen Belustigung wieder eine Luftmatratze "Modell 1910" dabei, welche unter schallendem Gelächter den Geist aufgab.

Der Sonntag präsentierte sich mit Dauerregen, so daß das Gaudierennen ala "Werner" auf nächstes Jahr verschoben wurde. Nach einer Phonmessung wurde eine Einzylinderausfahrt mit dem D.C. Schorndorf ins Auge gefaßt und die Teilnehmer verabschiedet.

Vom Italiener-Stammtisch grüßt Josef Stark

P.S. Wir freuen uns über jeden neuen Besucher bei unserem monatlichen Stammtisch. Es kommen nicht nur Ducati-Fahrer! Benelli, Guzzi, Laverda, Morini, sogar ein MV-Fahrer sind dabei. Also auf zum Pauli-Wirt!



Die Zeit ist gekommen....

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



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

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

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

**EUROSPEED
VIDEOS**

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos für Viertaktfans

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

Je ca. 60 Minuten Rennszenen, Technik und Details

Die Motorrad-Sport Videos für Insider

Absender:

Bitte freimachen,
falls
Briefmarke zur
Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur **private** Kleinanzeigen sind kostenlos.

Bitte Telefonnummer nicht vergessen!

Rubrik: _____

Text: _____

Antwort

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

Absender:

Bitte freimachen,
falls
Briefmarke zur
Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten
Poster.

- per Scheck/bar über DM liegt bei.
 per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

Antwort

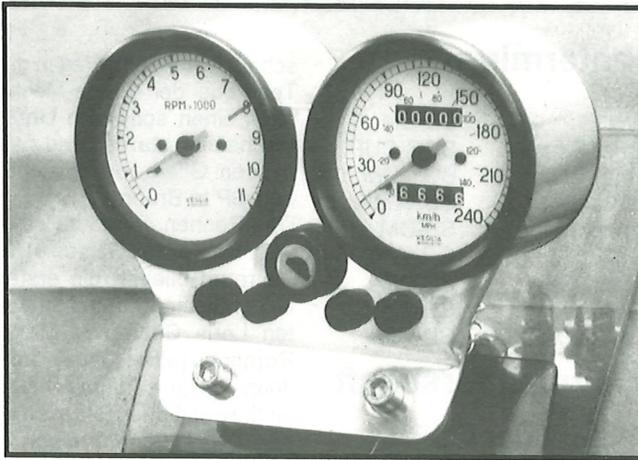
**Verlag Felix Hasselbrink
Schönbergerstr. 2
24321 Lütjenburg**

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

Datum

Unterschrift

Aluminium-Cockpit für Moto Guzzi



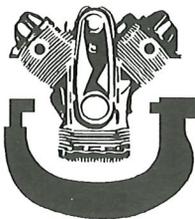
Das Cockpit ist aus Aluminium hergestellt und hochglanzpoliert.

Das Cockpit wird mit Kontrolllampen 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

19.09.	Assen/NL	SB-DM
25.09.	Dahlemer Binz	SOS-CUP
25.09.	Dahlemer Binz	BOT-DM
26.09.	Monza/I	SB-WM
26.09.	Hockenheim	SB-DM
26.09.	Jarama/E	GP-WM
03.10.	Donington/GB	SB-WM
17.10.	Estoril/E	SB-WM
07.11.	Mexico City/MEX	SB-WM

Straßen-Weltmeisterschaft

Grand Prix in der CSFR

Die Rennen in der CSFR fanden bei heißem Wetter und vor ca. 100.000 Zuschauern statt.

125er-Klasse

In der kleinen Klasse boten sich die beiden Honda-Fahrer Dirk Raudies und Kazuto Sakata fast das ganze Rennen über einen Zweikampf. Bis zur Zielkurve war offen, wer das Rennen als Sieger beenden würde. Im Spurtspurt hatte der Japaner die Nase vorne und konnte die volle Punktezahl auf seinem Konto verbuchen.

Die Hoffnungen der Aprilia-Fans lagen auf dem deutschen Ralf Waldmann, der im Warm-Up die zweitschnellste Zeit fuhr. Aber schon in der ersten Runde stürzte Waldmann durch einen Highsider. Bester Aprilia-Pilot wurde Carlos Giro auf dem sechsten Rang vor seinem Markenkollegen Peter Öttl.

Obwohl Giro in diesem Jahr erst zweimal die Zielflagge gesehen hat und in der Punkte-Tabelle mit 20 Zählern auf dem zwanzigsten Platz liegt, steht er bisher als einziger Aprilia-Werksfahrer in der 125er-Klasse für 1994 fest.

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

250er-Klasse

Schon vor dem Start wurde das Viertelliterrennen von einem traurigen Zwischenfall über-

schattet. Auf dem Weg in die CSFR hatte der Teambus der Gilera-Mechaniker in Österreich einen schweren Unfall, bei dem zwei Mechaniker starben und zwei weitere verletzt wurden. Gilera zog daraufhin die Nennung für den GP in Brunn zurück.

Das Rennen wurde zu einem der spannendsten Läufe der Saison. Über einen langen Zeitraum blieben die ersten elf Motorräder dicht beieinander und an der Spitze wechselten Loris Capirossi, Max Biaggi, Dorian Romboni (alle Honda), Loris Reggiani und Jean-Philippe Ruggia (beide Aprilia) schneller die Positionen, als man dem Renngeschehen folgen konnte. Nach ein paar Runden schien es so, als ob Ruggia das leistungsstärkste Motorrad hätte und seine Gegner kontrollieren könne, doch dann schied er mit technischem Defekt aus. Nun lagen die Hoffnungen des Aprilia-Teams auf Reggiani. Dem kam es zugute, daß Biaggi und Capirossi kollidierten. Biaggi fuhr unbeirrt weiter, doch Capirossi mußte ins Kiesbett und verlor einige Plätze. Reggiani konnte Romboni und Biaggi überholen und Aprilia den zweiten GP-Sieg in diesem Jahr sichern. Für ihn war es der erste Triumph in der Saison.

Ergebnis: 1. Loris Reggiani (Aprilia); 2. Max Biaggi (Honda); 3. Alberto Puig (Honda); 4. Dorian Romboni (Honda); 5. Loris Capirossi (Honda); 6. Tetsuya Harada (Yamaha); 7. Helmut Bradl (Honda); 8. Pierfrancesco Chili (Yamaha); 9. Jochen Schmidt (Yamaha); 10. Nobuatsu Aoki (Honda).

500er-Klasse

Mit einer Überraschung wartete Cagiva in Brunn auf. Es gingen nicht nur die zwei Werksmaschinen von Doug Chandler und Mat Mladin ins Rennen, sondern eine dritte rote Cagiva wurde von John Kocinski gefahren. Der Amerikaner hatte die Saison in der Viertelliterklasse als Werksfahrer bei Suzuki begonnen, war aber nach einigen Eskapaden aus dem Team gefeuert worden. Obwohl er seit fast einem Jahr nicht mehr mit einer Halbliter-Rennmaschine gefahren war, konnte er sich auf Anhieb mit der drittbesten Trainingszeit für die erste Startreihe qualifizieren.

Am besten vom Start kamen die Yamahas

Sport - Sport - Sport

von Wayne Rainey und Luca Cadalora davon. Danach folgte Kocinski vor den Werks-Hondas von Michael Doohan, Daryl Beattie und Shinichi Itho. Erst dahinter kam der Punkte-Leader Kevin Schwantz auf der Suzuki. Doug Chandler befand sich zum Rennbeginn im Mittelfeld und sein Teamkollege Mat Mladin hatte die Cagiva schon in der Aufwärmrunde mit technischem Defekt an die Leitplanke gelehrt.

An der Spitze fuhr Rainey auf und davon und auch Cadaloras zweiter Platz war zu keiner Zeit gefährdet. Doohan und Kocinski kämpften um den dritten Platz. Doohan konnte zwar zuerst den Amerikaner ein- und überholen und sich auch einen Vorsprung verschaffen, doch die Cagiva schloß wieder zur Honda auf und es entwickelte sich ein Duell um Platz drei. Im Ziel trennten nur 2 Sekunden das italienische Motorrad vom dritten Podestplatz. Kevin Schwantz konnte bis auf den fünften Rang vorfahren, wurde aber vom Sieger Rainey in der Punktetabelle auf den zweiten Platz verdrängt.

John Kocinski wird voraussichtlich alle restlichen Rennen des Jahres für Cagiva bestreiten. Für welches Team er 1994 fahren wird, ist noch nicht entschieden. Werksfahrer Doug Chandler ist über seinen neuen Teamkollegen nicht erfreut und möchte deshalb die Marke wechseln, obwohl er einen Vertrag bis Ende 1994 mit Cagiva hat.

Ergebnis: 1. Wayne Rainey (Yamaha); 2. Luca Cadalora (Yamaha); 3. Michael Doohan (Honda); 4. John Kocinski (Cagiva); 5. Kevin Schwantz (Suzuki); 6. Daryl Beattie (Honda); 7. Shinichi Itho (Honda); 8. Alex Criville (Honda); 9. Doug Chandler (Cagiva); 10. Alex Barros (Suzuki).

Grand Prix in Italien

125er-Klasse

Eine Überraschung gab es in der kleinen Klasse nach dem Training. Für die erste Startreihe hatten sich neben den beiden Favoriten Dirk Raudies und Kazuto Sakata (beide Honda) die beiden Aprilia-Fahrer Peter Öttl und Gianluigi Skalvini qualifiziert. Peter Öttl, der keine Werks-Maschine zur Verfügung

hat, war sogar schneller als Raudies gewesen. Der Italiener Skalvini fuhr auf einer Werks-Aprilia als Wild-Card-Fahrer.

Raudies hatte einen guten Start und setzte sich zügig ab. Sakata folgte auf der zweiten Position, konnte aber den Deutschen Öttl nicht aus dem Windschatten schütteln. Raudies verschaffte sich einen Respektabstand und Sakata wurde dadurch aufgehalten, daß er immerzu die Überholversuche von Öttl abwehren mußte. Mit deutlichem Abstand kam der Verfolgerzug angedampft, in dem sechs Fahrer, unter ihnen der Aprilia-Pilot Ralf Waldmann, um die Positionen kämpften. Raudies baute seinen Vorsprung immer weiter aus und gewann mit über 15 Sekunden Vorsprung. Öttl gelang es sogar, mit seiner Production-Aprilia Sakata zu überholen. Aber der Japaner konterte in der letzten Runde und verwies Öttl auf den dritten Platz. Damit stand der Aprilia-Fahrer das nach zwei Jahren endlich wieder auf dem Podest.

Der Aprilia-Werksfahrer Carlos Giro stürzte schon in der ersten Runde und auch Skalvini schied durch Sturz aus.

Für 1994 stehen bisher drei Piloten als Aprilia-Werksfahrer fest. Neben Carlos Giro, der in diesem Jahr hauptsächlich durch Stürze auffiel, wird der Europameister Stefano Perugini Werksmaterial erhalten. Außerdem hat der Japaner Kazuto Sakata überraschenderweise einen Vertrag bei Aprilia unterschrieben.

Ergebnis: 1. Dirk Raudies (Honda); 2. Kazuto Sakata (Honda); 3. Peter Öttl (Aprilia); 4. Takeshi Tsujimura (Honda); 5. Ralf Waldmann (Aprilia); 6. Akira Saito (Honda); 7. Ezio Gianola (Honda); 8. Stefan Prein (Honda); 9. Oliver Koch (Honda); 10. Fausto Gresini (Honda).

Punkte: 1. Dirk Raudies (Honda) 247 Punkte; 2. Kazuto Sakata (Honda) 230 P.; 3. Takeshi Tsujimura (Honda) 147 P.; 4. Ralf Waldmann (Aprilia) 119 P.; 5. Akira Saito (Honda) 117 P.; 6. Noboru Ueda (Honda) 106 P.; 7. Oliver Petrucciani (Aprilia) 67 P.; 8. Herri Torrontegui (Aprilia) 65 P.; 9. Peter Öttl (Aprilia) 64 P.; 10. Jorge Martinez (Honda) 61 P.

250er-Klasse

Nachdem die Aprilia-Werksfahrer Jean-Philippe Ruggia und Loris Reggiani die beiden

Sport - Sport - Sport

letzten Rennen gewonnen hatten, waren die Tiffiosi zuversichtlich, wieder einen Aprilia-Fahrer ganz oben auf dem Podest sehen zu können. Die Aprilias gingen in Misano das erste Mal in der Lackierung des neuen Sponsors, der Zigarettenfirma Chesterfield, ins Rennen. Chesterfield hat einen Sponsorvertrag bis 1996 unterschrieben.

Nach dem Start wechselten sich zuerst die beiden Honda-Fahrer Max Biaggi und Loris Capirossi auf der ersten Position ab, doch schon in den ersten Kurven arbeitete sich Ruggia nach vorne, übernahm die Spitze und setzte sich gleich in der Anfangsphase ab. In einem Fünferpulk nahmen Biaggi, Capirossi, Doriano Romboni, Alberto Puig (alle Honda) und der Punkteleader Tetsuya Harada die Verfolgung auf. Mit Abstand folgte eine Gruppe, die aus Tadayuki Okada (Honda), Pierfrancesco Chili (Yamaha), Loris Reggiani (Aprilia) und Helmut Bradl (Honda) bestand. Die Fünfergruppe schrumpfte auf drei Motorräder zusammen, als Romboni ausschied und Puig das Tempo nicht mehr mithalten konnte. Harada verkleinerte die Formation zum Duo, indem er das Tempo deutlich steigerte und den schon fast verschwundenen Ruggia einholen konnte. Harada übernahm die Führung und durch den Zweikampf an der Spitze kamen Capirossi und Biaggi näher. Dann schlug das Sturzpech zu: Biaggi wurde durch einen Highsider von der Maschine geschmissen und Harada rutschte das Vorderad weg. Ruggia und Capirossi fuhren nun einsam ihr Rennen zu ende, doch dahinter gab es einen spannenden Kampf um den dritten Platz: Reggiani, Chili, Aoki, Okada, Bradl und Puig brausten im Formationsflug über die Piste und wechselten beinahe vor jeder Kurve die Reihenfolge. Im Ziel hatte Reggiani die Räder vor Bradl und damit standen beide Aprilia-Werksfahrer auf dem Podium.

Durch den Sturz von Harada ist die WM wieder spannend geworden. Nur vier Punkte trennen Harada und Capirossi. Die Aprilia-Fahrer Ruggia und Reggiani haben in den letzten drei Rennen fleißig Punkte sammeln können und liegen nun auf den Rängen drei und fünf in der Punktetabelle.

In Misano verkündete Gilera Corse den Rücktritt vom GP-Rennsport. Die beiden Werksfahrer Alessandro Gramigni und Paolo Casoli werden bei den letzten zwei Rennen des Jahres nicht mehr antreten.

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

Punkte: 1. Tetsuya Harada (Yamaha) 161 Punkte; 2. Loris Capirossi (Honda) 157 P.; 3. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia) 129 P.; 4. Max Biaggi (Honda) 126 P.; 5. Loris Reggiani (Aprilia) 122 P.; 6. Helmut Bradl (Honda) 118 P.; 7. Tadayuki Okada (Honda) 113 P.; 8. Doriano Romboni (Honda) 109 P.; 9. Nobuatsu Aoki (Honda) 91 P.; 10. Pierfrancesco Chili (Yamaha) 88 P.

500er-Klasse

Bei seinem Heim-GP konnte Luca Cadalora die schnellste Trainingszeit mit seiner Yamaha verbuchen. Neben ihm standen in der ersten Startreihe sein Team-Kollege Wayne Rainey, der Cagiva-Fahrer John Kocinski und der Suzuki-Pilot Kevin Schwantz.

Cadalora hatte den besten Start und in seinem Windschatten hing Rainey. Schnell legten die beiden ein paar Meter zwischen sich und der Cagiva von Kocinski, der bald von Schwantz auf den vierten Platz verwiesen wurde. An der Spitze kämpften die beiden Yamahas um den ersten Platz. Rainey konnte zwar Cadalora überholen, stürzte aber und verletzte sich so schwer, daß er vermutlich querschnittsgelähmt sein wird. Jetzt führte Cadalora vor Schwantz. Kocinski hatte den Anschluß verloren und wurde vom Honda-Fahrer Doohan eingeholt, der die schnellsten Rennrunden fuhr. Doohan überholte die Cagiva und schloß zu Schwantz auf. Dieser konnte dem nach vorne stürmenden wenig entgegensetzen und gab sich mit dem sicheren dritten Platz zufrieden.

Durch die Tatsache, daß Rainey an den letzten beiden Rennen nicht mehr teilnehmen kann, steht Kevin Schwantz vorzeitig als Weltmeister der Halbbliterklasse fest.

Sport - Sport - Sport

Die Cagivas von Kocinski und Doug Chandler beendeten das Rennen auf den Plätzen vier und zehn. Mat Mladin schied mit technischem Defekt aus.

Ergebnis: 1. Luca Cadalora (Yamaha); 2. Michael Doohan (Honda); 3. Kevin Schwantz (Suzuki); 4. John Kocinski (Cagiva); 5. Alex Barros (Suzuki); 6. Alex Criville (Honda); 7. Daryl Beattie (Honda); 8. Shinichi Itoh (Honda); 9. Niall Mackenzie (Yamaha); 10. Doug Chandler (Cagiva).

Punkte: 1. Kevin Schwantz (Suzuki) 219 Punkte; 2. Wayne Rainey (Yamaha) 214 P.; 3. Michael Doohan (Honda) 156 P.; 4. Daryl Beattie (Honda) 145 P.; 5. Luca Cadalora (Yamaha) 129 P.; 6. Shinichi Itoh (Honda) 109 P.; 7. Alex Criville (Honda) 95 P.; 8. Niall Mackenzie (Yamaha) 87 P.; 9. Alex Barros (Suzuki) 80 P.; 10. Doug Chandler (Cagiva) 72 P.

Superbike-WM Halbzeit in Schweden

Zur Halbzeit in der Weltmeisterschaft trafen sich die Superbiker auf dem Flugplatz von Anderstorp in Schweden.

In beiden Läufen dominierte Carl Fogarty wieder so deutlich, daß er mittlerweile als Favorit für den WM-Titel gehandelt wird.

Im ersten Rennen übernahm er nach einer Runde die Führung und setzte sich ab. Um die weiteren Podestplätze kämpften Giancarlo Falappa (Ducati), Scott Russel (Kawasaki) und die beiden Yamaha-Fahrer Jamie Whitham und Fabrizio Pirovano.

Im zweiten Rennen fuhr Fogarty einem ungefährdeten Start-Ziel-Sieg entgegen. Russel fuhr auf einem sicheren zweiten Platz, und um den dritten Platz wurde es nochmal eng zwischen Pirovano und Falappa. Der Ducati-Fahrer konnte das Duell schließlich für sich entscheiden.

Der dritte Ducati-Werksfahrer, Stephane Mertens, belegte in beiden Rennen den sechsten Platz und liegt auch in der Punktetabelle einsam auf diesem Rang. Sein Teamkollege Mauro Lucchiari litt noch unter einer Verletzung, die er sich bei einem Sturz in der italienischen Meisterschaft zugezogen hatte und gab in beiden Rennen mit Schmerzen auf.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Giancarlo Falappa (Ducati); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Scott Russel (Kawasaki); 5. Jamie Whitham (Yamaha); 6. Stephane Mertens (Ducati); 7. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 8. Aaron Slight (Kawasaki); 9. Christer Lindholm (Yamaha); 10. Fabrizio Furlan (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Giancarlo Falappa (Ducati); 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 5. Aaron Slight (Kawasaki); 6. Stephane Mertens (Ducati); 7. Fabrizio Furlan (Kawasaki); 8. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 9. Jeffry de Vries (Yamaha); 10. Brian Morrison (Kawasaki).

Superbikes in Malaysien

Auch im fernen Malaysien war der Ducati-Fahrer Carl Fogarty der Mann des Wochenendes. Mit einer halben Sekunde Vorsprung parkte er seine Ducati auf der Pole-Position. Zwar hatte sein Teamgefährte Giancarlo Falappa den besten Start, doch schnell ging Fogarty in Führung und schien mühelos dem Feld zu enteilen. Als er genügend Vorsprung hatte, drosselte er das Tempo und fuhr seinen Sieg gemütlich nach Hause. Falappa hielt sich lange auf dem zweiten Platz und blockierte den Kawa-Fahrer Scott Russel. Als Russel aber doch schließlich vorbeigekommen war, forcierte er das Tempo. Zwar konnte er Fogarty nicht mehr einholen, aber Falappa konnte sein Tempo nicht mithalten und stürzte.

Im zweiten Durchgang hatte Fogarty den besten Start und konnte schnell einen Vorsprung erzielen. Russel hielt sich diesmal nicht solange mit Falappa auf und setzte zur Aufholjagd an. Er konnte den Engländer zwar einholen und Druck auf ihn ausüben, es reichte aber nicht, um den Ducati-Doppelsieg zu gefährden. Falappa fuhr auf einem einsamen dritten Rang, als er wiederum stürzte.

Stephane Mertens ließ seine Ducati in beiden Durchgängen als fünftes Motorrad über die Ziellinie fahren, hatte aber jedesmal ca. 30 Sekunden Rückstand auf den Sieger. Sein Teamkollege Mauro Lucchiari belegte die Plätze sieben und neun.

Nachdem Falappa in beiden Rennen als Dritter gestürzt war und an diesem Wochenende

Sport - Sport - Sport

punktlos blieb, zeichnet sich klar ab, daß der Titel des Weltmeisters zwischen Russel und Fogarty ausgemacht wird.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Aaron Slight (Kawasaki); 5. Stephane Mertens (Ducati); 6. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 7. Mauro Lucchiari (Ducati); 8. Christer Lindholm (Yamaha); 9. Fred Merkel (Ducati); 10. Fabrizio Furlan (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 5. Stephane Mertens (Ducati); 6. Aaron Slight (Kawasaki); 7. Rob Phillis (Kawasaki); 8. Terry Rymer (Yamaha); 9. Mauro Lucchiari (Ducati); 10. Christer Lindholm (Yamaha).

Kawasaki-Heimspiel in Japan

Für das Rennen in Japan hatte Kawasaki neue Motoren aufgeboten, um vorm Heimpublikum gute Ergebnisse zu erzielen. Die Pole Position nahm zwar der Ducati-Fahrer Carl Fogarty ein, aber ansonsten standen in den ersten beiden Startreihen außer der Ducati von Stephane Mertens und Fabrizio Pirovanos Yamaha nur Kawasakis. Die Ducati-Piloten Fred Merkel, Giancarlo Falappa und Mauro Lucchiari waren erst in der dritten Reihe zu finden.

Im Rennen führte lange der japanische Kawasaki-Fahrer Keiichi Kitagawa vor den beiden Ducs von Stephane Mertens und Carl Fogarty. Fogarty ging an Mertens vorbei und verkürzte kontinuierlich den Vorsprung des Japaners. Problemlos schloß der Brite auf, überholte und setzte sich ab. Im Moment scheint der Engländer der Maßstab der SB-Klasse zu sein. Mit seinem Sieg führte er erstmals die Punktetabelle mit fünf Zählern mehr als Scott Russel an.

Doch die Freude darüber währte nicht lange, im zweiten Rennen hatten die Ducatis wenig Glück. Zuerst bildete sich an der Spitze ein Dreikampf zwischen Scott Russel, Keiichi Kitagawa und Carl Fogarty. Fogarty ging wieder mühelos in Führung und schien auf und davon zu fahren. In der viertletzten Runde stürzte er aber beim Überwinden. Für Russel bedeutete das den Sieg und wieder den ersten

Platz in der Punktetabelle. Fogartys Teamgefährte Giancarlo Falappa lag an dritter Stelle, als er in der Schikane stürzte. Noch vor den Streckenposten war sein Markengefährte Fred Merkel bei ihm, der sich nach technischem Defekt zu Fuß auf dem Weg zu den Boxen befand. Auch die Ducati von Mauro Lucchiari war nicht mehr im Rennen, das Getriebe ließ sich nicht mehr schalten. Da auch Stephane Mertens mit Sturz ausfiel, kam keine der Werks-Ducatis im Ziel an.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Keiichi Kitagawa (Kawasaki); 3. Shoichi Tsukamoto (Kawasaki); 4. Stephane Mertens (Ducati); 5. Giancarlo Falappa (Ducati); 6. Aaron Slight (Kawasaki); 7. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 8. Scott Russel (Kawasaki); 9. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 10. Terry Rymer (Yamaha).

2. Lauf: 1. Scott Russel (Kawasaki); 2. Keiichi Kitagawa (Kawasaki); 3. Shoichi Tsukamoto (Kawasaki); 4. Aaron Slight (Kawasaki); 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 6. Toshiyuki Arakaki (Ducati); 7. Terry Rymer (Yamaha); 8. Shoji Miyazaki (Kawasaki); 9. Makoto Suzuki (Ducati); 10. Shinichiro Imai (Kawasaki).

Punkte: 1. Scott Russel (Kawasaki) 259,5 Punkte; 2. Carl Fogarty (Ducati) 246,5 P.; 3. Aaron Slight (Kawasaki) 196 P.; 4. Giancarlo Falappa (Ducati) und Fabrizio Pirovano (Yamaha) je 189 P.; 5. Stephane Mertens (Ducati) 135 P.; 6. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 118,5 P.; 7. Terry Rymer (Yamaha) 79 P.; 8. Mauro Lucchiari (Ducati) 78,5 P.; 9. Fred Merkel (Ducati) 74,5 P.

Superbikes im Ausland

Der amtierende Superbike-Weltmeister Doug Polen, ist in diesem Jahr nicht in der WM angetreten, da ihn das Werk darum gebeten hatte, sich auf die Amerikanische Meisterschaft zu konzentrieren. Den Titel des Amerikanischen Meisters konnte sich der Ducati-Fahrer vorzeitig sichern.

Die Österreichische Meisterschaft gewann der Ducati-Fahrer Robert Mitter mit 125 Punkten vor dem Kawasaki-Piloten Karl Truchsess, der 100 Zähler verbuchen konnte.

Superbike-DM

Boycott-Rennen in Schleiz

Wie wir berichtet haben, hatten sich alle Spitzenteams der Superbike-DM entschlossen, das Rennen auf dem Schleizer Dreieck zu boykotieren, da die Fahrer meinten, daß die Rennstrecke zu gefährlich sei. Beim Schleizer Dreieck handelt es sich um einen Straßenkurs, teilweise mit Kantsteinen und Kanaldeckeln. Obwohl die Veranstalter und Behörden sich die größten Mühen gegeben hatten, und die Strecke an vielen Stellen umgebaut wurde, blieben die meisten Superbiker bei dem Entschluß, nicht zu starten.

Als einziges Importeursteam ging Suzuki in Schleiz an den Start, doch beide Siege gingen an Kawasaki. Im ersten Rennen gewann Michael Liedl vor seinem Markkollegen Marcel Kellenberger und dem Honda-Fahrer Roland Oschwald.

Im zweiten Durchgang lautete der Zieleinlauf Kellenberger vor Oschwald und Claus Ehrenberger auf Ducati.

Durch das Rennen änderte sich nichts in der Reihenfolge der ersten zehn im Gesamtklassement.

Die Veranstalter erkundigten sich bei allen Teams nach den Kritikpunkten und versprechen für nächstes Jahr umfangreiche Umbauten an der Strecke. Wenn man bedenkt, daß zu dieser DM-Veranstaltung ca. 50.000 Zuschauer kamen (beim Grand Prix in Hockenheim waren es nur 38.000), sollte alles getan werden, um diese Veranstaltung zu erhalten.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Michael Liedl (Kawasaki); 2. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 3. Roland Oschwald (Honda); 4. Achim Penisch (Suzuki); 5. Peter Krummenacher (Honda); 6. Toni Heiler (Yamaha); 7. Martin Kratzer (Ducati); 8. Markus Heier (Yamaha); 9. Hans Schwörer (Yamaha); 10. Anton Berghammer (Yamaha).

2. Lauf: 1. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 2. Roland Oschwald (Honda); 3. Claus Ehrenberger (Ducati); 4. Achim Penisch (Suzuki); 5. Thomas Stocker (Suzuki); 6. Toni Heiler (Yamaha); 7. Markus Heier (Yamaha); 8. Hans Schwörer (Yamaha); 9. Anton Berghammer (Yamaha); 10. Franz Heller (Suzuki).

Ducati-Doppelsieg in Brünn

In Brünn trat der amtierende Meister Edwin Weibel zum zweiten Mal mit seinem neuen 926er-Ducati-Motor an und wieder konnte er beide Rennen ungefährdet gewinnen. Dafür boten Andreas Hofmann (Kawasaki) und Udo Mark (Yamaha) dem Publikum ein Duell um den zweiten Platz. Hofmann konnte sich auf den letzten Metern nochmal an Mark vorbeischieben und sich so den zweiten Platz sichern. Hofmann hatte schon bei der letzten Rennveranstaltung seine Taktik bekanntgegeben: In allen Rennen möglichst zweiter werden, um so Dank seinem 25-Punkte-Vorsprung Deutscher Meister zu werden. Aber im zweiten Lauf platzte diese Taktik wie eine Seifenblase.

Weibel lag wieder an der Spitze und um den zweiten Rang stritten wieder Hofmann und Mark. Doch bei diesem Gefecht ging es etwas zu hitzig zu und beide stürzten in den letzten Kurven vorm Ziel. Die Podestplätze erbten die beiden Kawasaki-Fahrer Ernst Gschwender und Karl Truchsess.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); 2. Andreas Hofmann (Kawasaki); 3. Udo Mark (Yamaha); 4. Michael Liedl (Kawasaki); 5. Bernhard Schick (Ducati); 6. Herbert Enzinger (Ducati); 7. Ernst Gschwender (Kawasaki); 8. Claus Ehrenberger (Ducati); 9. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 10. Karl Truchsess (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); 2. Ernst Gschwender (Kawasaki); 3. Karl Truchsess (Kawasaki); 4. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 5. Owen Coles (Ducati); 6. Claus Ehrenberger (Ducati); 7. Michael Liedl (Kawasaki); 8. Arpad Harmati (Yamaha); 9. Rainer Jänisch (Suzuki); 10. Thomas Stocker (Suzuki).

Punkte: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki) 217 Punkte; 2. Edwin Weibel (Ducati) 215 P.; 3. Ernst Gschwender (Kawasaki) 204 P.; 4. Udo Mark (Yamaha) 171 P.; 5. Herbert Enzinger (Ducati) 113 P.; 6. Reiner Jänisch (Suzuki) 102 P.; 7. Owen Coles (Ducati) 101 P.; 8. Bernhard Schick (Ducati) 91 P.; 9. Marcel Kellenberger (Kawasaki) 65 P.; 10. Bernd Caspers (Yamaha) 63P.

BOT in Deutschland

Das Rennen in Brünn wurde wegen Programmänderungen im Rahmenprogramm des GP auf den 8. August vorverlegt.

Im Training legte erwartungsgemäß der Ducati-Fahrer Thomas Körner wieder die schnellste Trainingszeit vor. Auf den Startplätzen zwei und drei standen die Ducs von Harry Fath und Martin Kratzer. Auf den Startplätzen vier, fünf und sechs parkten drei Motorräder, die nicht aus Bologna kamen. Jens Hofmann (Guzzi), Rolf van der Weyden (BMW) und Thomas Schuler (Yamaha) konnten im Training etliche Ducs hinter sich lassen.

Im Rennen fuhr Körner in bewährter Manier auf und davon und holte sich den obersten Podestplatz. In den ersten beiden Runden lag Hofmann mit der Daytona auf dem zweiten Rang, wurde von Fath überholt und hielt sich bis zur siebenten Runde auf dem dritten Podestplatz, bis ihn ein technischer Defekt auf die achte Position zurückwarf. Eine gute Aufholjagt zeigte der Yamaha-Fahrer Thomas Schuler, der nach der zweiten Runde die Ziellinie als Zehnter überquerte, das Rennen aber auf dem vierten Rang beendete.

Zweitschnellster Fahrer im Rennen war Martin Kratzer, der aber mit einer Runde Rückstand aus der Boxengasse gestartet war, da ihm bei der Warm-Up-Runde aufgefallen war, daß seine Bremssättel nicht festgeschraubt waren.

Die OMK beschloß auf einer Sitzung, daß die Battle of Twins nächstes Jahr ihren DM-Status verlieren soll. Es ist geplant, die BOT 1994 als OMK-Cup durchzuführen. Das bedeutet schlechtere Rennstrecken und Flugplatzkurse mit weniger Zuschauern und damit geringere Chancen für die Fahrer, Sponsoren zu finden.

Zieleinlauf: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Harry Fath (Ducati); 3. Julius Ilmberger (Ducati); 4. Thomas Schuler (Yamaha); 5. Norbert Mertens (Ducati 888); 6. Roland Matthies (Ducati); 7. Manfred Ahlden (Ducati); 8. Jens Hofmann (Guzzi Daytona); 9. Gerd Schmitz (Ducati); 10. Roland Däs (Moto Guzzi).

A-Lizenz: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Harry Fath (Ducati); 3. Julius Ilmberger (Ducati); 4. Thomas Schuler (Yamaha); 5. Roland Matthies (Ducati); 6. Jens Hofmann (Guzzi Daytona); 7. Rolf van der Weyden (BMW); 8. Roland Müller (Ducati); 9. Bernd Walter (Guzzi Daytona); 10. Hendryk Peuker (Guzzi 2-Ventiler).

B-Lizenz: 1. Norbert Mertens (Ducati 888); 2. Manfred Ahlden (Ducati 888); 3. Gerd Schmitz (Ducati 888); 4. Roland Däs (Moto Guzzi); 5. Rudi Streil (Ducati SP 4); 6. K. Lohrengel (Ducati); 7. Thomas Kausch (Ducati); 8. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona); 9. T. Neumeier (BMW); 10. Joachim von Eiser (BMW).

Punkte: **A-Lizenz:** 1. Thomas Körner (Ducati 888) 89 Punkte; 2. Martin Kratzer (Ducati 888) 66 P.; 3. Roland Matthies (Ducati 888) 50 P.; 4. Harry Fath (Ducati 888) 49 P.; 5. Roland Müller (Ducati 888) 44 P.; 6. Julius Ilmenberger (Ducati 888) 41 P.; 7. Rolf van der Weyden (BMW) 35 P.; 8. Klaus Caspers (Ducati) 34 P.; 9. Bernd Walter (Moto Guzzi Daytona) 33 P.; 10. Jens Hofmann (Moto Guzzi Daytona) 31 P.

B-Lizenz: 1. Norbert Mertens (Ducati 888) 73 P.; 2. Martin Blug (Ducati 888) 71 P.; 3. Gerd Schmitz (Ducati 888) 62 P.; 4. Roland Däs (Moto Guzzi 2-Ventiler) 54 P.; 5. Manfred Ahlden (Ducati 888) 53 P.; 6. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona) 32 P.; 7. Michael Tränklein (Ducati 888) 30 P.; 8. Thomas Kausch (Ducati 888) 29 P.; 9. Martin Prichodko (Ducati 888) 28 P.; 10. Cornelius Braun (Ducati 900 SS) 23 P.

Husqvarna gewinnt Cross-WM

Seit 30 Jahren wurde die Halbliterweltmeisterschaft im Moto Cross von Zweitaktern gewonnen. Dieses Jahr schickte sich Husqvarna (diese Firma gehört zum Cagiva-Konzern) an, in die Phlanx der Zweitakter einzubrechen. Mit viel Aufwand wurde eine Husqvarna 610 vorbereitet und mit dem knappen Vorsprung von 3 Punkten konnte der Belgier Jacky Martens die Weltmeisterschaft gewinnen.

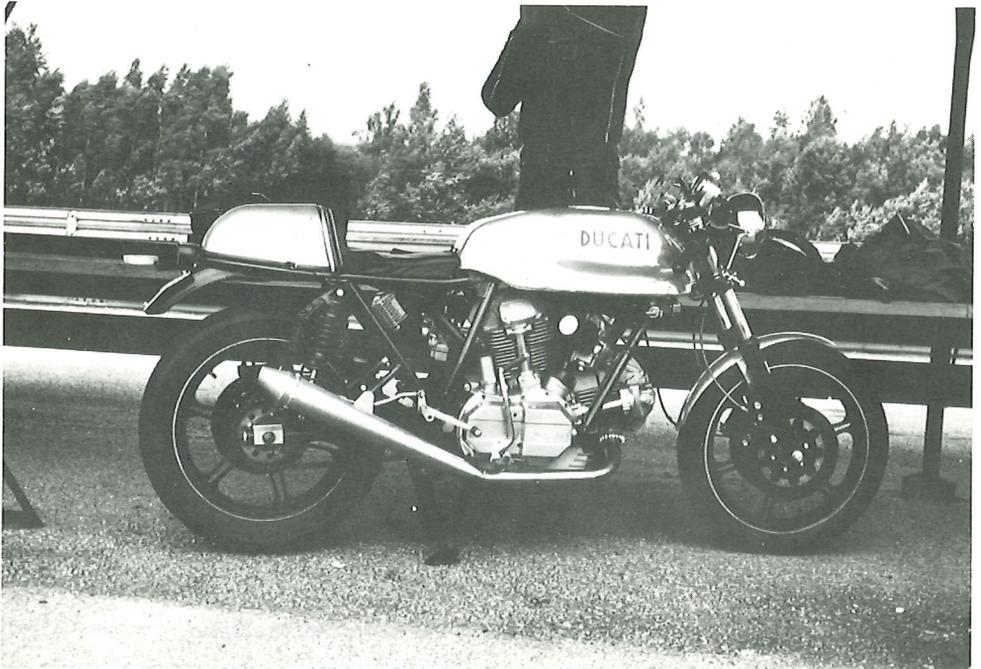
Ein Treffen mit schwedischen DUCATI-Fahrern

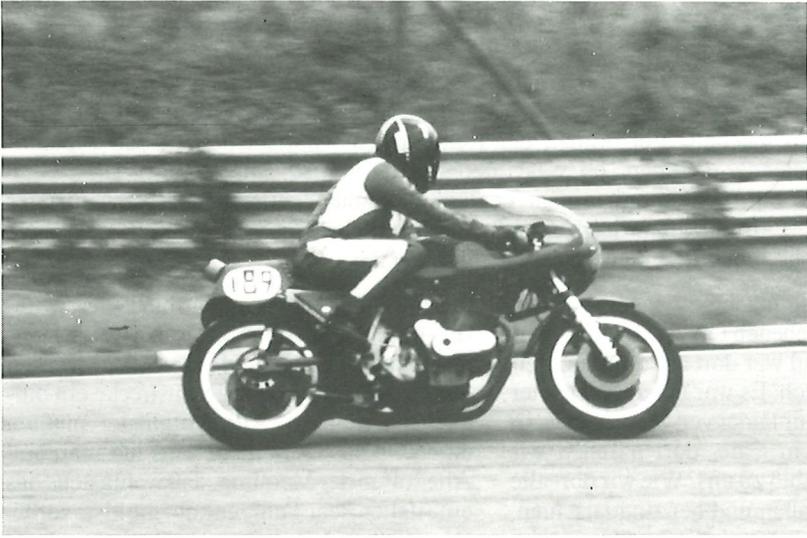
Unser Erlebnis liegt zwar schon einige Jahre zurück, allerdings müssen wir immer noch darüber reden. Wir (Zeppi, Andre, Kumpel-Martin, Thias und ich) wollten mal wieder in Schweden Urlaub machen. Vor Antritt der Reise haben wir natürlich in den Motalia-Veranstaltungskalender gesehen, ob was Interessantes los ist. Bingo - Der DUC-Club Schwedens hatte ein Treffen mit einem geplanten Rennen ganz in der Nähe unseres Urlaubsdomizils. Lars Ekeman, der Kontaktmensch in Schweden, schickte uns noch eine genaue Wegbeschreibung und hieß uns alle willkommen.

An besagtem Tag machten wir uns auf den Weg zum angegebenen Ort. Welche Enttäuschung! Niemand war dort anzutreffen. Zeit stimmte - Ort auch. Es war ein angemieteter Rennparcours, nur leider verwaist. Nun ja, in der Nähe war ein Cafe, dort nahmen wir einen kleinen Imbiß zu uns. Wie wir dort alle so beisammen saßen und benzinquatschten, hörten wir typische, italienische Motorengeräusche. Erst dachten wir natürlich an Halluzinationen, beschlossen aber, der Sache auf den Grund zu gehen.

Welch Glück, denn wir fanden den Zugang zur Rennstrecke unverschlossen und es tobte dort das Leben. Nach etlichem Hej-sagen und

unserer Vorstellung (war ein bißchen schwierig - unsere fahrbaren Untersätze waren Honda, Yamaha, BMW und eine Guzzi) wurden wir eingeladen, auf der Rennstrecke ein bißchen mitzudüsen. Alle Mitglieder mußten einen Obolus entrichten - uns lud man ein. Alle waren der Meinung, daß wenigstens das eine italienische Fahrzeug auf die Piste sollte. Dieses stieß aber auf großen Protest meinerseits, da die Guzziventile nebst deren Führungen schon derartig verschlissen waren, daß wir ca. alle 100 km die eine Zündkerze von Ölkohle säubern mußten, um überhaupt auf zwei Zylindern fahren zu können. Außerdem ist sie schon ein altes Mädchen und





Schwedische Laverda SFC auf der Rennstrecke.

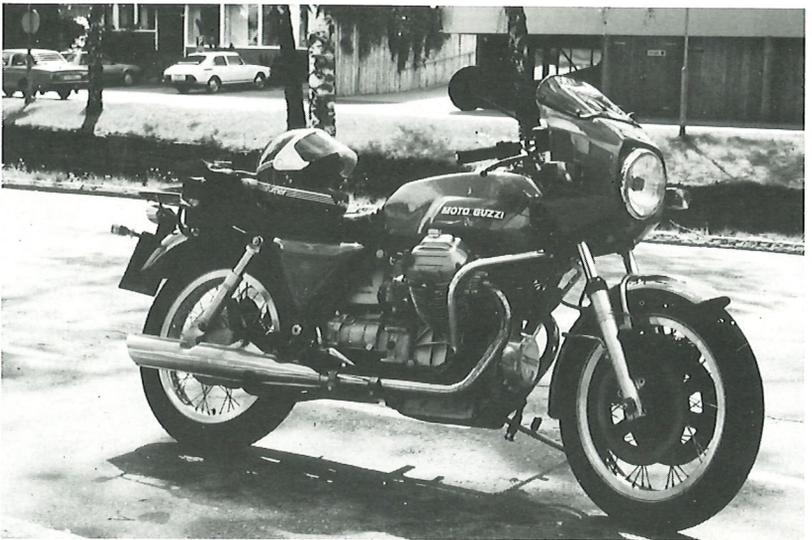
konnte nicht mehr alles bei sich behalten. Kumpel-Martin auf seiner Emmi (XS 750) war völlig im Rennfieber. Er sauste auf der Strecke mit Tankrucksack, Tourenscheibe und Lenkerprotektoren wie Giancarlo Falappa.

Wir hatten derweilen genügend Zeit, die DUCS und andere Köstlichkeiten zu betrachten und mit deren Besitzern zu reden. Thias (seine 1000er MHR stand zu Hause, weil er so nett war, in diesem Urlaub das Gepäck zu transportieren) fand einige Mitbesitzer dieses Grundmodells von

DUCATI. Allerdings haben die Schweden einen anderen TÜV, deswegen gab es viele interessante Umbauten zu bestaunen. Nachdem wir uns satt gesehen hatten und Martin von seinem Rennen zurück war, beendeten wir diesen äußerst angenehmen Tag.

Noch heute erzählen wir in unserem Club davon und können nur allen Fahrern raten, ruhig mal den Mut zu haben, andere Clubs anzusprechen, wenn sich eine Gelegenheit dazu ergibt.

Marina



Der Guzzi wurde die Rennstrecke erspart.

Motalia Anzeigenmarkt

Benelli

Benelli 900 Sei, Bj. 81, wenig km, 6in1 und 6in2 Anlage, VHB 7500 DM, Tel. 07654/7295

Hilfe! Suche noch immer Emblem "500" auch leihweise f. Quattro Seitendeckel. Verkäufe 500 LS Teile, Kompletmotor, Felgen, Räder, Gabel, Instrumente, Tank, Gabel auch f. MG V 35-V 65, Schutzbleche v+h, LS-Seitendeckel, viele Motorteile usw., Tel. 040/7357539

Verkäufe für 250er- 2-Takt, 32er Stand/Tauchrohre, 765 mm lang, 06772/5433

Ersatzteile für Motorella Preis - VHB zu verk. Suche City-Bike oder Teile. 07131/483871

750 Sei Original (grün), Bj. 74, 16000 km, VHB 12.500,- DM, Tel. 07524/3595 ab 18.00

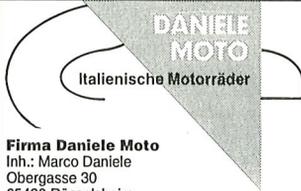
500 Quattro, Ur-Quattro m. Trommelbr., neu aufgebaut in Originalzustand, TÜV neu und viele zus. Teile (Motor- und Fahrwerksteile sowie Elektrikkomponenten!) DM 3.950,-, Tel. 040/7357539 Inzhlg. v. kleinerem Mot. möglich

Verkäufe Mini-Bike, sgt. fahrber. Zustand. Suche City-Bike oder Teile, 07131/483871

Cagiva

Ich möchte Cagiva EI 900 GT höher legen (wie Lucky) und suche dafür die notwendigen Teile, evt. auch im Tausch, suche außerdem ET-Liste + Rep.-Anleitung, Tel. 06078/2031, Fax 71410

Ducati



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

750 SS, EZ 5/93, 4.400 km, Vollverkl., 2. Bremsscheibe, Stahlflex, Kohlefaser Kotflügel v.+h., Sportfußrasten, K+N Luftfilter, 14er Ritzel, Sportauspuff Sil Motor Inox, alles TÜV, 99 dB im Brief, sorgfältig eingefahren, umständehalber z. verk., Tel. 06104/71413

900er SD, Bj. 81, km 44.000, Desmo, VB 9000,- DM, Tel. 09720/1625

900 SS, Bj. 90, Rennmaschine, zulassungsfähig, div. Originalteile vorhanden, Motor ca. 3000 km gelaufen, VB 11.500,- DM, Einzylinderrennmaschine 250 cc, Motor neuwertig, VB 8500,- DM, Tel. 030/4167083, Fax 030/4168526

Suche von Ducati 900 Super Light, Bj. 92, Marvic-Magnesium-Verbundräder, Tel. 04401/72421

900 HR 1, 82, mit Mille-Motor, 20.000 km, VB 14.200 od. in Teilen; 860 GTS, Neuaufbau 91 incl. Motor, danach 1.000 km, absolut neuwertig, Borrani-Felgen, VB 9.500, Tel. 02271/54230

600 SL Pantah Replika, 30.000 km, Rahmen vernickelt, Veglia, sehr schöner u. gepflegter Zustand. VB 7800,-, Tel. 0511/584861

Suche für 900er Königsw.: Speichenradflansche 6-Loch vorne; 300er Bremsscheiben Oro; GVZ-Primärtrieb; sowie Bremszangenadapter; Verkäufe FPS Gußräder (4-Loch), rot kunststoffbeschichtet, 0981/12211

Suche Ducati 900 SS Superlight, Bj. 92, Telef. 04401/72421

Suche Ansaugstutzen aus Stahl für 750 SS Königswelle für 40er Dell'Orto, Tel. 07623/2689



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

Tag der offenen Tür



Alle Freunde italienischer Motorräder sind herzlich eingeladen. Für das leibliche Wohl ist gesorgt. Musikfreunde werden von unserer Hausband verwöhnt. Für alle Weitgereisten, denen Hin- und Rückfahrt an einem Tag zuviel sind, steht eine Halle mit 200 qm zum Übernachten zur Verfügung (Schlafsack nicht vergessen).

**Monster
probefahren**

desmo

Andreas Nienhagen, Stuttgarter Str. 68, 70736 Fellbach
Tel.: 0711/588096 Fax.: 0711/588095

Motalia Anzeigenmarkt

STOP Deine Ducati mit Bremsen von SPIEGLER

Sensationelle Bremswirkung
8-Kolben Bremszange

Kunzenweg 16 • 79117 Freiburg • Tel. 07 61/61 10 10 Fax 64814

Bremsscheiben Bremsanlagen Bremsbeläge

...ab sofort keine Bremsprobleme mehr!

888 Strada, EZ 4/93, 4 tkm, 98 PS, Vers, gstg, 1a Zustand, VHB 24.000,-, Tel. 06074/1053, Mo.-Fr. 7-16 Uhr

Verk. 350 MK III, Bj. 70, org. Zustand, m. dt. Brief, VHB 5.500,- DM, 1. Hand, Tel. 07524/3595 ab 18.00

Verkaufe original Endtopf für 750 F1, mit Flöte DM 100,-; 2 Ansaugeräuschkämpfer Malossi DM 20,-; 4 Blinker DM 50,-; Tel. 07722/5506 ab 18.00

Original-Rädersatz für Mille S2 - VB 450,- DM, Silentium-Schalldämpfer, VB 500,- DM, V2A-Krümmen 2-1 für 900 SS, Bj. 90, VB 200,- DM, Thomas Hanke, 030/4167083, Fax 4168526

Suche Teile 900 SS, Bj. 90, Tel. 07661/2839

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

100-200er Königswellenbesitzer bitte bei mir melden, zur Erstellung eines Ducati Einzylinder Registers; **Suche:** 160er Kolben ø 61 mm, Zylinder/Kupplungskorb von 100, 125, 160er, Fliehkraftversteller 100-200er, separate Schwimmerkammer SSI, Motor-Fahrwerksteile oder komplett, 06104/43306

Paso 906: 16" Vorderrad kompl. 300,-; 16" Hinterrad kompl. 300,-; Exzentrerschwingen 300,-; Webervergaser 100,-; 0631/17783 Atha verlangen

Verk. für Köwe Marvic Verbundräder (pol. Felgen) vorn 2,5 x 18", hinten 4,25 x 18" mit Metzeler Reifen u. Briefkopie, VB 1500,- DM, Tel. 04171/50424 ab 18.00 Uhr

Pantah 500 SL, 80/94, neu aufgebaut, VHB 5.900 DM; MHR I 83/95, VHB 9.700 DM, Tel. 05647/1031

900 SS/HR Königswellen-Teile: viele Motorteile u.a. Gehäuse neu/gebr., org. Kickstarter; Fahrwerksteile: Rahmen, Räder (Borrani, FPS, Campagnolo), Gabel, Alu-Tanks NCR + Imola, org. Stahl-tank, Contis, div. Kunststoffteile, Veglias, Brembo-gold 2+4 Kolben incl. Adapter, 300er schwimmende Scheiben, FI-Gabel, Tel. 02271/54230

Verkaufe Carbon-Auspuffanlage Typ F1 für Ducati passend für 900 SS/851, Telf. 04401/72421

Su. Rahmen mit Brief für 750 SS von 91-93, verk. verschiedene Teile von 907 i.E., su. 350-500 GTL, GTV auch defekt, Unfall, 02464/2876

Ducati 350 Forza (siehe Heft 45 Nov. 92), EZ 8/88, 10500 km (Motor 1300 km, Kolben, Zylinder neu, Bleifrei Umbau) 27 PS, 4000,- DM, Tel. 0431/675901

Suche Sitzbank für Ducati 900 SS Supersport, Bauj. 91, Zustand egal, sowie Reifenfreigabe für Metzeler ME 1 120/60, ab 18.00, Manfred, 06501/13212


<p>Über 80 Polyesterteile für ital. Motorräder aus eigener Produktion Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr Münsterstr. 44-46 · 52076 Aachen</p>
<p>Tel. 0 24 08 / 28 48 Fax 0 24 08 / 79 32</p>

Für alle sportlich bewegten Ducatis mit Bremsproblemen: ø 19 mm Handbremspumpe DM 320,-, Tel. 0231/833516

Ducati 750 SS, EZ 3.92, gelb, Diopa Halbsch., Spiegler Stahlflex, ABM Superbike Umbau, 13.000 km, VB 13.300 DM, Tel. 04131/63203, Inzahlungnahme GSX 750 R, FZ 750 bis 7000,- DM möglich


<p>Superlight Höcker 91-93 280 DM Polster 2teilig mit eingenähter ITALO-Fahne 3farbig 149 DM</p>

851 Strada, Modell 92, EZ 2/93, Stahlflex, großer Schriftzug, ca. 8500 km, 21000 DM, Hartmann, 089/557257, abends /70957798

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. 750 S, Bj. 72 i. T., nicht komplett, Motor bei Rüdiger Kämma generalüberholt (Belege), br. Rahmen, Papiere vorh., Pr. VS. Verk. SS-Tank, grund. 450,-, Ø 40 Dell'Ortos 380,-, Ø 36 320,-, T. 0511/375026 od. 804763 Wolfram

750 SS, Bj. 92, 15.000 km, 1a Zust., viele Extras + Zubehör, Preis VB, Tel. 06021/69417 Anrufbeantworter, rufe zurück

HR I, EZ 3/82, Motor bei 36t km überholt, nadelgelagerte Schwinge, verstärkter 5. Gang, Gilardoni Zyl., Originalteile vorhanden, 44.000 km, 14.800,- DM, 0491/14472

DUC 888, Bj. 93, EZ 2/93, ca. 4000 km, Stahlflexleit., hochgelegte Kohlefaser-Dämpfer, VB 21.500,- DM, Tel. 030/7034782

Gesucht: brauchbarer Motor für 750 GT/S, sollte möglichst komplett sein, Angebote an Tel. 07623/2689

Ducati 900 SS Nuda, Bj. 91, TÜV 4/95, EXTRAS, Inspektion u. Kettensatz neu, VB 13900,-, 05857/1392

Verk. 350 M3, Bj. 71, 1a Neuaufbau, TÜV 5/95, VB DM 5.300,-, Tel. 089/221588

Suche Felgen für 600 SL Pantah, Tel. 0821/991287

Suche diverse Teile für GTV 500 z.B. Gabelstandrohre Paioli 35 mm x 60 cm und Sitzkissen, Tel. 06462/5709

Hallo Ducati-Fan's! Verkäufe NCR-Fuchsaufkleber rechts und links zum Preis Stück von 7,50 DM + Versand. Bei: Glas Georg, Wiesenzeile 21, 83278 Traunstein. Bei Fragen: Tel. 0861/64236, "Forza Ducati!"

DUCATI KÄMMA



Bremsmomentabstützung mit Nadellagern voll gekapselt. Kit komplett 498,- DM.
Weitere Special u. Tuningteile in unserem Katalog 92/93 gegen 15,- DM Scheckeinreichung.
Brügger Str. 27, 28870 Otterstedt,
Tel. 04205/8707, Fax 04205/2360

Königswellendeckel aus Plexiglas 50,-; Montageständer hinten alle Modelle 100,-; Alle Teile neu; Tel. 02151/392837

Anfertigung von Instrumentenhalterungen aus Alu nach Muster oder Skizze, Tel. 02151/392837

Ducati 900 SS-C, 5/91, 6/95, alle Verschleißteile neu, VB, Tel. 05647/1031

Suche für 750 SS, '91, Soziusabdeckung, Ölkühler, -thermom., Alurasten, tiefere Stummel, M. Verkl., 04924467

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

Aprilia AF 125 Pro Sport, 2000 km, 7000 DM

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

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

Ducati 750/900 SS, Bj. 90/93, Bremsmomentabstützung. Eigenbauer können Kit für DM 250,- bekommen, 04921/44253

Duc 900 SS, Bj. 82, Motor neu, sinnvolles Zubeh., v. Extras, DM 26500,-, Teilliste a. Anfrage geg. Rückp., 05261/6202

Suche Campbells Replacement Silencer, Tel. 0212/78395

Verk. Ducati 900 SSC, Bj. 91, 8700 km, Reifen neu, TÜV 5/95, VB 13800,- DM, 02944/6122

Ducati 888, Bauj. 3/93, FP 24000,-, 7500 km, off. Kuppelungsd. Carbon Termignoni Carbon Kotflügel, neue Bereifung Pi. Dragon, Tel. 09941/2741

750 S (rund), Preis 10.300,- DM + 250 SCR, Preis 2.600,- DM + Kickst. 750 S/SS, Preis VB, 06843/1798

Marzocchi Strada AG für 750 S 200,- DM, Vollverkleidung + Sitzbank für Alazzurra unlackiert komplett 1200,- DM, alles nagelneu, Tel. 07252/86548 ab 18 h

Suche linken Motor-Seitendeckel für KW SS Bosch-Zündung und Hauptständer, 05139/80903

Verkaufe Vorderrad mit TZ-Bremse für Ducati-Einzylinder. Tel. 0511/1317862

900 SS, Neuaufbau 91, absolutes Einzelstück, Gleitlager, Vericchi, Speiche, offen, Top Zustand, wie neu, VB 23500,-, 07143/92268 ab 17.00

Liebhaberst. 600 SL Imola Umb., rot/grün, Stahlfl. 2in1, viel Chrom, Vent., Gabel, Getr. neu + orig. K. Teile gegen Gebot z.vk., 06451/4919

Ducati 900 SS, Nuda, EZ 5/93, 700 km, alle Inspektionen, Garantie bis 5/95, incl. Extras, Diopa Einmannhöcker, Stahlflexbremsleitungen, offene Termignoni Endtöpfe und hochgelegte KTZ-Ölkühlanlage, 18.000,- DM, Tel. 04775/8167 ab 18.00 Uhr

Duc 900 SS, Bj. 93, Unfall, in Teilen zu verkaufen, Tel. 02461/7253

Pantah 500 SL, NCR Monocoque für Pantah, 05544/8255

Ducati 860 GTS Gespann, Bj. 78, EML-Umbau, Squire-Boot, mit Kupplungsschaden, Preis VB 7500,-, Tel. 06441/74535

Orig-Bereifung f. 900 SS, Bj. '93, Michelin, 1x A59X, 120/70 ZR 17, 1x M59X, 170/60 ZR 17, 2000 km gel., Preis VS, 0571/49801

Gilera

Suche Werkstatthandbuch und Ersatzteilkatalog für Gilera Saturno, 0234/491651 ab 20.00 Uhr

Suche für 150 Arcore 6V Grundplatte und Polrad für Zündung, Blinker und Auspufftopf, Kupplungsscheiben und Unterbrecher, 07139/8453

Rossa Extra 175, Bj. 1957, Teil Rest., VB 1500,-, Tel. 07503/1784



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

Verkaufe Ducati 750 S, rot/blau, EZ 8/90, 21000 km, Erstbesitz, Ga.-Fzg., Unfallfrei, plus Kofferträger und Koffer, VB 9500,- DM, Tel. 04371/6269

900 SS, Bj. 90, Vollverkleidung, Kettenkit, Reifen neuwertig, wegen Familien-Ultimatum für 12.800,-, Tel. 07151/606797 bzw. 0711/588903

Verk. Gilera Gubileo 124, Bj. 67, TÜV neu + dito in Sportausführung + Motor, VHB 1600,-, Tel. 07681/6776

Motalia Anzeigenmarkt



Zweirad
Technik



Heim

35649 Niederweidbach

Roßbacher Straße 3 · Tel.+Fax 0 64 44 / 18 52

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

GILERA

Crono 125 mit TÜV, 20 kw,

stufenführerscheintauglich

Ducati

M 900 sofort lieferbar

Morini

Deutschlands größtes Ersatzteillager

Neu: Kohlefaserteile für Gilera Saturno

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

Suche Campbells Replacement
Silencer, Tel. 0212/78395

Suche Teile, Rep.-Unterlagen
usw. zum Wiederaufbau einer
Strada 150, 0441/777246

Guzzi

Moto Guzzi Le Mans III, Modell
'85, 33500 km, 76 PS, Bitubo's,
gepfl.: Originalzust., Preis 8500
DM VHB, Tel. 0441/75308 ab
16.00 h

Verk. Moto Guzzi 250 TS, Bj. 75,
92 neu aufgebaut, TÜV 6/94, 25
PS und Benelli 250 2C in Teilen,
VHB. Sitzbank von GT Cali neuw.
mit Reling auch passend für T-T5
und Calis 250,-, Tel. 06207/5826
ab 16.00

Verk. für Mille: Schutzblech vorne,
Schutzblech hinten mit Bürzel,
orgl. Spiegel, Tel. 04740/471

Verkaufe LM II, 1000 ccm, 81 PS,
1a gepflegt, Köpfe, Vergaser 40Ø,
Stirndeckel, Kurbelwelle, Verteiler,
0251/211994

Verkaufe Bitubo Gabelstoßdämpfer,
Handpumpe PS 17 Brembo,
Speichenrad 3.50 x 18 hinten +
ME1 140/70, Agostini 1+2 Mann
Sitzbank, Tel. 08106/4259

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

Verkaufe passend für LM V, 1000
S: Lafranconi Comp. chrom neuw.
400,-; 40er Alu-Trichter kurz m.
Gewinde (WBO) neuw. 30,-; 2
Vergaserdichtsätze 40er Rund-
schieber 10,-; 2 Blinker LM V
'(90) neu, komplett 30,-; Gepäck-
träger Hepco & Becker neuw. 80,-
; 2 Hepco & Becker Koffer neuw.
100,-; Passend für LM III: orig.
Inteferenzrohr chrom neuw. 50,-;
oder alles zusammen DM 600,-,
Tel. 09253/1706 (abends)

Verkaufe Gabelbrücke oben und
unten komplett, poliert für 35er
Standrohre, Höhe Steuerkopf 215
mm, Standrohrabstand (Mitte-
Mitte) 196 mm, (Le Mans/G5/Cali
II ??). Für 250er Moto Guzzi: 32er
Stand-/Tauchrohre komplett, 765
mm lang, 2 Stück, 06772/5433

Unikat, Le Mans 4, Bj. 86, Clas-
sic-Umbau, Rahmen rot kunst-
stoffbeschichtet, Alu-Tank, Spei-
che, 2,5x18, 3,5x18, Halbschale
rot, Brembo oro v Ø 300 schwin-
mend, Stahlflexleitungen, FI-
Gabel, Druck-/Zugstufe einstell-
bar, Rahmendreieck frei, offene
Vergaser, Auspuff + Lafras in
Chrom, ABM + KVT Rastenanla-
ge, alles eingetragen, VB 12.500
DM, Tel. 06104/74276

V 50 Monza, Bj. 82, 36 kw, 550
ccm, 64.000 km, Motor, Getriebe,
Kardan bei 32.000 km überholt,
Vollverkl., Reifen neu, gepflegter
Zustand, VB 4400 DM, Tel.
07725/2718

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!

2x Kunststoffank (WBO), 1 Astralite 3,5x18 o. TÜV, 1 Rennfahrwerk LM I-IV, Tel. 05371/55312

Suche Moto Guzzi V 65 auch Unfall oder defekt + Endantrieb für V 35 - V 50, Tel. 0203/371565

Schalldämpferendrohre T3, T3 Cali, G5, neu, VB 320,- DM, Tel. 07308/5502

Verk. v. LM 3: Köpfe, Zyl./Kolben, 36er Verg., 10.000 km gel., Original Stummel u. Telefix Stummel, LM I-Stummel, V-65 Florida Schutzbl., abends, Tel.: 04124/5257

Suche für Cali II ein paar Schuh-Koffer und für V7 hinteren und vorderen Kotflügel. Tel. 08206/1548 abends

V 35 II, Bj. 83, 2 Jahre TÜV, 27 PS, 45.000 km, rot, gepflegt, Marzocchi, div. Zubehör, Tel. 02501/27235

LM III Umbau (Sport), Teile von PVM-WBO-P&W-Wulfs-G+G-MAX-Mikuni-Fournales-Silent Hektig-Moto Spezial-Moto Witt. Wertgutachten vorhanden, gegen Gebot zu verk. Näheres unter Tel. 07520/2796 ab 18.00

Moto Guzzi 850 LM, Umbau, TÜV neu, 5900,-, Tel. 075224411 Gew.

Suche Le Mans Zylinderköpfe rund und 30er Rundschieber Dell'Ortos, 06772/5433

Moto Guzzi V 50 Monza, Bj. 81, Elektrik defekt, an Bastler, Preis VHS, 0621/581366

Suche Vorderschutzbl. v. V 65 Florida und Seitendeckel Cali II. Tel. 0481/71980

Verk. LM 3, Bj. 81, TÜV 8/95, 46.000 km, Stucchi VVK und 1/2 Höcker, neue Reifen, auf Wunsch Lafr. und Stucchi Fußrasten, Winterpreis 6.800,- DM, Tel. 0261/409398

Verkaufe Drosselkit 50 PS für Mille GT, 50 DM, 0221/6804723

Suche 1000 S, 60 kw, Speiche od. LM VI Classic-Umbau, E. Stall, 48147 MS, 0251/294179

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

auch andere Größen ab Lager lieferbar



„MOTO GUZZI“

Teile-Direktimport
+ Zubehör + Edel-Teile

M. Hartmann
MAX

Ersatzteil-Zentrum:

Villingerstr. 7 • 75179 Pforzheim

072 31/35 39 21 o. 35 40 63

Motalia Anzeigenmarkt

LM 3 Motor, 90er Bohrung, gewuchtet, Doppelzündung, Stirnräder, Zylinderköpfe für 92er Bohrung, ca. 5000 km; Kardan, neu, komplett in Teilen, Übersetzung 8/33, Tel. 06383/3045

Für Le Mans II u. andere alles NEU zu verkaufen: Benzinähne Paar 16,-, hint. Blinker mit Stange Paar 30,-, Limadeckel Kunststoff 10,-, Tel. 07623/2689

Satz Kuppl. Scheiben für große Guzzi Modelle, verstärkte Ausführung, neu, DM 100,-, Tel. 07623/2689

Hier könnte Deine private kostenlose Kleinanzeige stehen!

MG LM II, Bj. 79, Motor keine 500 gelaufen, 1000er, Preis VHB, Tel. 04480/1603

Suche Le Mans III original oder umgebaut, Tel. 06751/5649

Suche: Lafranconi, verchromt für LM III, Tel. 07151/21228

Mille GT, Bj. 88, 19000 km, Lafras eingetr. DM 7900,-, dazu Lafras neu 450,-; für T3 Gabel kompl. 450,-, 09342/39285

Suche Campbells Replacement Silencer, Tel. 0212/78395

V 50 III, EZ 82, 60000 km, 50 PS, opt. Umbau wie "1000 S", 3500 DM, Tel. 07731/72184

Suche Lafranconis Competizione für LM III, evtl. auch mit 48er Krümmer, außerdem P3 Nocke, Tel. 0441/383457

1000 S, schw/rot, Bj. 90, Verlicchi-Lenker, Höcker Monza, 31000 km, 81 PS, VB 9900,-, Tel. 0821/409536

Verk. für 1000 S: origl. Spiegel, Tel. 04740/471

LM III, EZ 8/82, 45.000 km, 1. Hd., liebhabergepfl. Sommerfahrzeug, techn. u. opt. 1a, Extras mit TÜV, FP 7.900,- DM, Tel. 02302/699186

Schöne Guzzi, V 35 II, 27 PS, Bj. 85, 42.000 km, TÜV 8/95, so. Lack, Lafranconi, Florida-Lenker, Ideal für Einsteiger, VB 2800,-, Tel. 07556/6006

ITALO MOTORRAD HANDEL

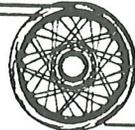
Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

750 S	rot, 40.000 km, Bj. '74, Doppelscheibe vorne
Le Mans II	weiß/schwarz, 18.000 km, Bj. '80, alles orig. -top-
Le Mans II	rot, 40.200 km, Bj. '80, Halbschale m. TÜV
Le Mans II	rot, Bj. '80, orig. Zustand
Le Mans III	weiß, 24.000 km, Bj. '82, Vollverklgd., 40er Vergaser
Le Mans III	weiß, 27.000 km, Bj. '81, Stirnräder, Konis, TÜV
Le Mans III	rot, 59.000 km, Verklgd., Lafr., off. Trichter, Konis,
Le Mans III	Sportkoffl. (V), G.-Stabl, Sportsitzb., TÜV
T3	rot, 41.100 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl. u. Koffer
T3	blau, 30.000 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl., TÜV
T4	dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer L/R, Top-Case
California III	braun/gold (orig.), 15.000 km, Bj. '91, Touren-
T5	verklgd. (orig.) m. Top-Case - neuwertig - TÜV
V 1000 G5	metallisch, 42.000 km, Bj. '84, Tourenverkl., orig. Zust.
V 1000 G5	schwarz, 55.700 km, Bj. '82, m. Tourenkoffern
SP 1000	bordeaux-rot, 25.000 km, '82, Top-Zustand orig.
V 1000 Convert	silber, 53.000 km, Bj. '79, orig. Zustand - top- TÜV
V7 Cali 750	blau, 28.000 km, Speiche, orig. Zust., TÜV
V 7700	bordeaux-metallic, 42.000 km, Bj. 70, schön
V7 Spezial	weiß, 40.000 km, Bj. '68, guter Orig.-Zustand
V 35 Imola	weiß, 44.700 km, Bj. '71, Batt. neu - guter Zustand
2x T3-Polizeimotorräder	rot/schwarz, 26.600 km, Bj. '83, guter Zustand
1x Nuovo Falcone	zum Herrichten
Neumaschinen:	grün, 3.450 km, Bj. '71, Lenkerverkl., TÜV
1000 S	Bj. 1992, 0 km, mit Speichenrädern, m. TÜV
Mille GT	rot, 4.000 km, Bj. '92, neuwertig, TÜV

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

B. ESCHER
Unterstraße 70
59394 Nordkirchen



Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe ALU und V2A hochglanzpolierte Teile!

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

Tel. 02432/20179 ab 20.30 Uhr

Suche V 65 Unfall oder def. und Werkstatthandbuch V 50-V 65, 0203/371565

Suche guterhaltene California II, 0531/893624

V 50 Monza, Bj. 81, 50.000 km, Motor überholt, 600 ccm, 27 PS, Marzocchi, Koni, Lafranconi, 1/2 Mann S-Bank, 1A Naked Bike, VB 3900 DM, Tel. 05381/46253

Suche aus Gespannumbau komplette 40er Gabel von Mille GT, Tel. 02382/3380

Mille GT, Bj. 87, 47t km, m. Koffer zu verkaufen, VB 6500,-, 08531/32725

Suche für Le Mans I & II gute original Stoßdämpfer für hinten, Tel. 07623/2689

Moto Guzzi 125 Stornello, gt. Zustand, Preis 1.900 DM, 06843/1798

Suche Gabel von Cali III kompl. mit Brücken. Tel. 04381/7701

LM 2 mit Classic Halbschale u. Wechselsitzbank, stahlummantelte Bremsleitung, Stirnradsatz Alu, Ölwannezwischenring, Vergasersynchronsteuerung, 950 ccm, Farbe rot, nicht zu verschenken, aber für 7500 DM z. kaufen, Michael Sohns, Am Hanloh, 29633 Munster

Verk. Le Mans I, Lafranconi, neue Elektrik, Bj. 77, 40er Dell'Orto, offene Trichter, Ochsenaugen, Alutank, Aluinstrumentengehäuse, stahlummant. Bremsl., Konis, 940 ccm, 84 PS (98 PS eingetragene), Winter 92/93 neu aufgebaut, viel pol. Alu, alles TÜV, VB 10400,-, Tel. 0971/62336

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

Hepco Becker chrom Gepäckträger original Mille GT, paßt aber auch an andere große Guzzis (Neupreis DM 309), neuwertiger Zustand, mit Halterungen DM 160, Tel. ab 18 Uhr 0202/716276

Suche für 1000 S Sitzbank, rechte Fußrastenanlage origl., Tel. 04740/471

Suche für V 50 Monza, Koni, Gabelstabilisator und Lafranconi, Tel. 05209/5604 oder 3721

Verkaufe für Le Mans II Schaumgummi Instrumentenkonsole, neu, original verpackt DM 100,-, Tel. 07623/2689

Rastenanl. LM 4 kompl. orig. 180,-; Öldr.messer Racimex neu 30,-; 4 Blinker, rund, schwarz z.B. T3, Cali II 50,-; Federbeine T5 orig. 100,-; Lenker T5 orig. 20,-; Tel. 02202/85496

Verkaufe Vollverkleidung (ohne Scheibe) und Wechselsitzbank mit integrierten Seitenteilen für LM I, II für 400,-; ebenso Lafras, 180,- und 40er Krümmer 70,-; Für Mille GT u. ähnliches: kompletten Aufbau (fast neu, ohne Armaturen), rot, 600,-; Suche: Batteriekasten unten und Mittelständer für LM I. 04471/86360 (evtl. Anrufbea.)

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

Von Mille GT, Bj. 88, Felgen ohne Naben, Speichen, Steckachse vorn, Gabel ohne Brücken, Schutzblech rot, Blinker, Sturzbügel, Krümmerflansche, Cockpit ohne Instrumente. Durch Gespannumbau nur 3000 km gelaufen, VB 60% von NP. Tel. 05692/1893 abends

2 x Airone Sport, Bj. 52+53, 9.500,- + 12.500,- DM, Tel. 07524/3595 ab 18.00

Verk. Cali III Motor, Top Zustand, 21000 km gelaufen, DM 2500,-, Tel. ab 16.00 Uhr 02623/60350

KLASSIKER AUS ITALIEN.

MOTO GUZZI, DUCATI und andere.
Gebrauchtmotoren, Ersatzteilversand.

FRODO's Zweiradtechnik

Wolfgang Frodl · Mindelheimer Str. 49a · D-86381 Krumbach
Telefon 08282/1545 · Telefax 08282/62192

Motalia Anzeigenmarkt

Bartholli-Parts-Italiani



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

Die faszinierende Verbindung von Zweckmäßigkeit und Design

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

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

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

Unseren Katalog gibt's bei der nebenstehenden Adresse.

Hajo Barth
 Hajo Barth

Oliver Oettel
 Oliver Oettel

Edles Material für edle Motorräder

Suche für Le Mans I linken und rechten Lenkerschalter neu/gebraucht, Tel. 07623/2689

Moto Guzzi Daytona neu für 19500,- DM zu verkaufen 02747/2371

MG California III, 41000 km, Bj. 88, original, gepflegt, Top-Case 7950 DM, 0511/808501

Gußräder original Mille GT, neuwertig, mit Avon Bereifung, Satz DM 250, Stück DM 130; Ziegenlederbezogene Mille GT Sitzbank, schwarz, beste Polsterer-Qualität DM 120; Mille GT Kunststoffseitendeckel je DM 10; original Mille GT Tank mit Beule DM 20; Kunststoffschutzbleche Mille GT mit kleinen Rissen vorne u. hinten je DM 10, Tel. ab 18 Uhr 02027/16276

Biete Motor LM 3, Ago-Kupplung, Stirnräder, Nockenwelle, Top-Zustand, Tel. 02623/5947, Preis VB

Teilräumungsverkauf wegen Umzug

André Pierre Vaut
 Zweiradmechanikermeister
 Steinkamp 5, 27446 Selsingen

TÜV & ET-Service

ab Bj. 65 für

LaFranconi + off. Tr.

Tel. 04284/8300, Fax 8306



Ersatzteile von 1965 bis heute.

Ca. 4300 verschiedene Positionen lieferbar.

Eins der größten Guzzi-Ersatzteillager Deutschlands

Motalia Anzeigenmarkt



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

- Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!
- Bleifreiumbauten - kleine Modelle im Tausch
 - große Modelle nur Umbau
 - Motoren-, Getriebe- und 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

Suche Mille GT, möglichst Clasic Umbau, 0531/893624

Für LM IV, V original Krümmer, Seitendeckel, Halbschale m. Blinker, komplettes Heck (paßt auch bei Lario), untere Gabelbrücke poliert (neu), alles VHS, 06834/56609 Anrufbeantworter

Suche Armec-Schwenker Beiwagen, Tel. 02171/28994

Hier könnte Deine kostenlose private Kleinanzeige stehen!

Verkaufe Hauptständer, neuwertig, Le Mans II für DM 50,-, Tel. 07623/2689

Le Mans, 1000, Bj. 89, 60 kw, 81 PS, 40t km, TÜV 4/95, IMT Halbschale, P&W 1/2 Mann Sitzbank, Tommaselli, Ochsenaugen, Agostini-Rastenanlage, Stahlflex, Rahmen, Felgen, Schwinge-kunststoff, 90% VA, alle Originalteile, VB 11.000, 06074/70565

SP 1000 mit Zubehör, reisefertig, technisch 1a, 7000 DM, Tel. 0611/608641

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

Verkaufe Teile von MG Mille GT wegen Gespannumbau: Seitenständer, Gabel (ohne Brücken), Schutzblech vorn (rot), Stekkachse vorn, Akrontfelgen vorn/hinten (18"-2.15 B 40/18"-2.50 B 40), Metzeler ME 33 (110/90H18, ca. 50%), 2 Blinker, Tel. 0551/302-7102 oder 05506/7333

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

Mille GT Teile: Lafr. 200,-; Krauser Koffer + Träger 290,-; Sturzbügel neu 60,-; Lenker 30,-; Tel. 07731/74076

! Moto Spezial-Teile! Bitubo Gabelstoßdämpfer f. LM 2/3, T3, G5, Mille GT, Cali II 220,- (Kat. S. 15); Frentubo Bremsleitungen (V2A), 4 Leit. 140,- (Kat. S. 32); Chochehebelsatz 20,- (Kat. S. 48); alles neu, zusammen 350,-, 08271/7228

Stoßdämpfer Koni (7610 - 1297) f. 850 T, T3, T3 Calli, T4, G5, SP, V7, V 65, 65 SP, Falcone, 240.00 DM, Tel.: 040/76603-622 (08.00 Uhr bis 15.00 Uhr), 040/7124203 (ab 17.00 Uhr)

Für V 65: Koffer Hepco + Becker und Träger 350,-, Tel. 07731/74076

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

Verk. LM 3 850, Bj. 85,
53000 km, Lafr., Bitubo,
Marzocchi, Halbschale,
Höcker, alles TÜV, 7500,-
Tel: 08366/448

LM I, Bj. 86, ca. 36000
km, WBO-Alutank, Imola-
Höcker, Halbschale, wei-
ße Veglia, Lafranconi
chrom, Rastenanlage
KVT, alles mit TÜV,
Sämtliche Originalteile
vorhanden, leicht zurück-
rüstbar! VB 7800 DM,
02835/5432

IMT-Verkleidung, 15er
Pumpe, Koni, Anlasser
Valeo, Endantrieb - neu,
Bttr-Kasten, Rahmen LM II, usw.,
08681/9370

LM I - III, diverse Teile zu verkau-
fen, Tel.: 05424/38177 ab 19 h
außer Di + Do

Le Mans 3, Bj. 84, 55000 km, 2.
Hand, TÜV 7/94, VB 7500,- DM,
Tel 02461/7253

Verkaufe für V7 Blechkoffer +
Halterungen (Polizia) 300,-,
Sturzbügel mit Beinschildern
200,-, 09153/4360

Suche gebrauchte original Tank-
Sitzbank Kombination von Trans-
continental, und 40er Gabel kom-
plett von Mille GT, Tel. 02382/
3380; Suche gebrauchten Magni
Rahmen.

Kaufe unrestaurierte Falcone (Be-
hördenmotorrad, neues Modell)
Angebote mit Foto an: Pessnegger
Walter, Schmalzgassee 35, A-6060
Tulfes/Tirol

Tank LM IV, rot + Hähne, Deckel
usw, Krümmer LM IV, schwarz,
05544/8255

Verkaufe Akront 3 Zoll + Borrani
2.15 Zoll Hochschulterfelgen und
Piranha Zündanlage + Verteiler,
Preis VS, Tel. 04221/120176 ab
18.00

Laverda

Für Laverda 1000 zu verkaufen: 1
Scheinwerfer Bosch, 1 Seitenstän-
der (neuwertig), 1 Kotflügel (vorn),
2 Ladespulen f. Boschlima (die
großen) neu, 1 Tacho ND, 1 DZM
ND, 1 Lima-Seitendeckel, 1 Hök-
kersitzbank (1/2 Mann - Nieland)
neu mit Gutachten, Tel.: 040/
76603-622 (08.00 Uhr bis 15.00
Uhr), 040/7124203 (ab 17.00 Uhr)

Suche original Nippon Densi Tacho
f. Laverda 1000 3 CL sowie Info
material über Laverda (Poster
u.s.w.) täglich ab 18.00 unter
06788/7185 (Raimund verl.)

Folienschrift LAVERDA schwarz
mit Trikolore, 4 farbig, 19 cm l, 3,5
cm hoch, lackierbar, schrumpfsi-
cher, 25,- St., frostsicher, 040/
6452001

Verk. Classic Halbsch. Seby-
Poly incl. Halter u. Scheibe neu;
2 Ansaugstutzen 40Ø Malossi
neu; Tommaselli Alu Stummel;
05225/6492

Suche 30er Rundschieberverga-
ser für Guzzi. Tel. 0511/
1317862

Verkaufe IMT-Einmann Classic
Sitzbank, VB 200 DM, Tel.
04221/120176

Le Mans II, Classic-Umbau,
elektronische-Zündung, Mar-
zocchi-Gabel, Ölwannezwis-
schenring, Stahlflex usw. E-
Teile, Motor neu, 15000 km,
Lafras + 40er Chrom, VB 11000
DM, Tel. 07635/3961

Verkaufe V 50 Getriebe und
suche V 65 Getriebe, Tel. 040/
7217797

LM III Teile, Sitzbank + kompl.
Halterung, 2 Seitendeckel (re/
li), kompl. Fußrastenanlage +
Halterungen, Luftfilterkasten,
2x Schalldämpfer S 28, 2
Ventildeckel, Ölmeßstab orig.,
Ölmeßstab ohne Sechskant,
alle Teile 1a, Preise VS, 0571/
43805

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -

VA Auspuffanlagen

für fast (alle) Europäer

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

VA AUMANN

Tel. + Fax
04432-1610

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

Motalia Anzeigenmarkt

 **Reifen
Salzowski**

**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**

Motorradbekleidung

im klassischen
rot

Schuberth

Super Visor III

zum

Probefahren

und

Motorradreifen von:

Bridgestone

Michelin

Hamburger Landstr. 19a

21357 Bardowick (an d. B 4)

 **0 41 31 / 12 91 11**

Verkaufe Sulzbacher Laverda 750 SF 2, Bj. 76, Motor im Laverda-Werk generalüberholt, SFC Verkl. 6000,-, Österr., 0043/7713/8469

Suche Laverda 750 SF ab Bj. '74. Sollte fahrfertig sein, Aussehen Nebensache, bis max. 4500,- DM, Tel. 0441/383457 Susanne

Wer fährt seine 1000er (SFC) mit Doppelzündung? Welche zuverlässige Adresse führt die Umrüstung durch? Bitte um Erfahrungsaustausch, 05731/28289 abends

Lav 500 Motor gesucht, auch Literatur 500 SFC/Formula, Bernd ab 18 h, 0221/517999

Ich löse einen Teil meines privaten Lagers auf und verkaufe an der Veterama 9. + 10. Oktober, Freigelände 4a, ca. 2000 neu und occasions 750er, 1000er und 1200er Laverda Teile zu absolut realistischen Preisen. Falls Interesse (Tel.) würde ich einen 1000er Motor, Jg. 77, optisch und technisch absolut Top mit nach Mannheim nehmen. Tel. CH 0317210650 ab 21.00 - 22.00 Uhr

Suche günstig kompl. SF 2, SF 3, Zustand (fast) egal, auch ohne TÜV, sowie SF-Teile. Uwe Böckelmann, Reichenbergerstr. 36, 44225 Dortmund

Suche für 1000 3C Luftfilterkasten, Schutzblechhalterung einteilig vorne, Kettenschutzblech, Tel. 04740/471

Suche für RGS 1000 Lichtmaschinendeckel (neu/gebraucht) und

California-Spiegel für links und rechts, außerdem andere 1000er Laverda-Fahrer im Raum Köln zwecks Erfahrungsaustausch, Tel. 0221/254528

Suche RGA Tank und Corsa-Höcker (1-Mann) von Witt, 05731/28289 abends

Nieland

Tel. 08345/884

Fax 08345/714

Verkaufe Laverda 750 SF 3, Bj. 76, 50 PS, TÜV 7/95, nicht ganz original, Tel. 04221/40805, 17.00-20.00 Uhr

Laverda 1000 3CL, 4600,-, 075224411 Gew.

Suche Campbells Replacement Silencer, Tel. 0212/78395

Morini

Suche Teile für Moto Morini 3½ Sport, alles anbieten, 02747/2371

Moto Morini 500 Sport, nicht komplett, 1200,-, tel. 075224411 Gew.

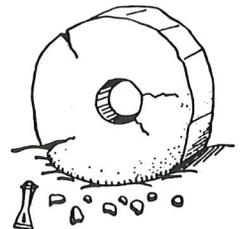
Morini 3½ VS, EZ 3/81, 1. Hd., 38000 km, TÜV neu, Kettenkasten, guter O-Zustand, Tel. 0531/339599, abends

Suche für Moto Morini Einzylinder (125 T oder 250 T) rechten Blech-Seitendeckel für Rahmendreieck. Tel. 04381/7701

BÖHM - Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-75446 Wiernsheim
 07044/5732



Motalia Anzeigenmarkt

MV Agusta

Original Vollverkleidung für MV 125/350, komplett, Anbaumaterial rostfrei und lackiert, neue Scheibe - nie montiert, Preis VS, Tel. 02331/60972

Gespanne

MG 1000 G5, Bj. 80, 30000 km, TR 500 NB3, Gebr., 15 Zoll, Koni, 14800 DM, Tel. 02942/7148

Ducati 860 GTS Gespann, Bj. 78, EML-Umbau, Squire Boot, mit Kupplungsschaden, Preis VB 7500, Tel. 06441/74535

Suche Armec-Schwenker Beiwagen, Tel. 02171/28994

Verk. Guzzi 1000 G5 Rahmen + Brief mit eingetr. Beiwagen, VHB 600,-, Tel. 07240/5334 ab 27.9.

Sonstiges

Verkaufe Öldruck Meßinstrument Racimex für Einbau in Verkleidung, neu, originalverpackt DM 50,- ohne Druckgeber, Druckgeber für alle Motorradtypen siehe Gericke Katalog, Tel. 07623/2689

Werkstatthandb. u. E-Teilkatalog für Laverda 3C, 3CL, RGS, RGA, SFC sowie Guzzi LM II, V7 u. 850 T3, 040/7532101

Dainese-Lederkombi, Gr. 50, schw., neuwertig, NP 1650,- jetzt nur 950,- DM, + Damen-Lederjacke, Gr. 36/38, schw/rot, VB 150,- DM + neuen Helm, Gr. XS 53, ECE, schw/rot, VB 160,- DM, Tel. 02637/5990

Verkaufe Montageständer-Satz Preis 260,-, Rainer Hilpert, Am Ankerplatz 5, 26919 Brake

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

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

Italo-Moto-Club-Schweiz, Euer Treffen war super, macht weiter so, bis nächstes Jahr, Ralf, Frank, Michael aus Rödermark

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

Verkaufe Oil Temp. Meßinstrument Racimex für Auf- oder Anbau an Konsolen oder Verkleid. Einbau, ohne Thermogeber, neuwertig DM 50, Thermogeber für alle Mot. Typen liefert Gericke, Tel. 07623/2689

Verkaufe Moto Guzzi V 1000/Convert (Halbautomatik), sehr schöner Zustand, Tel. 05251/38014

Suche Krümmer ø 48 m. TÜV in gutem Zustand (chrom od. V2A), 06392/3390

Moto Wurster

Ettlingerstr. 22, 75210 Keltern

Wir verkaufen italienische Klassiker

DUCATI SP 1	12.000 KM, BJ 91	17.000 DM
DUCATI 900 SS	8.000 KM, BJ 91	15.000 DM
MG Le Mans 3	44.000 KM, BJ 84	5.000 DM
MG T5	24.000 KM, BJ 86	5.500 DM
MG NTX 650	1.200 KM, neu, BJ 91	7000 DM
Benelli 900 Sei	22.000 KM, Top Zu	7000 DM
Laverda 750 SF2	restauriert	7000 DM
Laverda 750 SF1	34.000 KM,	4500 DM
Laverda RGS 1000	18.000 KM, BJ 83	5500 DM

Telefon 07236/8417 oder 07248/8227

Motalia Anzeigenmarkt

Lederhose, Gr. 44 von MQP, schwarz mit Polsterung, guter Zustand DM 90; Damenlederjacke von Krawehl, Gr. 36, wenig getragen, daher neuwertig, schwarz mit roten und weißen Einsätzen, Polsterung, Kombireißverschluss, paßt an vorgenannte Hose (Neupreis 329,-) DM 160,-; Stiefel schwarz Gr. 42/43 DM 30; Tel. ab 18 Uhr 0202/716276

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

Verschiedene Zeitschriften mit Berichten italienischer Motorräder (MO und Motorrad) von 1988-1991, DM 3,-/Stck. + Porto, Tel. 02331/60972

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterungen

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Moto Stefano



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

Moto Guzzi 850 T, 24.000 km, TÜV	5.800,-
Moto Guzzi Le Mans I, s. gut. Zust., sportlicher Umbau	6.500,-
Moto Morini 3½, Aluspeichenräder	2.500,-
Moto Morini Camel, 10.000 km, 251-Tank	3.500,-
Moto Morini Kanguro Typ 1/2/3	ab 1.900,-
MV Agusta 350 Ipotesi, komplett, Motor fest	1.500,-
MV Agusta 350, fahrbereit, komplett	2.200,-

Ersatzrahmen für:

Motobi 250 SS, Morini 3½, Guzzi Imola, Laverda 750, MV Agusta 350 GT, Morini Corsaro 1. Serie, Maico 250; DM 150 - 250,-

Ersatzmotoren für:

Benelli Leoncino 2-Takt, Ducati 98, MV Agusta 125, Morini 98, Moto Guzzi V 35, Motobi 125 2-Takt, Motobi 125 4-Takt

Auspufftöpfe neu für:

MV Agusta 350 GT, S, Electronica, Morini 3½, Guzzi Imola.

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

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

BMW-System 3 Helm, NEU, neueste Ausführung, ungetragen, originalverpackt Größe 56/57, DM 450, Tel. ab 18 Uhr 0202/716276

Laverda 1000, Bj. 75, 6500,-;
Cagiva 900 IE, Bj. 92, 12.500,-;
Moto Guzzi Daytona, Bj. 92, 9000 km, 18.500,-; 850T3, V7 Sport Umbau, 9.000,-; G5 Spann Longhi, 15 Zoll, Schwingen, VB 15.000 i.A. Tel. 0531/314949, Stein-Dinse

Verk. LM V rot, EZ 8.90, TÜV 9.94, P3 Nocke, 48er Krümmer + off. Lafranconi m. TÜV, erl. Schwungmasse, SH Elektronik Zündung, Stirnräder u. Gepäckträger, sehr g. Zustand 20000 km, VHB 11250 DM, Tel. 04561/4213

Gebrauchtmotorräder aus Italien: Aermacchi, Benelli, Capriolo Ducati, Gilera, Honda, Innocenti, Kawasaki, Laverda, Moto Guzzi, Motobi, MV, Vespa, 07522/4411

Verk. SP-Vollverkleidung, Tank, Seitendeckel, Drehzahlmesser, etc. VHB, Tel. 0221/134569 oder 0221/171986

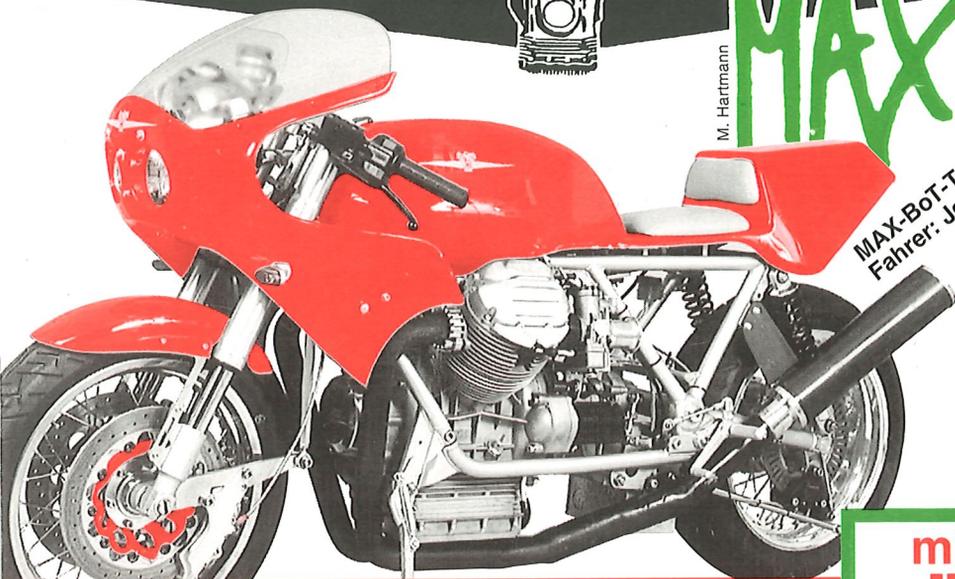
Die nächste MOTALIA erscheint am 16. Oktober. Redaktionsschluß ist der 2. Oktober.



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

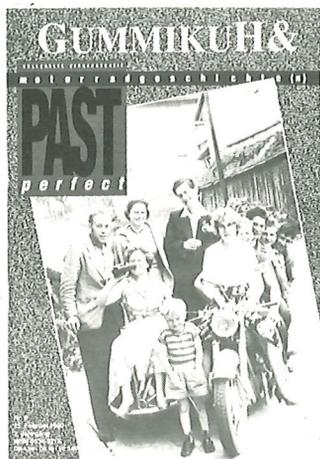
- Schnellst-Versand
- + Direkt-Verkauf
direkt an der BAB

Ausfahrt Pforzheim-West – Villingerstr. 7 • 75179 Pforzheim

072 31/35 39 21 o. 35 40 63

Fax: 072 31/35 41 50

Garantiert autofrei



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

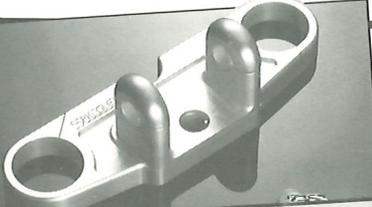
Schick' uns drei Mark in Briefmarken, sofort erhältst Du von uns ein "Schnupper-Exemplar"!

GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h,
28199 Bremen

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

- Bremsscheiben
- Bremsanlagen
- Bremsbeläge

8 Kolben Bremszange

SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

KUNZENWEG 16d · 79117 FREIBURG
TEL. 0761/611010 · FAX 0761/64814

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