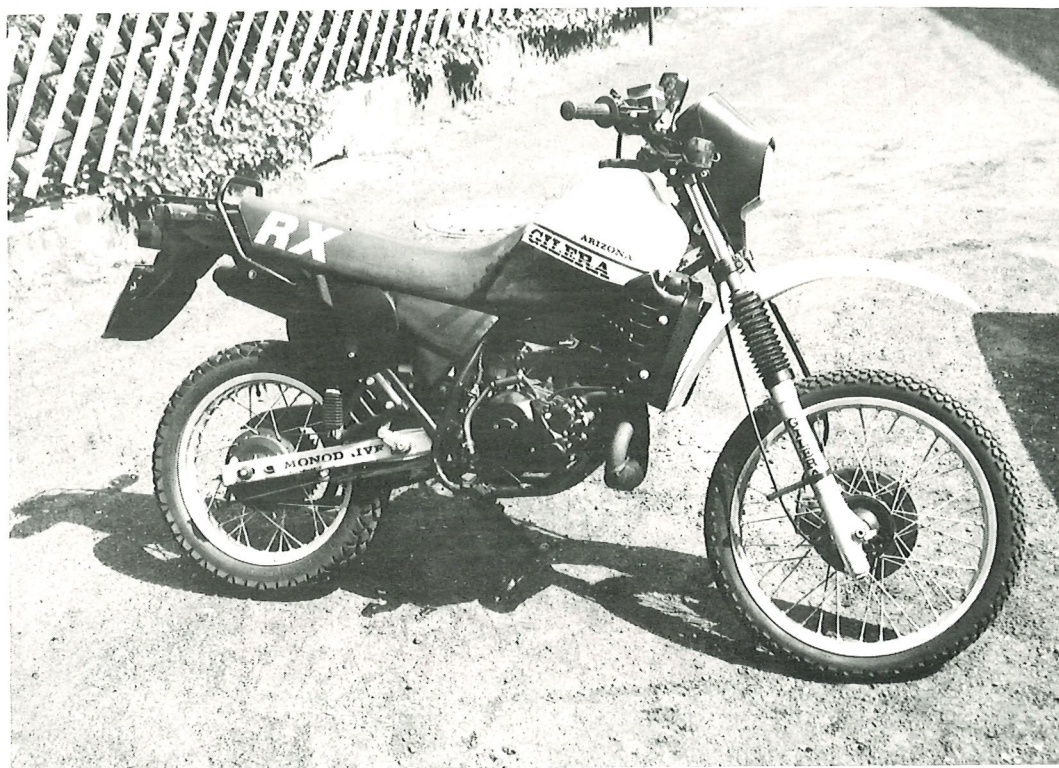


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALIA

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



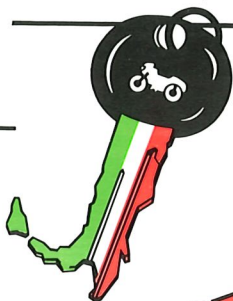
Gilera RX 200 Arizona

Vorschau auf die IFMA in Mailand

Guzzis in Californien

Italo-Bikes beim Veteranentrail

**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!

Es ist Mitte Oktober, und die Motorradsaison geht wieder mal dem Ende entgegen. In Deutschland hat der Motorradboom unverändert angehalten, während in unseren Nachbarländern meist deutliche Absatzeinbußen in Kauf genommen werden mußten. So sind z.B. in Italien die Neuzulassungen um fast 25 % zurückgegangen.

Ducati kann sicher zufrieden sein. Die roten Motorräder aus Bologna sind dank der sportlichen Erfolge und dem eigenständigen Image so gefragt wie noch nie. In den ersten sieben Monaten dieses Jahres wurden 2783 neue Ducis auf die bundesdeutschen Straßen gebracht. Im Gegensatz zu den 1751 zugelassenen Ducatis im gleichen Zeitraum des Vorjahres ist das ein Zuwachs von fast 60 %. Sicher hat auch der Fall des Lirekurs, durch den die Preise gesunken sind, dazu beigetragen, daß Ducati mit der Produktion kaum hinterher kam.

Nicht so erfreulich sieht es bei Moto Guzzi aus. Zwar waren in den ersten Monaten des Jahres die Zulassungszahlen um ca. 10 % besser als im Vorjahr, aber in den letzten Monaten hatte Guzzi wieder Absatzschwierigkeiten und der Marktanteil fiel von 0,5 % auf 0,4 %. Die Guzzi-Fans hoffen darauf, daß in Mailand endlich neue Modelle präsentiert werden, die der Marke aus Mandello neue Käufer bringen sollen. Aber nur mit dem Aufbohren der altbekannten Motoren auf 1100 Kubik wird es sicher nicht getan sein, um neue Käufer anzuziehen. Aber wir werden uns in Mailand überraschen lassen. Eine zweite Hoffnung heißt Cagiva. Immer häufiger ist zu hören, daß die Gebrüder Castiglioni in Kaufverhandlungen mit Moto Guzzi stehen sollen. Viele Insider glauben schon seit langem, daß Guzzi nur mit neuen Besitzern, neuem Kapital, einer gründlichen Renovierung des Werkes und neuen Ideen überleben kann.

Euer Motalia-Team

Gilera RX 200 Arizona

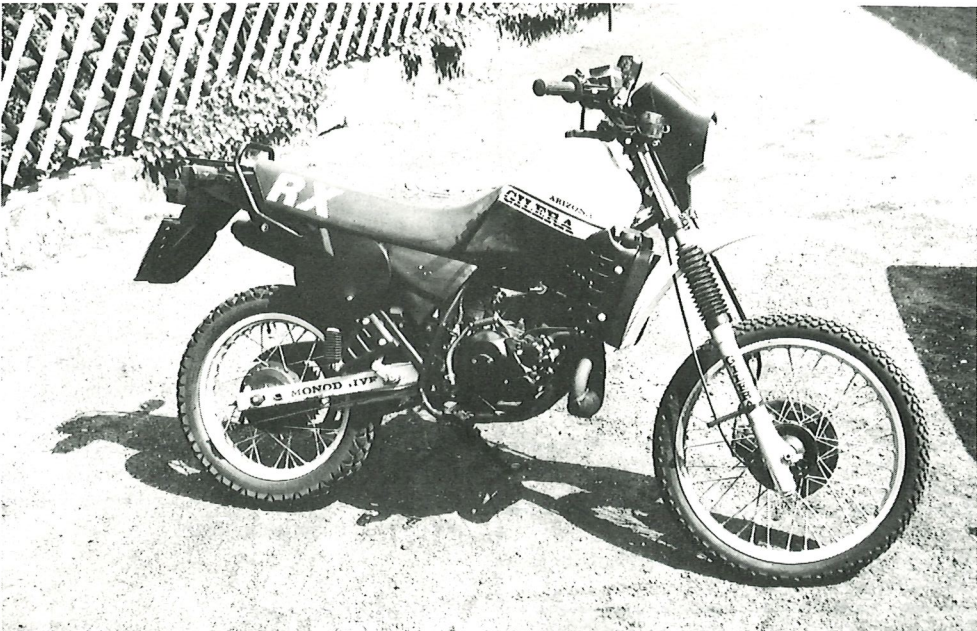
Lange Zeit hatte die italienische Traditionsmarke Gilera keine „richtigen“ Motorräder mehr angeboten, bis 1985 schließlich direkt drei 17 PS - Zweitakter auf den deutschen Markt kamen, die freilich aus dem gleichen Baukasten stammten.

Die RV 200 auf der einen Seite war eine flinke Straßenmaschine mit überaus ansprechender Optik und auf der anderen Seite gab es die nicht weniger attraktive Enduro RX 200. In meinem Bericht geht es um die dritte Modellvariante, „Arizona“ genannt. Diese war gegenüber der Enduro mit einem um drei Liter größeren Tank, Handprotektoren, einer Abdeckung über der Scheibenbremse vorn und einer kleinen Werkzeugtasche auf dem Gepäckträger ausgestattet.

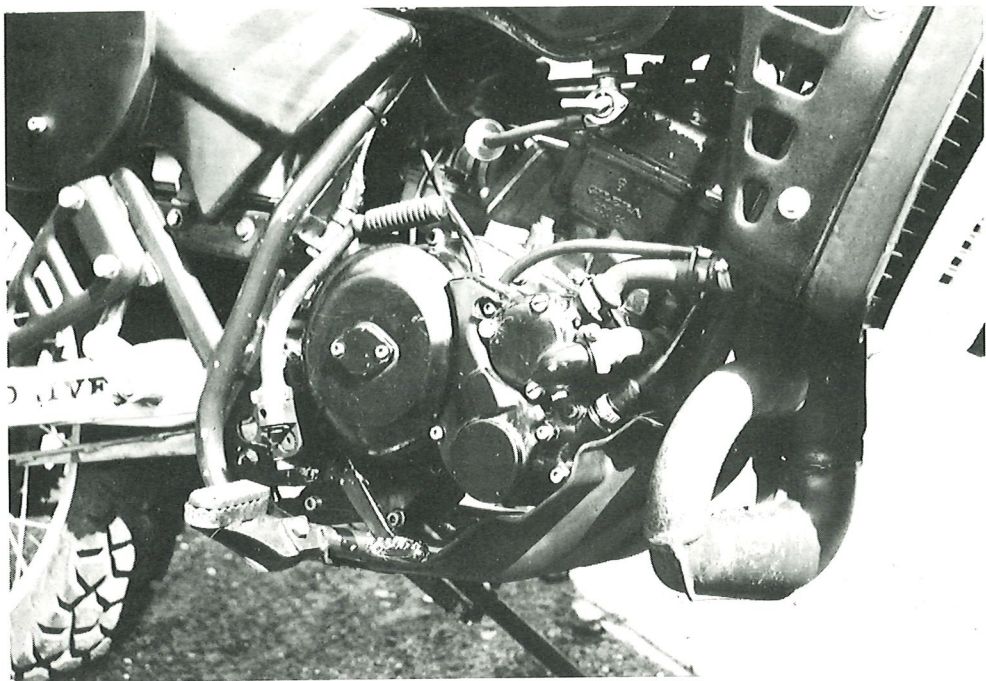
Ich hatte dieses Motorrad schon längere Zeit gesucht und bin im August 1992 durch eine Anzeige fündig geworden. Zwei Freunde begleiteten mich auf der knapp über 300 km langen Fahrt nach Hessen. Die Gilera hatte 14.000 km auf dem Tacho und sollte 2.800,- kosten. Aber aufgrund des Pflegezustandes, des fehlenden Zubehörs (Werkzeugtasche und Handprotektoren) und des verschlissenen Hinterradreifens wurden wir uns schnell bei 2.500,- DM einig.

Auf der Rückfahrt wurde der 183 ccm große Zweitakter direkt auf eine harte Probe ge-

stellt. Das Thermometer kletterte an diesem Tag auf über 30 Grad Celsius und der größte Teil der Rückfahrt wurde aus Zeitgründen auf der Autobahn bei Vollgas zurückgelegt, wobei ich mich meistens im Windschatten meiner erheblich stärker motorisierten Begleiter aufhielt. Meine Skepsis wuchs, als ich feststellen mußte, daß das Kühlwasserthermometer nicht funktionierte (Lötstelle am Geber gebrochen, wurde später wieder repariert). Allen Unkenrufen zum Trotz (Italiener sind ja soo unzuverlässig, bla, bla, bla...), hielt der kleine Flitzer aber tapfer durch.



Gilera RX Arizona mit Zweitaktmotor.

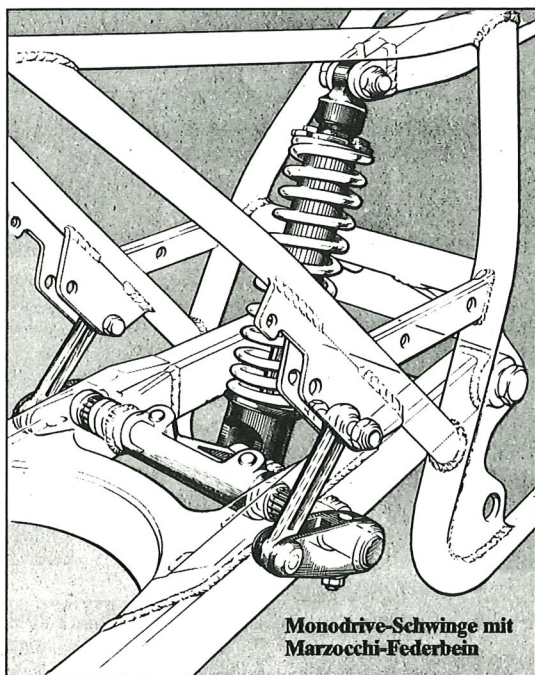


Das Herz der Arizona ist ein Zweitaktmotor.

Zwecks besseren Wetterschutzes montierte ich zum Herbst vorne einen niedrigen Kotflügel von Stilmotor und große Handprotektoren von Artec. Die originalen Seitenverkleidungen, die aus hartem Kunststoff bestanden und erhebliche Risse aufwiesen, wurden durch Zubehörteile ersetzt, die ich im Katalog der Firma Götz gefunden hatte.

Die blankgefahrene Pirelli-Originalbereifung wur-

Oktober 1993



Monodrive-Schwinge mit Marzocchi-Federbein

Das von den Cross-Modellen übernommene Monodrive-Hinterradfederungssystem ist eine Betrachtung wert. Der Hebel, an dem das untere Ende des Stoßdämpfers festgeschraubt wird, ist drehbar in der Schwinge gelagert. Rechts und links außerhalb der Schwinge stützt sich dieser über ein verstellbares Hebelsystem gegen den Rahmen ab.

de durch Metzeler Enduro-Pneus ersetzt, die auf der Straße hervorragend zu fahren waren, sich im Gelände aber sehr schnell zusetzten.

Auf den folgenden 10.000 Kilometern bewährte sich die kleine Gilera als überaus zuverlässiges, robustes Maschinchen für den Alltagsgebrauch, das auch nach Feierabend für jede Menge Fahrspaß gut war.

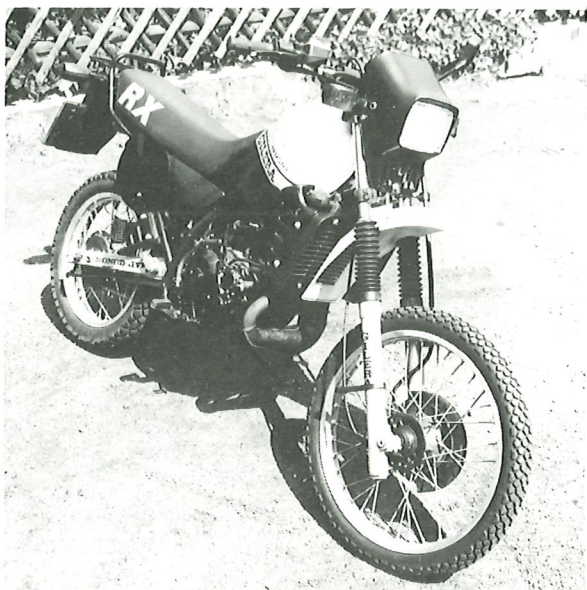
Ab 4.000 U/min ging der wassergekühlte Einzylinder-Zweitakter richtig zur Sache und produzierte bis zum Erreichen des roten Bereichs bei 8.500 U/min ganz rasant Leistung. Weich zog das membran gesteuerte Triebwerk

auch aus niedrigen Drehzahlen los und ließ sich auch vom erwähnten roten Bereich nicht abschrecken, so daß ein erstaunlich breites Drehzahlband zur Verfügung stand.

Eine zahnradgetriebene Ausgleichswelle dämmte bauartbedingte Vibrationen auf ein nicht störendes Maß ein, und der Schalldämpfer sowie der kühlende Wassermantel um den Zylinder senkten das Laufgeräusch so wirkungsvoll, daß es Fahrernerven und Umwelt als geradezu wohltuend registrierten.

Das schnell und leicht zu schaltende Sechsganggetriebe ermöglichte eine optimale Ausnutzung der gegebenen Leistungskurve, und das aus den Moto Cross-Modellen übernommene Federungssystem funktionierte mit seinen 190 mm Federweg hinten und 240 mm vorn im Gelände wie auf der Straße hervorragend. Auch mit knapp 1,90 m Körpergröße fühlte man sich auf der 850 mm hohen Sitzbank rundum wohl.

Als optische Täuschung entpuppte sich der vergleichsweise riesige Kühler. Nur rechts hinter der Kühlerverkleidung befand sich der Wärmetauscher, während links der 1,3 l fassende Öltank für die Getrenntschmierung saß.



Die Gilera RX 200 Arizona war zu ihrer Zeit mit 5.890,- DM für den deutschen Markt wohl ein wenig zu teuer geraten, ist heutzutage gebraucht aber durchaus zu zivilen Preisen zu haben (wenn man noch eine findet). Man sollte sich nur nicht über die horrenden Ersatzteilpreise wundern. So kosteten mich die hinteren Bremsbeläge sagenhafte 127,- DM, die Aufnahme des Kickstarters (Zähne abgedreht) glatte 91,- DM und das Zündsteuergerät gewaltige 171,- DM.

Aber es war ja schon immer etwas teurer, etwas besonderes zu fahren.

Ciao, Frank

Technische Daten

Motor: Wassergekühlter Einzylinder-Zweitakter mit Membransteuerung und Getrenntschmierung

Bohrung/Hub: 68 mm/50,5 mm

Hubraum: 183 ccm

Nennleistung: 13 kw (17 PS) bei 7.000 U/min

Max. Drehmoment: 19,9 NM bei 5.500 U/min

Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl: 12,8 m/s

Vergaser: Dell'Orto 26 mm

Zündung: CDI

Lichtmaschine: Wechselstrom 12 V/90 W

Batterie: 12 V/5,5 AH

Gewicht mit Füllstoffen: 136 kg

Zul. Gesamtgewicht: 330 kg

Neupreis 1985-87: 5.890,- DM

Veranstaltungskalender

Die Aufnahme von Veranstaltungen in diesen Veranstaltungs-Kalender ist kostenlos. Es werden aber nur Italiener-Veranstaltungen oder für Italiener-Fahrer/innen interessante Veranstaltungen aufgenommen. Eine kurze Mitteilung an den Verlag genügt. Alle Angaben sind ohne Gewähr! Bitte informiert Euch vorher beim Veranstalter und vergesst nicht, bei Anfragen Rückporto beizulegen!

Oktober

16.10.-17.10.93

Internationales Treffen des Moto Guzzi Club Frankreich bei Maintenon.

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.

29.10.-31.10.93

Auto-Moto Italia 93 im Expo-center Eureteco in Houten an der A 27 bei Utrecht/Holland.

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.

04.12.1993

Phillip Island Funday des Ducati Owners Club Victoria mit Benutzung der Rennstrecke.

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.

aprilia

Vertragshändler

Tel. 07 61 / 462 63

79115 Freiburg, Schönauer Str. 2

MOTO GUZZI

STÖRK
ZWEIRAD + AUTO

Sportler • Tourer • Enduros • Roller

Mille GT's sofort lieferbar !

DM **13.990,-** in rot + schwarz solange Vorrat reicht

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

GUZZI mit Seitenwagen?

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

sofort lieferbar.

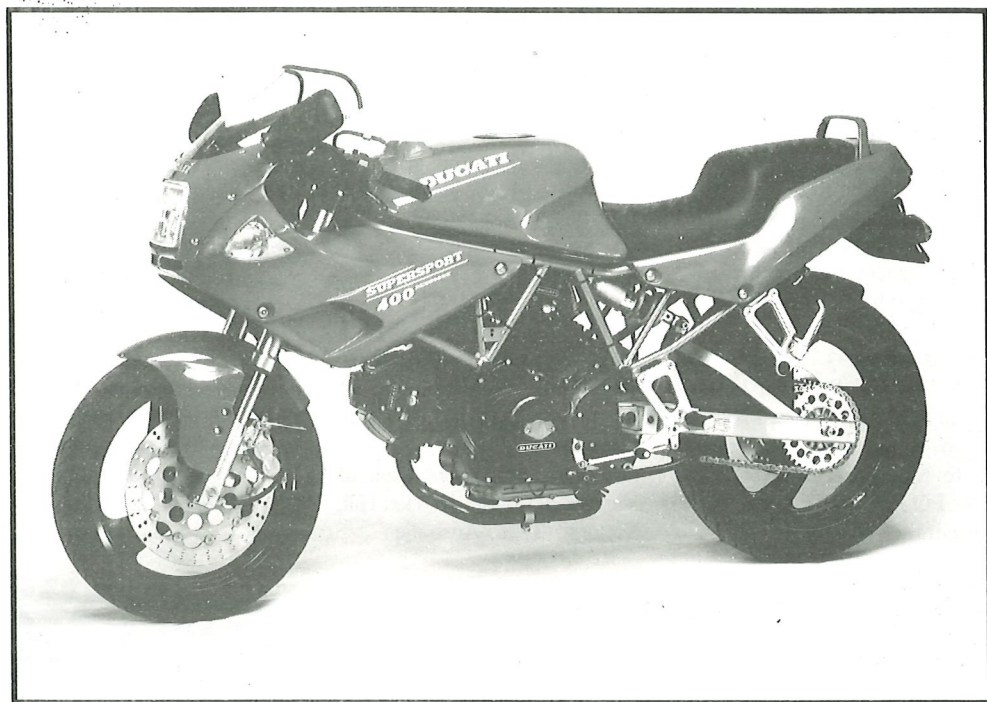
Nur 1 Min. von der B 3 - Basler Landstr./Ecke Lörracher Str.

Vorschau auf Mailand

In wenigen Tagen wird die Motorradausstellung in Mailand ihre Tore öffnen, und die italienischen Hersteller werden dort ihre neuen Modelle für 1994 zeigen. Wir wagen hier schon mal eine kleine Vorschau auf das, was uns dort erwarten wird.

Aprilia: Nachdem die Werksmotorräder von Loris Reggiani und Jean-Philippe Ruggia in den Farben des neuen Sponsors Chesterfield lackiert wurden, ist damit zu rechnen, daß die '94er-Replica der AF 125 mit der gleichen schwarzen Lackierung aufwarten wird.

Bimota: Wie schon im letzten Heft angekündigt wird Bimota die SB 6 vorstellen. Zusätzlich wird es eine SB 7 geben, die deutlich unter 200 Kilo wiegen soll. Während sich die SB 6 vermutlich doch mit einer Vergaseranlage begnügen muß, wird die SB 7 mit einer



Die in Deutschland erfolglose Supersport 400 wird von der 600 SS abgelöst werden. Im '94er Jahrgang werden die Räder in dem gleichen Bronzefarbtönen wie der Rahmen lackiert werden. Der bisher schwarze Motor wird bis auf die Zylinder und die Zahnriemenabdeckung silber erstrahlen. Dafür werden aber die Fußrasten samt Haltern und Gestänge schwarz sein.

In letzter Zeit wird zwar wieder verstärkt von einer Aprilia mit 250er-Zweitakt-Motor gemunkelt, es gibt sogar das Gerücht, daß der Einbau eines japanischen Motors in Erwägung gezogen wird. Aber ein Prototyp wird voraussichtlich erst 1994 zu sehen sein.

Einspritzanlage versehen sein. Mit dem so gestärkten Motorrad will Bimota wieder an der Superbike-WM teilnehmen.

Cagiva: Wie schon verlautet wurde, muß auf die Vierzylinder-Cagiva noch ein weiteres Jahr gewartet werden. Überarbeitet wurde

die Großenduro Elefant, die jetzt E 900 heißt, hauptsächlich im Lackdesign. Als Abrundung nach unten wird eine E 750 angeboten, die mit einer Bremsscheibe im Vorderrad auskommen muß.

Unter dem Namen Passing wird ein neuer Roller mit 125 ccm vorgestellt. Um im in Italien heiß umkämpften Rollermarkt mithalten zu können, verfügt der Zwei-Takt Cityflitzer über eine Doppelport-Auspuffanlage, zwei nach außen versetzte Scheinwerfer und über einen Flugzeugtankverschluss, wie er heutzutage bei den sportlichen Motorrädern üblich ist. Lieferbar sind die Farbvarianten blau, rot und schwarz.

Mit der Bezeichnung W 16 wird der W 12 mit 350 ccm eine größere Einzylinder-Enduro mit 600 ccm zur Seite gestellt.

Ein Produkt der Zusammenarbeit mit dem tschechischen Hersteller CZ ist die Cagiva Roadster. Den luftgekühlten Motor steuern die Tschechen bei. Im Styling orientierten sich die Designer scheinbar an der Yamaha V-Max.

Ducati: Ducati wird in Mailand einige neue Modelle zeigen. Schnlichst erwartet wird die 916, die auf den Viertilern basiert und über eine Einarmschwinge verfügt. Zwei kleine Scheinwerfer sitzen in der Verkleidung, die der Supermono nachempfunden wurde, und die Schalldämpfer befinden sich wie bei der Bimota db 2 unter dem Sitzbankhocker. Traditionell verwendet Ducati auch bei diesem Modell einen Gitterrohrrahmen, der aber komplett neu entwickelt wurde.

Als kleines Monster präsentiert Ducati die M 600. Um einen deutlichen Preisunterschied zur 900er zu erzielen, wurde auf die Kohlefaserteile verzichtet und im Vorderrad verrichtet nur eine Bremsscheibe die Verzögerungsarbeit, auch der Ölkühler wurde eingespart. Weitere Unterschiede sind ein anderes Hinterradschutzblech und keine Sozusabdeckung auf der Sitzbank. Der Motor entspricht mit dem Hub-/Bohrungsverhältnis 80 x 58 mm der alten Pantah 600 von 1982 und erzielt 583 ccm. Die Verdichtungsrate beträgt 10,7:1 (Pantah 600: 9,5:1) und für die Gemischaufbereitung sorgen zwei 38er Miku-

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 Schnellst-Montage
für Marelli & Motoplat Verteiler
Modul+Spule+Kabel DM 797.-



Symetrische 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

ni-Vergaser (Pantah 600: 36er Dell'Ortos). Die Kupplung läuft im Ölbad.

Über den gleichen Motor verfügt die Ducati 600 SS, die eine Halbschale, eine Bremsscheibe im Vorderrad und eine 2-1-Auspuffanlage vorzuzeigen hat. Als Bereifungsgrößen wählte Ducati für beide 600er 120/60-17" vorne und 160/60-17" hinten. Im Gegensatz zur 400 SS ist der Motor bis auf die Zahnriemenabdeckung silber. Die SS soll 172 Kilo wiegen und damit zwei Kilo leichter sein als die M 600. Beide Modelle verfügen über die gleiche Showa Upside-Down Gabel mit 120 mm Federweg, die sich aber anscheinend von den bisher verwendeten Gabeln unterscheidet, da die Angüsse für die Verstellung fehlen. Am Hinterrad wurde der Federweg bei der M 600 vergrößert. Es sollen jetzt 145 mm sein.

Mit der 600 SS wurde die Reihe der Super-sport Ducys um eine weitere Hubraumvariante erweitert. Wenn man die in den unterschiedlichen Länder erhältlichen Ducys bedenkt, gibt es die SS jetzt in den Größen 350, 400, 600, 750 und 900.

Die 900 Superlight wird 1994 in gelb ausgeliefert werden, um sich deutlicher von der normalen 900 SS zu unterscheiden (die USA-Modelle sind schon seit längerem gelb). Auch die M 600 gibt es in gelb, während die M 900 in schwarz angeboten werden wird.



In Paris zeigte Guzzi die Strada 1000. Von dem letztes Jahr in Köln gezeigten Prototypen unterschied sie sich hauptsächlich durch die blaue Lackierung und Gußräder.

Die Ducati 750 SS wird in Zukunft mit zwei Bremsscheiben im Vorderrad ausgeliefert und bei allen SS-Modellen sind die Fußrastenanlagen in Zukunft schwarz.

Moto Guzzi: In Mailand werden voraussichtlich vier neue Modelle gezeigt. Die 1000 Strada, die schon letztes Jahr auf der IFMA in Köln zu sehen war, wird die Mille GT ablösen. Der Nachfolger der Le Mans 1000 heißt 1100 Sport und die California III wird der California 1100 Platz machen. Zusätzlich wird es die 750 Strada geben. Außer den drei obengenannten Bikes werden die Modelle Sessantacinque GT, NTX 750, 1000 S und 1000 SP III aus der Produktion genommen. Die Modellpalette besteht 1994 also aus folgenden Typen: V 65 Florida, 750 Strada, 750 Nevada, 1000 Strada, California 1100, 1100 Sport, 1000 Quota und Daytona 1000.

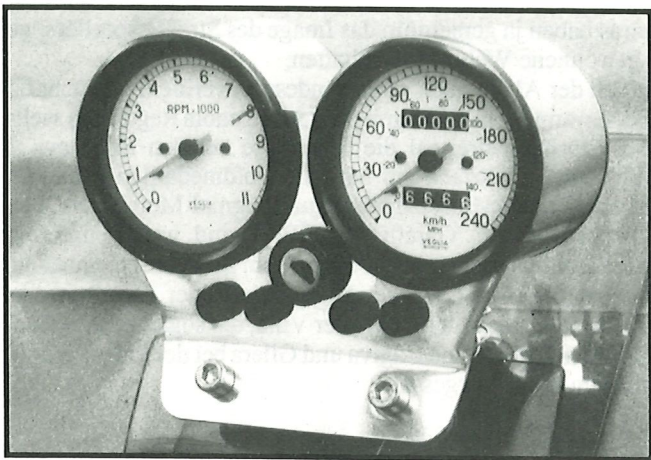
Immer häufiger ist das Gerücht zu hören, daß Cagiva mit Guzzi in Kaufverhandlungen steht. Insider sprechen davon, daß es viel-

leicht noch in diesem Jahr zu einer Eingliederung von Moto Guzzi in den Cagiva-Konzern kommen kann, zu dem ja schon die Motorradmarken Cagiva, Ducati, Husqvarna und Morini gehören. Zusätzlich besitzen die Bologner die Rechte an den Namen Aermacchi und MV Agusta.

Husqvarna: Wie schon berichtet, wurden alle Modelle überarbeitet. Neu ist die WRE-125, die über einen 125 ccm Zweitakt-Motor verfügt. Das Design ist im Huski-üblichen weiß-blau mit gelben Nummerntafeln gehalten, es wird aber auch über eine Lucky Strike Replica in schwarz/weiß-rot nachgedacht.

Piaggio: Der größte Roller-Hersteller, wird einen neuen Roller mit einem Einzylinder-Motor mit 250 ccm ausstellen. Im Gegensatz zu den anderen Rollern wird es sich um einen Viertaktmotor handeln. Damit tritt dieses Modell in den direkten Konkurrenzkampf zum Honda CN 250, der der bisher größte Roller auf dem Markt ist.

Aluminium-Cockpit für Moto Guzzi



Das Cockpit ist aus Aluminium hergestellt und hochglanzpoliert.

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

(Instrumente und Zündschloß sind nicht im Lieferumfang enthalten.)

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

Best. Nr. 0175-0

Preis: 195,-- DM



Hökenschnieder GbR

MOTO GUZZI

10 Jahre

Hökenschnieder GbR

Moto Guzzi + Aprilia Vertragshändler

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

Rufen Sie uns an: 0521/452445

und nutzen Sie unsere Erfahrung !

Bielefeld



Italienische Dreckschleudern

Italienische Signoras haben ja gemeinhin das Image des Straßensportlers, genährt vor allem durch unzählige gewonnene Weltmeisterschaften.

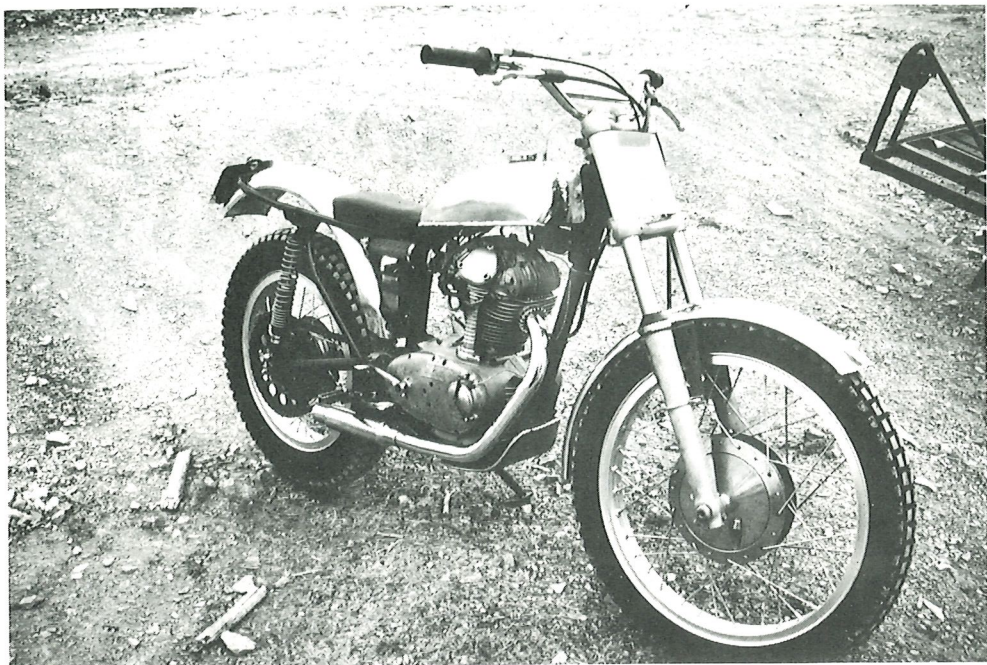
Daß man sich südlich der Alpen auch im Geländesport verdient gemacht hat, fällt dabei oft unter den Tisch. So gewann Moto Guzzi mit der 250er Lodola Regularita sechs Goldmedaillen und mit der 125er Stornello dreimal die Silbervase bei den Six Days. Die italienische Militärmannschaft konnte mehrfach auf Morinis Goldmedaillen nach Hause fahren, und Gilera wurde dreimal Gelände-Europameister und zigmal Motocross-Champion in Italien und Frankreich. Aspes, Fantic, Garelli und SWM sind weitere international bekannte Marken, die auf Stollenreifen und nicht auf Slicks zum Sieg führen. Giacomo Agostini kennt vermutlich jeder, aber wer weiß, daß sein jüngerer Bruder Gianfranco ein erfolgreicher Geländefahrer war? Wer erinnert sich an Walter Villa, der sogar seine eigene Motorradmarke hatte? Sogar die jüngsten Erfolge von Cagiva und Gilera bei der Rally Paris-Kapstadt oder der Rally Korsika scheinen schon vergessen.



Der Autor im Gelände mit seiner umgebauten Guzzi Stornello. Das geringe Gewicht (unter 90 Kilo) wiegt die geringe Leistung auf.

Warum das alles hier erwähnt wird? Na, weil bei Klassiker-Veranstaltungen jede Menge Ducatis oder Aermacchis im Renntrimm rumstehen (oder fahren), aber hat schon mal jemand eine Morini Casa oder Corsaro live gesehen?

Ja, nicht mal bei Gelände-Wettbewerben für Klassiker sind solche Teile zu sehen. Jawohl, es gibt nämlich Geländesport für Klassiker, sogar im reglementierten Deutschland. Und da krachts und knallts und puffts, aber fast nur mit englischem Akzent.



Die fantastische Ducati 250 Scrambler wurde von dem Niederländer Franz van de Klok als Bike für Pre-65-Trail aufgebaut.

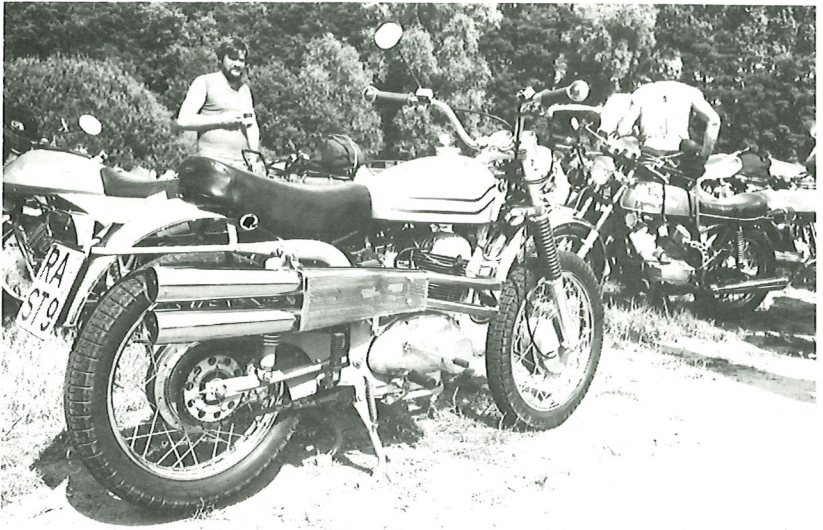
Kaum verständlich, daß sich die Italiener-Fraktion so bedeckt hält, wo es doch hier um echten Wettkampf - also keine Gleichmäßigkeits- oder Oldiecaffeeahrt - geht. Sowohl beim Pre-65-Trial wie beim Classic Scramble gewinnt der beste Fahrer auf dem besten Motorrad. Basta.

Beim Pre-65-Trial geht es - wie der Name schon sagt - mit Maschinen, die vor 1965 gebaut wurden, in die Sektionen, die in verschiedene Schwierigkeitsgrade, je nach Fahrer und Maschine, unterscheiden. Beim Classic Scramble müssen die Motorräder mindestens zwanzig Jahre alt sein, und es geht Motocrossmäßig schlicht und einfach darum, wer als erster durchs Ziel fährt.

Die Maschinen dürfen zwar grundsätzlich modifiziert werden, die Veränderungen müssen aber „period“ sein, d.h. sie müssen dem Baujahr entsprechen. Ein Geländehüpfer aus den vierziger Jahren mit Scheibenbremse erregt also Unmut.

Mit italienischen Mopeds steht man aber recht gut da: Während sich nämlich die britische Konkurrenz noch überwiegend mit Eisen plagte oder sogar auf Hinterrad-Federung verzichtete, griff man bei Gilera, Guzzi und Morini schon eifrig zu Leichtmetall für Motoren, Räder, Bremsen und Gabel und verwendete schon Kunststoff-Kotflügel. Außerdem sind die kleinen Italienerinnen - von Ausnahmen abgesehen - preisgünstiger zu haben. Gerade Guzzi Stornello und Lodola sind für wenige Hunderter zu bekommen, da sie noch nicht als Sammler-Objekt begehrt sind, im italienischen Alltagsverkehr aber zunehmend ausgemustert werden. Und schließlich muß auch nur die Basis da sein: Licht, original-Schalldämpfer oder gar TÜV, wer braucht's? Bei der Fa. Alexander in Neustadt gab es sogar kürzlich eine ganz seltene 250er Benelli Mojave (so genannt nach dem Rennen durch die gleichnamige Wüste in den USA) aus den sechziger Jahren.

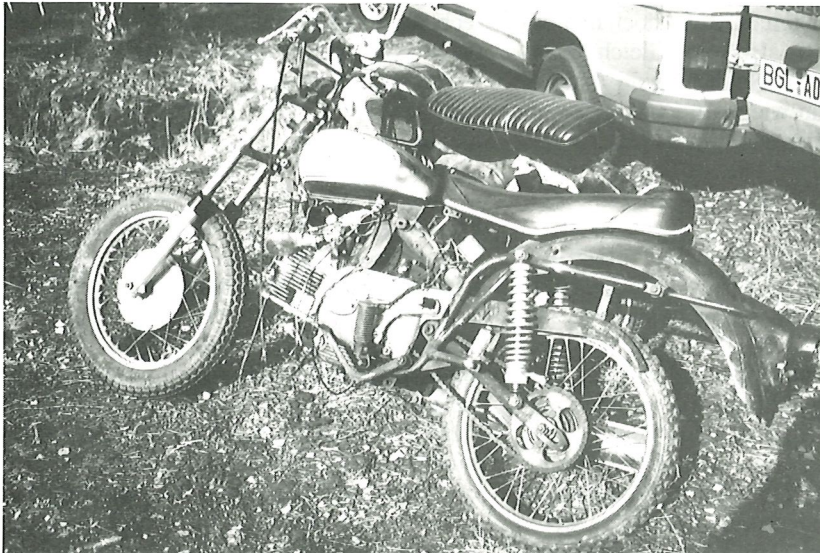
Soll spottbillig gewesen sein, aber ich habe eh schon zuviel Geraffel in der Garage. Teurer wird's bei original Restauriertem aus dem Hause Gilera, selbst für eine 100er Regularita muß man mittlerweile fast 10.000 Deutschmark bezahlen, für eine



Die MV Agusta Scrambler (aufgenommen 1989 auf dem Morini-Treffen) ist in Deutschland sehr selten und sicher sind die Besitzer dieses schönen Motorrades der Meinung, das es fürs Gelände zu schade ist.

GS-Version der Saturno, von der nur eine Handvoll im Werk gebaut wurde, dürfte man wohl ein Vermögen hinlegen, wenn überhaupt noch eine existiert... Die Hubräume

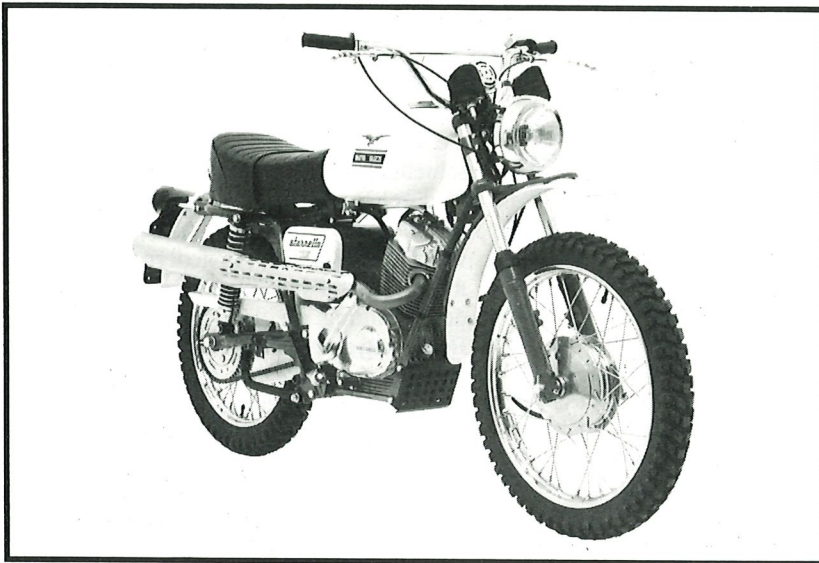
über 250 ccm sind sowieso mager besetzt, die Geländetradition Italiens liegt in den kleinen Klassen. Aber egal, fürs Classic Trial und Scramble muß es eh nicht original sein, und



Ein solches Fragment läßt sich preiswert erwerben und bietet gute Voraussetzungen für den Aufbau eines Scrambler.

für den Anfang ist ein kleines, zusammengeschustertes Teil auch besser.

Ein Beispiel fürs Trial: Meine Guzzi 125 Stornello habe ich komplett und voll fahrtüchtig für 800 Mark gekauft, einen zweiten Motor - ebenfalls kom-



*Moto Guzzi 125 Stornello Scrambler in der letzten Version (1970 - 1975)
schon mit dem neueren Motor mit Fünfganggetriebe.*

plett - bekam ich für 70 Mark auf dem Veteranenmarkt. Daß ich durch Zufall eine Werks-Regolarita und nicht „nur“ eine America-Scrambler erstanden hatte, hat sich erst später anhand der Rahmennummer herausgestellt. Für die speziellen Bedingungen des Trials wurde sie etwas aufgepeppt mit Alu-Gabelbrücken von der Gilera Arcore und dem kompletten Alu-Vorderrad einer Motocross-Kreidler. Eine Alu-Gabel hatte das Werksmodell schon (das käufliche Modell hatte die blechverkleidete Gabel der Straßenserie), die Hinterradschwinge wurde für einen 4.00 Zoll Schlappen etwas geändert, die Fußrasten wurden höher und nach hinten verlegt und die Endübersetzung ordentlich verkürzt. Dazu einen Tank von einem alten Kaufhaus-Moped (gab's geschenkt) und ein Alu-Lenker von Hein Gericke (war fast das Teuerste). Der Motor wurde auf etwa 135 ccm aufgebohrt und fertig war die Laube. Wenn ich jetzt noch besser Trialfahren könnte, würde ich mit den englischen Trialern absolut mithalten. Fahrfertig wiegt die Stornello keine 90 kg, kein schlechter Wert für einen Viertakter.

sie gegen die professionellen BSA Gold Star oder Metisse-Triumph leistungsmäßig keine Chance. Aber sie konnten sich fahrwerksmäßig überraschend gut behaupten, und wenn man ein paar Mark investiert, läßt sich was draus machen.

Eine Ducati Scrambler oder gar die Motocross-Version Desmo R/T wären wohl echte Knaller gegen die Bikes von der Insel.

Ein wunderschönes Trialmotorrad hat Franz van de Klok aus Holland aus einer Ducati 250 Scrambler gebaut, wobei es am schwierigsten war, dem Sportmotor Trialmanieren beizubringen. Jede Menge feines Alu-Zubehör und viel Eigenbau machen den Bologneser Single zu einem Sahnestückchen, das aber nur von einem Könner durchs Gelände bewegt werden sollte. Für jemanden, der so oft umfällt wie ich, ist das edle Teil zu schade.

Anfang des Jahres sah ich auch schon eine MV Augusta Scrambler, aber leider hatte ich keine Kamera dabei.

Es wäre schön, wenn sich mehr Italo-Freaks unter die „Dreckschleudern“ mischen würden. Spaß machts allemal - und laut ist hier noch lange nicht out.

Hardy

Ein Beispiel für Scramble:

Letztes Jahr tauchten beim Classic Scramble in Berlin erstmalig ein paar Aermacchi Scrambler auf, absolut serienmäßig und teilweise nicht mal von der elektrischen Anlage und Lampen befreit. Natürlich hatten

Leserbriefe

Hallo, guten Tag Gelenkgeschädigte. Darf ich ein paar Tips geben? Ich bin Behelfsmechaniker und denke an eine alte Bauernregel. Nämlich, wer gut schmiert, der fährt gut. Also die Bauernregel kenne ich und habe null Ahnung, dafür aber viel Vertrauen zu meinen spinnerten Gedanken.

Der Gummibalg am Getriebeausgang (Abtriebswelle-Gelenk) bekommt eine Tube LiQui Moly LM 47 Langzeitfett. (Trotz der Herstellerbemerkung: Garantie ausgeschlossen.) Nur beste Erfahrungen. Schwingenholm, in dem die Keilwelle und Keilnabe laufen = 1 Tube LiQui MoS2 Fett im Minimum, wenn ich es da habe auch 2 Tuben, es dient nämlich nicht nur der Schmierung von Keilwelle und Keilnabe sondern auch der Wärmeabführung. Ein hohles oder leeres Rohr der Schwinge kann kaum die Wärme der Keilwelle und der Keilnabe aufnehmen und Welle + Nabe sind nach ein paar Kilometern Hetzjagd gut warm bei schlechter Schmierung.

Falls einer einmal selbst seine Schwinge auseinandernimmt, sollte er sich das Dilemma genau ansehen. Auf der Keilwelle Rost, in der Keilnabe Rost, den Ihr auf penible Art entfernen solltet, bevor Ihr zusammenbaut. Das heißt: ungeeignetes oder viel zu wenig Fett, keine Wärmeabführung an das Schwingenrohr, die ganze Chose heizt sich auf und kühlt anschließend beim Rumstehen wieder ab. Der Effekt ist der, das Schwingenrohr atmet, heiße Luft wird ausgedrückt, kalte Luft wird eingezogen somit Feuchtigkeit, siehe Welle und Nabe haben Rostansatz. Die wärmsten Stellen.

Noch ein Grundsatz: Zu einem neuen Gelenk gehört ein neues Lager und wenn du 2 Tage betteln gehst, daß es Dir einer raushaut, weil Du nicht den Auszieher hast. Dieses Gelenklager ist extrem belastet durch Stöße, wenn die Gelenkwelle in der Gelenknabe nicht genug geschmiert ist. Stellt Euch mal vor, in welcher Schnelligkeit oder Beschleunigung sich Euer Hinterrad auf einer schlechten Land-

straße befindet. Ein- und Ausfedern müssen die Gelenkwelle und Nabe in Längenverschiebung ausgleichen, dabei noch kernige PS durch Drehbewegung übertragen und dann vielleicht noch trocken ohne Schmierung, da wirkt jedes Ein- und Ausfedern wie ein Hammerschlag auf das Gelenklager, und genau in der Richtung, in der Rillenkugellager die Belastung am wenigsten übertragen, nämlich achsial. Das bedeutet wieder erhöhte Reibung, erhöhte Wärme und erhöhter Verschleiß, den man abmildern kann durch verbesserte Wärmeabführung. Das heißt, genug hitzebeständiges Fett, das mit der Außenhaut der Schwinge oder Rohr und Gummibalg in steter Berührung ist.

Wenigstens einer wird sagen: alles Quatsch! Macht es trotzdem so und das Gelenk wird nicht ewig aber länger halten.

Herzliche Grüße

Alfred

Sehr geehrte Mitarbeiter der Motalia!
Hiermit möchte ich Euch ein Erlebnis schildern, das, so glaube ich, wert ist, gedruckt zu werden!

Am Donnerstag, den 16. September, brachen wir, gutgelaunt trotz strömendem Regen, gegen 16.00 Uhr in Essen Richtung Norddeutschland auf, um an der alljährlich stattfindenden BVDM-Deutschlandfahrt für Tourenfahrer teilzunehmen. Unser Trio bestand aus zwei Japan-Bikes und meiner Wenigkeit auf einer T3-Cali. Den ersten Tankstop mußten wir an der Raststätte Münster ausführen, da mein Ehefrau es versäumt hatte, zu Hause vollzutanken.

Die gute Laune war abrupt vorüber, als meine Guzzi just nach dem Auftanken nur noch auf einem Zylinder lief! Der Fehler war zwar schnell lokalisiert - es war ein Zündstromkreis der so hochgelobten „kontaktlosen“ Zündanlage Typ Piranha hinüber, aber woher so schnell Ersatz beschaffen?! Da fiel mir die Adresse einer in Münster beheimateten freien Italiener-Werkstatt ein, welche ich

Leserbrief

Anfang des Jahres über Stein-Dinse erfahren hatte, um ein nicht im Dinse-Lager befindliches Ersatzteil doch noch schnell erhalten zu können. So stapfte ich gegen 17.20 Uhr, tiefend in meiner Regenkombi, in übler Vorahnung zur Telefonzelle, denn wer hat schon mal eben Zeit und Lust und dann noch zu dieser Uhrzeit, eine defekte Zündung an einer Guzzi zu reparieren?!

Doch Norbert Dahlmühle, so heißt der Besitzer dieser Werkstatt, hatte ein offenes Ohr und erklärte sich sofort bereit, mir weiterzuhelfen! Allerdings könne er mein Moped „nur“ wieder auf Kontaktzündung umbauen, da er Piranha-Ersatzteile nicht im Lager führe und es auch in Zukunft nicht täte. Ich schaffte es auch übergücklich, mit nur einem Zylinder aus eigener Kraft zur Werkstatt zu kommen und nachdem mein Moped auf der Hebebühne stand, machte sich Norbert sofort daran, den Verteiler auseinander zu nehmen. Die Japan-Bikes mußten „natürlich“ draußen im Regen stehen bleiben, aber wir durften es uns in der Zwischenzeit in seiner Werkstatt bequem machen. Außerdem konnten wir sein Telefon benutzen, um das Hotel zu stornieren und mit Hilfe seiner Straßenkarten eine neue Route festlegen, um danach wieder telefonisch Zimmer zu reservieren, da unser Zeitplan ja nun total daneben lag.

Um 20.15 Uhr ertönte die Guzzi wieder im altbekannten Sound und nach Bezahlung des für diesen Superservice sehr niedrigen Rechnungsbetrages konnten wir unsere Reise fortsetzen und die Deutschlandfahrt an diesem Wochenende ohne weitere Zwischenfälle erfolgreich absolvieren.

Zum Abschluß möchte ich Euch fragen, ob eine japanische Werkstatt ebenfalls bereit gewesen wäre, um diese Uhrzeit noch eine Reparatur durchzuführen? Ich jedenfalls bin begeistert von solcher Hilfsbereitschaft und möchte mich auf diesem Wege nochmals recht herzlich beim Norbert bedanken!

Detlef

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

Auch für moderne italienische
Zweizylinder keine Selbst-
verständlichkeit:

100 Nm Drehmoment

Für jeden
großen Moto Guzzi-
Motor mit exakt kalkuliertem
Preis-Leistungs-Verhältnis.

Original DYNOTEC-Ventil-
trieb-Kits, die fachgerechte
Überarbeitung von Brenn-
raum und Kurbeltrieb in der
bekanntesten DYNOTEC-
Qualität und eine perfekte
Motorabstimmung erfüllen
Ihre Zweizylinder-Träume.

Jetzt lieferbar für Liebhaber
zeitgemäßer Twin-Power:
standfester, kultivierter
Motorenumbau mit Ventil-
triebs-Kit 9508 auf über
74 kW (100 PS).

Interessiert? – Vereinbaren
Sie Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

67592 Flörsheim-Dalsheim
Alzeyer Straße 33-37
Tel. 0 62 43/5882, Fax 0 62 43/7029

„Put The Best Between Your Legs... Ride A Moto Guzzi!“

Moto Guzzi Classics - eine gute Adresse in den U.S.A.

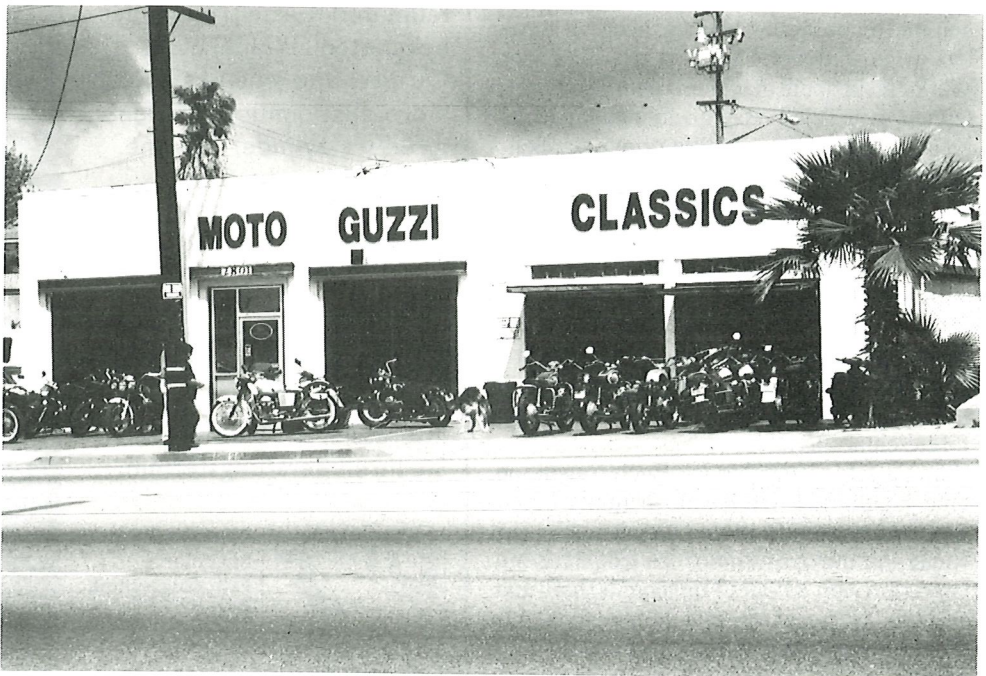
Dieses Jahr führte uns unser Fernweh in die U.S.A., genau gesagt nach Californien. Einige Umstände hinderten uns daran, unsere Bikes mitzunehmen, aber auch eine Reise mit dem Camper kann Vorteile haben, einer z.B. keine Gepäckprobleme (Souvenirs...Souvenirs). Außerdem hatten wir für dieses Jahr die Reisezeit Ende März, Anfang April zu früh gewählt, es war nachts teilweise saukalt, und wir waren froh, einen Camper mit Heizung zu haben. Doch so ganz ohne Moto Guzzi Bezug sollte diese Reise doch nicht ablaufen. Wir bekamen vom Motalia-Team einige Adressen von Guzzi-Händlern, die wir auf unserer Reiseroute besuchen wollten. Mal sehen, was da drüben so mit Guzzi läuft! -

Die erste angesteuerte Adresse, Moto Guzzi Classics in Los Angeles, Long Beach war ein Volltreffer.

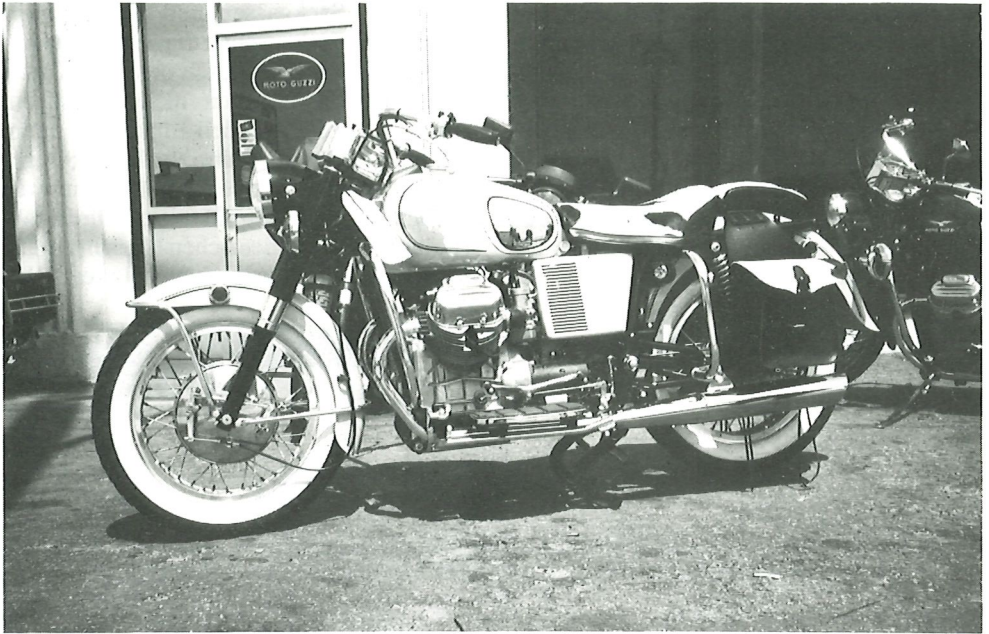
Im Laden, der Werkstatt und davor standen so ca. 30 „Classic Guzzis“ in allen möglichen Ausführungen; alt, zerlegt, in bereits teilrepariertem Zustand und natürlich fertig restaurierte Classic Bikes, die jedem Fan das Herz höher schlagen lassen, und wir sind Fans!

Der Besitzer dieses Ladens und sein Hund „Rustie“ waren uns gegenüber sehr aufgeschlossen, nachdem wir unsere Herkunft offenbart hatten. Es war kein Thema, daß wir alles fotografieren durften, das Ersatzteillaager, die gesamte Werkstatt sowie Lackiererei.

Natürlich durften wir auch probesitzen, nachdem jeder sein Lieblingsbike auserkoren hatte. Zu einer Probefahrt auf den äußerst ver-



Vor dem Geschäft stehen Guzzis in allen Zustandsklassen.



Diese restaurierte Guzzi mit Weißwandreifen und Kuhfelleleder soll mit Big Bore Kit und einem Jahr Garantie 10.000 \$ kosten.

kehrreichen Highways hatten wir keine Traute, besonders angesichts der wirklich bis ins Detail liebenswerten Restauration der Bikes. Was die Preislage betraf, so konnte man hier eine top 850 Eldorado mit Kuhfellsitzbank und Kuhfellpacktaschen sowie Weißwandreifen für 10.000 \$ erstehen, eingeschlossen natürlich die Garantie.

Eine „normale“ 850 Eldorado ist für 6000 \$ zu haben und eine Le Mans CX 100 mit Carillo Pleuel und 1100 cc Satz sowie Doppelzündung, leichter Kupplung und Schwungmasse für 3.500 \$, dafür aber optisch nicht so top. Später erfuhren wir, daß man bereits alte Eldorados für 500 \$ erstehen könnte, dafür müßte man jedoch Zeit mitbringen und suchen.

Wer die Zeit nicht hat, der nimmt Verbindung auf mit: Moto Guzzi Classics, Long Beach, Californien, bestellt sich dort, natürlich rechtzeitig, ein Bike in der gewünschten Preislage, fliegt dann nach L.A., holt sich das Motorrad dort ab, macht z.B. eine Rundreise

durch Californien, Nevada und Arizona (sehr empfehlenswert) und läßt dann die Guzzi per Luftfracht in die Heimat fliegen.

Wenn man die Motorradmieten in den U.S.A. dagegen stellt kein so utopisches Unterfangen. Es gibt ja betreffs Motorradtransport von U.S.A. nach Europa bereits einige Experten bei uns.

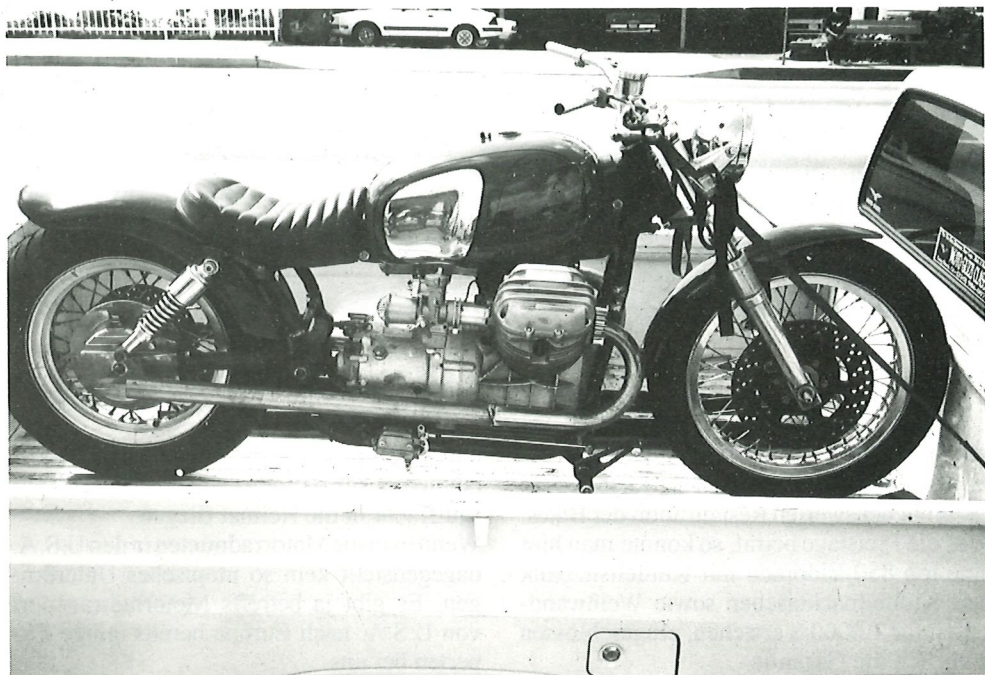
Schweren Herzens nehmen wir Abschied von den „Classics“. Gern hätten wir eine „between our legs“ gehabt. Zum Abschied gibt's Geschenke. Der Besitzer erhält von uns ein Moskau '92-T-Shirt, wir erhalten riesige Kaffeebecher - natürlich mit seiner Werbung.

Wir versprechen: „Wir kommen wieder ... irgendwann!“

Unsere Reise führt uns weiter in Richtung Grand Canyon. Der nächste Guzzi-Händler auf unserer Liste liegt dann bereits auf der Tour Richtung San Francisco in Grass Valley. Eine landschaftlich reizvolle Gegend mit nicht mehr ganz so atemberaubenden, steilen

Bergen wie im Tal des Todes und der Sierra Nevada erwartet uns. Wir fahren am South-folk River entlang, einem reißenden Gebirgsfluß, wie aus dem Fernsehen. Rafting ist angesagt, meinen wir, als wir ein Schlauchboot, all die Leute mit Kameras sehen, ein Hubschrauber fliegt durch die Schlucht. Leider ist es „Reality TV“. Ein Kind war in den Fluß gefallen. Schade, wir hätten diesen Fluß lieber anders in Erinnerung behalten.

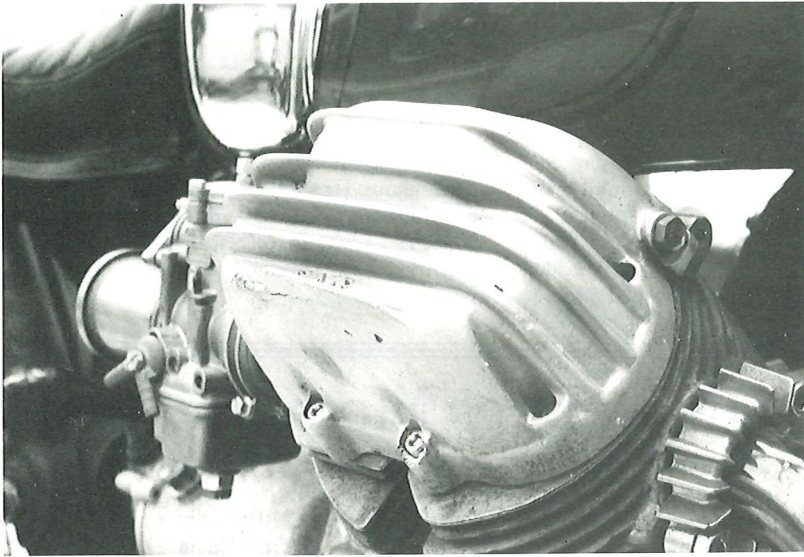
Feldwege, Sackgassen und viele Bumps (künstliche Bodenwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung) erwarten uns. Von Guzzi Reklame weit und breit nichts zu sehen. Hinter weidenden Bullen finden wir dann, mitten im Grün eine Fabrikhalle. Der Besitzer ist erstaunt und erfreut über unseren Besuch. Er stellt Auspuffanlagen für BMW, Harley und alle italienischen Marken her. Er hat alles am Lager, wie er uns stolz zeigt. Wir



V7 in der Umbauphase zum American Way of Live. Man beachte das geänderte Rahmenheck und die Ventildeckel.

Endlich in Grass Valley suchen wir BUB Enterprises. Jedoch keiner kennt die genannte Adresse, geschweige denn die Fa. BUB. Nach langem Fragen und Suchen fasse ich mir ein Herz und versuche es mit telefonieren. Wer einmal in den U.S.A. war, weiß, kein leichtes Unternehmen. Aber es klappt. Eine gute Wegbeschreibung, ein dreckiges Lachen des Besitzers von BUB und natürlich eine herzliche Einladung erhalte ich. Die Firma liegt am Ende der Welt, nie hätten wir uns mit einem Camper dort hingetraut.

müssen unsere Enttäuschung verbergen, so interessant finden wir es hier nicht, denn es ist weit und breit kein Motorrad zu sehen. Etwas frustriert fahren wir weiter in Richtung San Francisco, verleben dort ein paar interessante, vor allem lustige Tage. Diese Stadt sollte keiner auslassen, der nach Californien fährt. Hier sehen wir dann endlich auch 2 Moto Guzzis, alt und nicht gerade liebevoll gepflegt. Es werden dann auch die einzigen bleiben, die wir auf dieser Reise zu sehen bekommen. Auf der 11, der Pacific



Dieser leicht beschädigte Nachbauventildeckel hat auch obendrauf durchgehende Kühlrippen und versenkte Schraubenköpfe.

Coast (Traumstraße der Welt) sehen wir dann viele Motorräder, auch mal eine Ducati, das wars auch schon. Eine California hätten wir sowieso nicht getroffen, die gibt es hier nicht wegen des Namens. Läßt der Staat nicht zu, sagte man uns. Außerdem soll seit '89 auch keine neue Guzzi in Californien zugelassen worden sein.

Der nächste Händler sollte in der Nähe von Santa Cruz liegen. Mal sehen, was uns nun erwartet? -

Außerhalb von Boulcher Creek finden wir dann ein grün-weiß-rotes Schild in Postkartengröße am Briefkasten an der Straße. Hier muß es sein! Wieder keine Werbung. Moto

Italia ist wieder eine Adresse für einen Teillieferanten. Ein mittelgroßes Lager für Ersatzteile, meist Harley (Aermacchi), erwartet uns. Ein paar alte Maschinen stehen herum, eine verkleidete 250 Aermacchi auf Roller getrimmt und eine 175er Harley. Wieder keine Guzzi!? Der Besitzer ist wieder recht er-

staunt, daß wir ihn gefunden hatten. Er gab uns dann natürlich kostenlos den Aermacchi Teilekatalog, den wir Felix und Susi mitbringen sollten. Dann bekommen wir von ihm noch eine Adresse eines angeblichen Guzzi-Händlers, aber dieser soll auch nur an bestimmten Tagen geöffnet haben.

Aber uns reicht es jetzt und wir beschließen, von nun ab unseren Urlaub vollends zu genießen und Guzzi Guzzi sein zu lassen. Unsere Maschinen warteten ja in Deutschland auf uns. Und weiter ging's entlang der Traumstraße der Welt nach Malibu...

Frauke

Ducati
Gilera

SPIEGLER
BREMS-TECHNIK

brembo

bitubo

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 Niro

Dreh- und Bohrarbeiten

SUCK 50

DAViDA

Helme und Motorradbekleidung
Traditionals made in England

Presseschau

Ducati 750 SS

Gilera RC 600 R

In einem Vergleichstest der Zeitung "mo" muß sich die rote Signorina aus Bologna mit den drei Motorrädern BMW R 100 GS/DP, Triumph 900 Sprint und Yamaha TDM messen. Der Artikel erstreckt sich über 10 Seiten und vier Abbildungen zeigen die Ducati in dem Oktoberheft.

"PS" vergleicht in dem Oktoberheft vier Einzylinder-Enduros. Hier tritt die Gilera RC 600 R gegen die Kawasaki KLX 650, KTM 600 LC 4 und Yamaha TT 600 an. Siebeneinhalb Seiten umfaßt der Artikel, der mit fünfzehn Fotos reich bebildert ist.

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
WIMI	Alte Lübecker Chaussee 44	24113 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	45277 Essen
Ralf Tholen	Brockendorferweg 16	50189 Elsdorf-Grouven
RMR Motorrad GmbH	Brölbahnstr. 33	51545 Waldbröl
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.

Ihr. Spezialist für Italiener und mehr...!

Claus Carstens, Hennstedt

Unsere Gebrauchten von A-Z

Aprilia Extrema Repl.	5/93	1.700 km	7.500,- DM
Aprilia AF 1 Repl.	2/92	5.200 km	6.500,- DM
Aprilia Pegaso 650		1.000 km	10.200,- DM
Bimota DB2			
Bimota Furano	i. A.	10.000 km	auf Anfrage
Cagiva Elefant AC		5.000 km	14.200,- DM
Cagiva Mito Modell '91		2.000 km	7.800,- DM
Ducati 750 SS	5/92	10.000 km	12.000,- DM
Ducati 900 SS	5/93	7.000 km	16.700,- DM
Ducati 900 SS	3/92	25.000 km	15.300,- DM
Ducati 851 Strada	4/93	4.800 km	22.000,- DM
Ducati 888 SP5		5.000 km	29.000,- DM
Gilera RC 600 R	4/93	2.000 km	9.999,- DM
Moto Guzzi Quota	6/92	10.000 km	14.000,- DM
Moto Guzzi Le Mans I			7.500,- DM
Moto Guzzi V 65 Florida	4/92	16.000 km	8.500,- DM
Moto Guzzi Falcone			5.300,- DM

aprilia

ARMEC



bimota

DUCATI



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

Cagiva 900 Elefant

"Enduro" vergleicht in dem Heft Nr. 10/93 drei Großenduros. Eins der drei Motorräder ist die Cagiva 900 AC. Der Bericht nimmt neun Seiten ein und auf elf Bildern ist die Cagiva mit dem Ducati-Motor zu sehen.

Ducati M 900 Monster

Ein Test des Macho-Bikes nimmt fünf Seiten in der Oktoberausgabe von "motorrad, reisen & sport" ein. Neun Fotos bebildern den Artikel.

Moto Guzzi Quota

In einem Vergleichstest der Zeitung "Enduro" müssen die drei Großenduros Moto Guzzi Quota, Cagiva Elefant und Triumph Tiger ihre Fähigkeiten in Heft Nr. 10/93 unter Beweis stellen. Neun Seiten lang ist der Artikel mit 30 Bildern.

Ducati Supermono

Auf zwei Seiten stellt der "Motorradfahrer" die Ducati Einzylinder-Rennmaschine vor. Fünf Abbildungen des Motorrades gehören zu dem Bericht in Heft Nr. 10/93.

DIE INSEL

Manx Grand Prix 1992

Schon in meiner Sturm- und Drangzeit als Mopedfahrer habe ich seitweise die Rennberichte von „der“ Motorradinsel gelesen: Isle of Man. Da mußte der Schulatlas ran und nachgeschaut werden, wo dieses Eiland denn überhaupt zu finden ist. Eine kleine Insel in der Irischen See, 47 km lang und 18 km breit, größte Stadt Douglas, wo auch die Hälfte der 60 000 Einwohner leben, höchste Erhebung ist der Snaefell mit 667 Meter. Das sind die geografischen Eckdaten.

Die Berichterstatter verloren sich immer schwärmerisch in den Schilderungen über die älteste und berühmteste aller Motorradrennstrecken. Da wurden Namen von Rennfahrern genannt, die zu der Weltelite gehören, dann wieder Namen wie Creg-ny-Baa, Balough Bridge, Bray Hill. Und dann wurde davon erzählt, die Insel mache süchtig. Wer einmal dort war und den Virus in sich trägt, ist sein Leben lang mit dem Isle of Man-Bazillus infiziert. Er muß immer wieder kommen, denn nur auf der Insel, wo seit 1907 Renngeschichte geschrieben wird und jeder Quadratzentimeter eine mystische Zweiradausstrahlung hat, kommt der Bazillus zur Ruhe.

Seit ich vor zwei Jahren das erste Mal den legendären Motorradboden betreten habe und nach der Rückkehr immer wieder an die Insel zurückdenken muß, weiß ich es: Ich bin infiziert.

Damals zur Tourist Trophy waren die Eindrücke überwältigend. Die Stimmung unter den Menschen, das Rahmenprogramm, die Markentreffen, die Motorrad-Veteranen (zweirädrig und zweibeinig), die Rennen. Über zehn Tage kam keine Minute Langeweile auf.

Dieses Jahr war es wieder soweit. Der Virus kam die letzten Monate so stark zum Ausbruch, daß

Im August zur Isle of Man.
Ohne TT - aber nicht ohne Rennen.

Teil 1

unbedingt eine Kur auf der Insel verordnet werden mußte. Insider haben uns das letzte Mal erzählt: wenn ihr den alten Geist der Isle of Man-Rennen erleben wollt, fährt zum Manx Grand Prix, ihr werdet begeistert sein.

Manx Grand Prix? Was ist denn das? Nie gehört. Steht im Veranstaltungskalender der Isle of Man im Monatswechsel August/September. Ein Rennen nur für Amateure, wird in ähnlicher Form seit 1923 veranstaltet. Nach dem Reglement darf, wer einmal gewonnen hat, nicht mehr bei diesem Rennen starten. Ob da was los ist?

Im Juni zur TT war keine Zeit für Urlaub und abgeschlossen für alles Neue war klar, daß nur

noch der Manx Grand Prix besucht werden kann. „Die verständigste Ehefrau von allen“ gibt grünes Licht und muß allein die beiden Kinder hüten. Was für ein Rabenvater, ist der Kommentator im Familienclan. Aber was soll's, wenn er wegen einem Virus zur Kur muß.... Nachdem wir den Start noch einmal verschoben haben, geht's los. Thomas mit seiner altgedienten Guzzi V7 Sport, Bj. 72, Tom mit seiner Honda XBR und meine Wenigkeit auf unserem Langstreckenmoped, Guzzi T3 California, Bj. 76.



Das Zeichen des Manx Motor Cycle Club, dem Veranstalter des Manx Grand Prix.

Eigentlich wollten wir keine Fähre buchen, aber letzten Freitag habe ich doch noch kalte Füße bekommen, vorsichtshalber in Rotterdam und Douglas angerufen und die Tickets reserviert. Die Anreise verläuft planmäßig und ohne Zwischenfälle.

Start in Miehlen am Dienstag, den 25. August um 9 Uhr, unterwegs Regenschauer, Ankommen Rotterdam 15 Uhr, ca. 450 km, die Fähre legt um 18 Uhr ab. Anlegen der Fähre in Hull, Ostküste Großbritannien, am Mittwochmorgen 8.30 Uhr

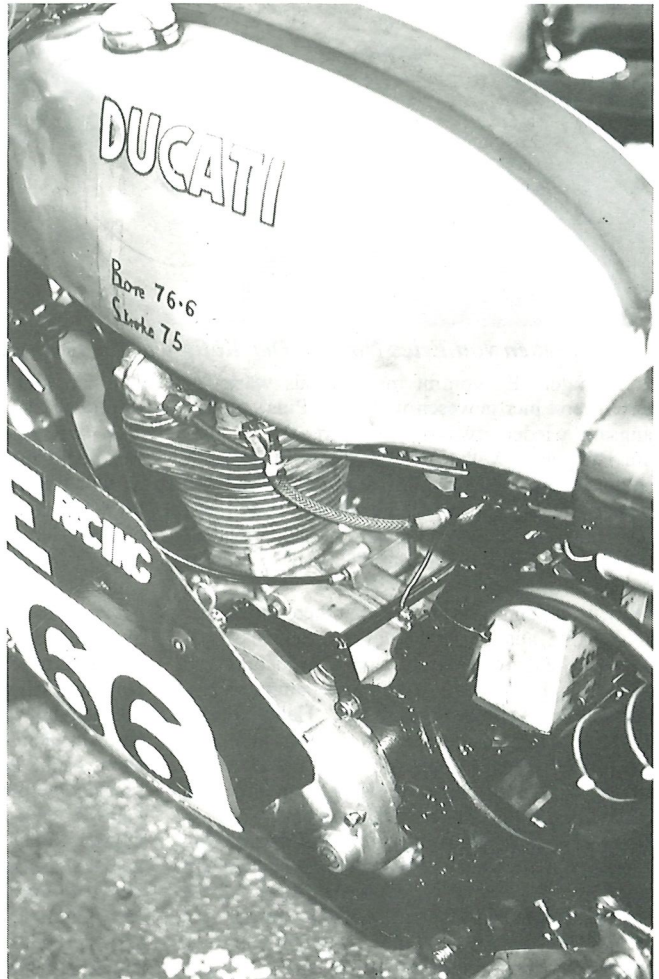
Ortszeit, nach Heysham an der Westküste über den Motorway, Ankommen 12 Uhr, ca. 250 km. Es gießt in Strömen, Abfahrt der Fähre 14 Uhr, Ankommen in Douglas, Isle of Man, 18.30 Uhr. Auf der Fähre zur I.O.M. sind schon die ersten Unterschiede zur TT-Woche sichtbar. Die Reservierung war vollkommen überflüssig, es ist noch jede Menge Platz auf dem Schiff. Im Laderaum steht in einer Ecke ein kümmerliches Häufchen von etwa 20 Motorrädern. Wir sind die einzigen Nichtbriten.

Noch auf dem Schiff besorgen wir uns den Veranstaltungskalender der Insel für die nächsten Tage. Bis einschließlich Samstag, jeden Tag drei Stunden Practice (Rennttraining) für alle Klassen des Manx Grand Prix und des Classic Race; Samstag und Sonntag Two Days Trial quer über die Insel; am Sonntag Velocette Owners Club Meeting am Bungalow und Grasbahnrennen in Andreas; Montag Senior Rennen des Classic Race, anschließend die 20te Veteranenrallye des Vintage Motor Cycle Club, usw. usw.. Hört sich ganz vielversprechend an, lassen wir uns überraschen, was es alles zu sehen gibt.

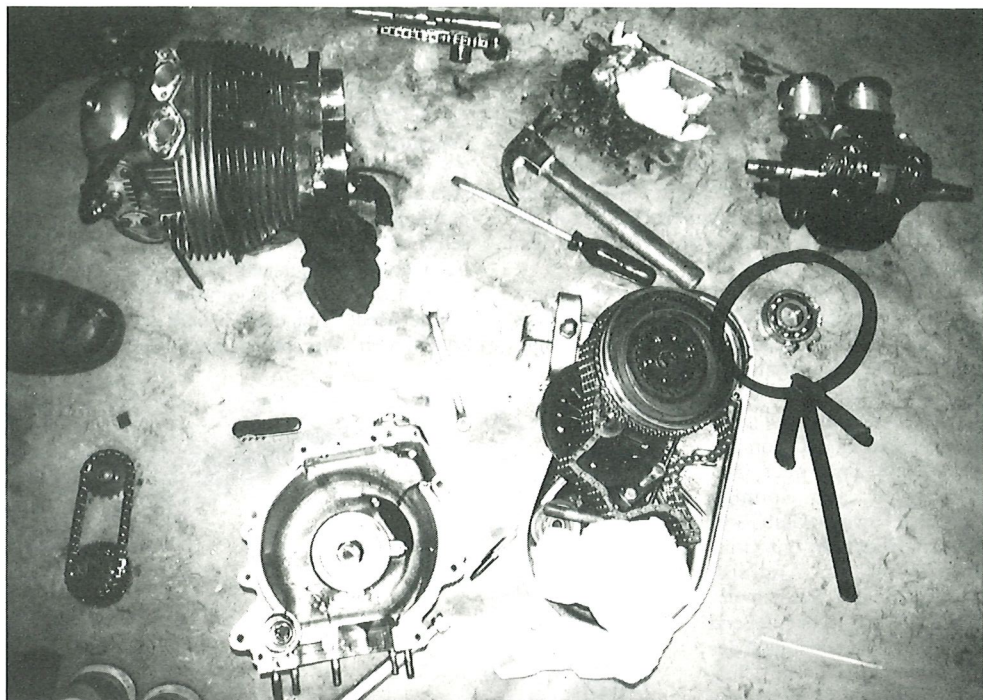
Das Schiff wird vom See-gang gebeutel und während der Überfahrt regnet es in Strömen. Beim Passieren der Hafeneinfahrt in Douglas scheint alles wie verwandelt, die Insel empfängt uns mit Sonne und der Aufschrift an der Hafenmole: Welcome to the Isle of Man. Schöner kann der Empfang nicht sein. Auf der „Recreation Area“ in Sulby, im Norden der Insel, haben wir uns mit Gerd und Erik verabredet, die schon seit Sonntag auf der Insel sind. Dort wollen wir direkt hinfahren.

Zwangsläufig müssen wir in Douglas über die Glencrutchery Road an Start und Ziel vorbei und dort geht nichts mehr, alle Straßen sind gesperrt. Das Practice ist im Gange. Vor dem Hailwood

Memorial Center parken wir die Mopeds und schauen uns das Training am Start an. Uns fällt auf, daß zwischen dem Heulen der Reiskocher, recht dumpfe Töne zu hören sind. Je zwei Fahrer werden auf die Strecke geschickt. Aermacchis mit rasselnder Trockenkupplung starten mit Velocettes, dazwischen wieder Kawas und Hondas, dann eine 250er Ducati mit einem AJS Boy Racer, eine bunte Typenmischung, deren Tonlage sich jeder selbst ausmalen kann. Das Treiben kommt uns noch etwas unübersichtlich vor und wir wollen morgen sofort ein Programmheft kaufen. Als die Straße wieder freigegeben wird, beginnt es schon zu dämmern. Wir sputen uns, um auf den Zeltplatz



*Auf dem Tank stehen die Maße von Hub und Bohrung.
Das ist alles, was man wissen muß.*



Innenleben von Eric's Norton. Der Käfig war dem Lager zu klein, da wollte es raus.

zu gelangen. Es kommt mir vor, als wäre ich gestern erst hier gewesen und mein Puls hat sich langsam wieder etwas normalisiert.

Am Bungalow wollen wir die Nebenstraße nach Sulby nehmen. Auf diesem Straßenabschnitt liegen ab und zu ein paar Schafe auf der Straße, und man muß sehr verhalten fahren, um nicht plötzlich vor einem Wollknäuel fürchterlich in die Bremsen langen zu müssen.

Als wir auf dem Zeltplatz ankommen, ist es fast dunkel und aussichtslos, nach den beiden RÜD-Kennzeichen von Eriks Norton Commando und der Triumph Tiger von Gerd Ausschau zu halten. Plötzlich eine Stimme neben uns: „Hallo Jungs!“ Großes Hallo und die ersten Informationen, was die letzten Tage so los war. Die beiden Zelte stehen in Windeseile und wir gehen alle zum Sulby Glen Pub, um uns aufzuwärmen.

Der Sturm in der Nacht wird für das Billigzelt von Tom zu einer echten Zerreißprobe. Es liegt so hart am Wind, daß uns im Liegen das Zeltdach auf die Nasenspitze drückt. Am nächsten Morgen ein erster Blick in die Runde. Der Platz ist wie leergefegt, ganz vereinzelt stehen ein paar Zelte herum. Neben einem BMW-Fahrer und einem Pärchen mit einer Laverda sind wir die einzigen Germans. Erik hat gestern schon angedeutet, daß der Motor seiner Norton merkwürdige Geräusche

von sich gibt. Eine erste Geräuschdiagnose läßt vermuten, daß irgendwas im Kurbelgehäusebereich schleifen muß, aber je nach Drehzahl mal mehr oder weniger.

Er will gleich ins Fahrerlager nach Douglas ins Werkstattzelt von Bill Jonker, den er gestern kennengelernt hat, nachdem sich dessen Velocette auf der Sulby Straight verabschiedet hat.

Am späten Vormittag finde ich ihn im Fahrerlager neben besagtem Zelt in eifrigen Diskussionen über die Nebengeräusche der Commando vertieft. Alle Diagnosen der britischen Motorenärzte mit Norton-Erfahrung deuten auf einen Kurbelwellenschaden hin. Soll die Norton jemals wieder den europäischen Kontinent mit eigener Kraft erreichen, bleibt keine andere Wahl, der Motor muß raus und zerpfückt werden. An Werkzeug herrscht kein Mangel, da einige Zweizylinder Nortons im Classic Race starten. Die sind schnell ausfindig gemacht, zeigen sich sehr hilfsbereit und stellen alle benötigten Abzieher und Zolsschlüssel zur Verfügung. Um die Moral aufrecht zu erhalten, schleppe ich in unregelmäßigen Abständen Cola und Cheeseburger heran, die sofort mit ölimprägnierten Fingern verspeist werden.

Nach der Sezierung ist die Ursache geklärt. Das Kurbelwellenlager (SKF!) auf der Steuerseite wollte sich aus seinem Käfig befreien und hat ihn

kurzerhand gesprengt. Die Reste des Stahlkäfigs haben die Schleifgeräusche verursacht. Wir haben uns versucht auszumalen, wie der Motor ausgesehen hätte, wenn sich das Lager in voller Fahrt vollends zerlegt hätte. Das hätte den totalen Exidus bedeutet. Mittlerweile weiß jeder im Fahrerlager von den „bloody German Boys“, die ihre Norton zerrupft haben. Ein Kurbelgehäuse, in dem noch ein brauchbares Lager steckt, ist schnell gefunden. Das hat einige Rennmeilen runter und seine Zerreißprobe schon hinter sich. Anschließend brodelte es auf dem Zweiplatten-Gasherd im Werkstattzelt. Links im Topf das Mittagessen und gleich daneben das Kurbelgehäuse zum Anwärmen, um das Lager auszubauen. Isle of Man live - alles kein Problem - you are welcome! Am nächsten Morgen ist alles wieder OK, eine Palette Heinecken für die Benutzung des Werkstattzeltes und ebenso ein paar Drinks für das rennerprobte Kurbelwellenlager, das natürlich nichts kosten soll - no problem - you are welcome. Bill hat den Reservemotor der Velocette bereits eingebaut und auf dem Jurby Airfield neu abgestimmt - ein neuer Trainingstag kann beginnen. Das Ergebnis nach zwei Trainingsrunden ist für Bill das gleiche wie am Vortag. Der aufgeputschte Velo-Motor hat die enorme Belastung auf dem materialmordenden Kurs nicht überstanden. Der Mittfünfziger Bill kommentiert es gelassen damit, daß er jetzt in aller Ruhe die Rennen anschauen kann. Auf unsere Frage, warum er den kostbaren Velo-Motor so über den Kurs jagt, bekommen wir prompt die einleuchtende Erklärung: „I got only one position in my right hand.“ Dabei macht er eine unmißverständliche Handbewegung, die den Gasgriff in der Anschlagstellung zeigen soll.

Im Newcomers Race für die Isle of Man-Neulinge starten 91 Fahrer, in der Junior, gesplittet nach 2- und 4Taktern, 116 Fahrer, in der Lightweight 96 Fahrer und in der Senior nochmal 106 Starter. Der Unterschied in Junior und Senior hat dabei nichts mit dem Alter der Fahrer zu tun, sondern bezeichnet die Hubraumgrößen. Unser eigentliches Schmankerl sind aber die Classic Rennen für Motorräder bis Baujahr 1968: Senior Classic, 500 ccm, 114 Fahrer, in der Klasse der Junior/Lightweight Classic mit 350 bzw. 250 ccm starten 124 Fahrer. Da tauchen so legendäre Namen auf wie Weslake, Matchless, BSA Gold Star, Manx Nortons in geballter Ansammlung, allein sieben Velocettes und viele Maschinen mit einem Sealey-Fahrwerkes. In der Junior/Lightweight Classic wird das Starterfeld von den Italienern beherrscht. Alleine 24 Ducatis und 19 Aermacchis starten in den beiden Hubraumklassen.

Die absoluten Favoriten, sowohl in der 500er als auch in der 350er Klasse, sind die beiden Briten

Bob Heath, dem in diesem Jahr der Hatrick in der 500er gelingen kann, und Bill Swallow, dessen Bruder Richard schon fünfmal als Sieger im 350er Rennen abgewunken wurde. Im letzten Jahr ist er auf tragische Weise ums Leben gekommen, ohne das dies mit einem Motorrad zu tun hatte.

Wer sich für das Classic Rennen qualifizieren will, muß im Training eine Rundenzeit von höchstens 28 Minuten hinlegen. Wer das nicht schafft, darf beim Rennen zuschauen. Dieser Zeitwert als Vorgabe reizt mich ungemein und was bei der TT schier unmöglich ist, nämlich ohne Gefahr für Leib und Leben ein paar flotte Runden auf dem Kurs hinzulegen, kann man jetzt ohne weiteres riskieren.

Um den Andrang zur TT noch besser zu verdeutlichen, während der Rennwoche sind rund 40 000 Besucher auf der Insel, dazu kommen noch 60 000 Einwohner. Was sich dann auf den Straßen abspielt, kann sich jeder vorstellen. Nicht von ungefähr sind die meisten Toten und Verletzten nicht unter den Rennfahrern zu suchen sondern unter den Freizeit-Freddie Spencers, die im Renntempo den 60 km-Kurs umrunden wollen. Abgesperrt, sprich einseitig befahrbar, ist der Kurs nur für Training und Rennen.

Damit ich die Strecke auch nur ungefähr einschätzen kann, fahre ich den Mountain Circuit, so heißt der Kurs offiziell, ganz gemütlich ab und rufe mir die markantesten Abschnitte ins Gedächtnis zurück. Jetzt kommt mir zugute, daß ich die Frontscheibe zu Hause gelassen habe und einen ganz ordinären T3 Lenker montiert habe. Seitdem ist die Guzzi wie verwandelt und ich denke, ich fahre ein neues Motorrad. Der California-Lenker sieht zwar bequem aus, aber die stark abgewinkelte Haltung der Handgelenke wird auf langen Strecken zur Qual.

Also los geht's, ganz offiziell am Start. Die Stadtdurchfahrt in Douglas gestaltet sich sehr verhalten, denn ich will wenigstens versuchen, die Geschwindigkeitsbeschränkungen einzuhalten. Das Gefälle am Bray Hill runter, dann an der Kreuzung bei Quarter Bridge rechts ab in Richtung Ballacraigne. An der Links-Rechts-Kombination bei Union Mills sitzen heute keine Zuschauer vor der Kirche, um das Guzzi-Training zu verfolgen. Bis Ballacraigne reiht sich Ortschaft an Ortschaft. An ein massives Tempo ist noch nicht zu denken, und die ersten 11 km sind schon gelaufen. Aber jetzt wird es langsam interessant. Erst im Kurveneldorado bis zur Glen Helen Section, dann bis Kirk Michael kann der Schnitt langsam gesteigert werden. Dabei schleifen die Trittbretter der Cali schon recht nett, aber die Metzeler MEs machen alles klaglos mit. Den Kurs verfehlen ist nicht möglich, man muß sich nur an den Strohhallen

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 freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

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

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

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

Antwort

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

Datum

Unterschrift

Absender:

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten Videos.

o per Scheck/bar über DM liegt bei.

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

Antwort

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

Datum

Unterschrift

Motalia, die Zeitung für italienische Motorräder

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

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

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

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

0 habe ich als Scheck beigefügt.

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

BLZ: _____

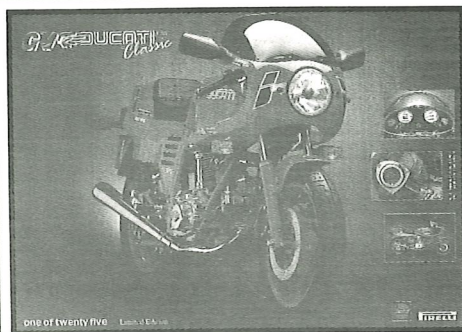
Konto-Nr: _____

Bank: _____

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

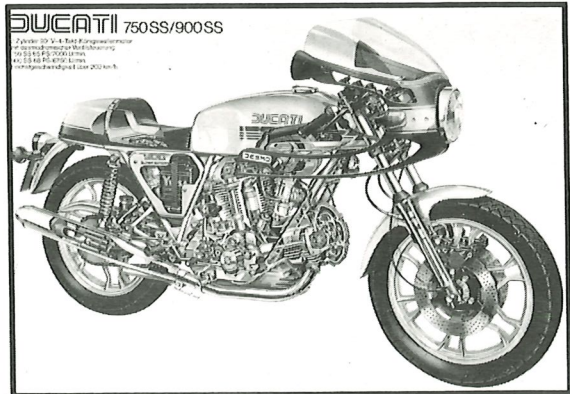
Datum: _____ Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite nicht vergessen!!



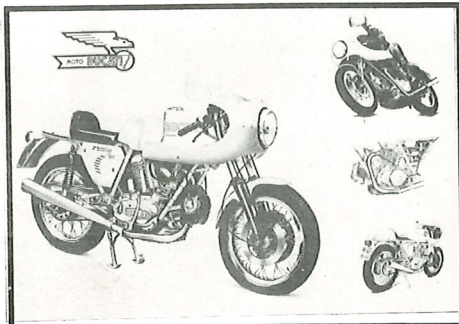
Ducati-Poster

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

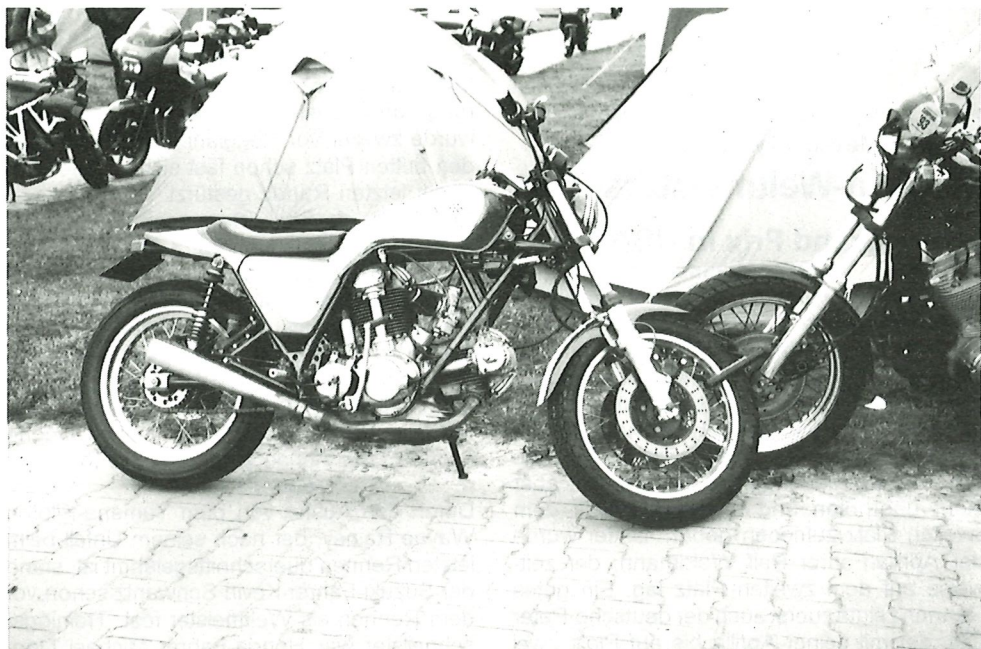


Oben: Ducati-Phantomposter von Technical-Art. Farbdruck, ca. 100 x 70 cm, Preis 30,- DM.

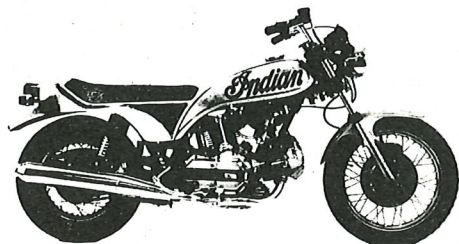
Links: Ducati 750 SS (Rundmotor), handgemalt, Farbdruck, 70 x 50 cm. Preis 34,- DM.



Ducati a la USA



Beim Ducati-Clubrennen in Assen sahen wir diese umgebaute Ducati mit Rundmotor. Vom Styling erinnerte sie mich sehr an eine Abbildung aus einem Amerikanischen Motorradkatalog von 1975. Dort war eine sehr ähnlich aussehende Ducati abgebildet, die als Indian 900 angekündigt war. Anscheinend sollte damals die Motorradmarke Indian in Zusammenarbeit mit Ducati neu belebt werden.



Mit diesem Bild wurde 1975 die Indian 900 angekündigt.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

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

Renntermine

17.10.	Estoril/E	SB-WM
07.11.	Mexico City/MEX	SB-WM

Straßen-Weltmeisterschaft

Grand Prix in USA

125er-Klasse

In den ersten Runden führte der Trainings-schnellste Kazuto Sakata auf Honda vor seinem Markenkollegen Dirk Raudies. Zwischen diesen beiden ging es um die Vorentscheidung für den WM-Titel. In der fünften Runde übernahm Raudies die Führung und konnte sich etwas absetzen, doch gegen Rennende holte Sakata wieder auf, konnte Raudies aber nicht überholen und mußte sich mit dem zweiten Platz zufrieden geben. Dritter wurde der Aprilia-Fahrer Ralf Waldmann, der zeitweise auf dem zweiten Platz lag. Ein gutes Rennen zeigte zuerst auch der deutsche Peter Öttl, der mit seiner Aprilia bis auf Platz zwei vorfuhr. Doch als ihm eine Strafminute wegen Frühstarts angezeigt wurde, gab er auf und fuhr an die Box.

Ergebnis: 1. Dirk Raudies (Honda); 2. Kazuto Sakata (Honda); 3. Ralf Waldmann (Aprilia); 4. Noboru Ueda (Honda); 5. Haruchika Aoki (Honda); 6. Takeshi Tsujimura (Honda); 7. Garry McCoy (Aprilia); 8. Oliver Petrucciani (Aprilia); 9. Ezio Gianola (Honda); 10. Manfred Geissler (Aprilia); 11. Oliver Koch (Honda); 12. Jorge Martinez (Honda); 13. Sinya Sato (Honda); 14. Stefan Kurfiss (Aprilia); 15. Neil Hodgson (Honda).

250er-Klasse

Vom Start weg preschte der Aprilia-Pilot Jean-Philippe Ruggia auf und davon und konnte schon nach drei Runden 2,9 Sekunden Vorsprung vor den Verfolgern verbuchen. Während sich Dorian Romboni (Honda), Alberto Puig (Honda), Max Biaggi (Honda), Loris Reggiani (Aprilia) und Tetsuya Harada (Yamaha) um den dritten Platz balgten, machte sich Loris Capirossi mit seiner Honda daran, den Führenden einzuholen. Er konnte zu Ruggia aufschließen und hielt sich in dessen Windschatten. In der sechzehnten Runde mußte Ruggia mit gebrochenem Schalthebel

aufgeben. Von nun an fuhr Capirossi ein taktisches Rennen und verteidigte seine Führung, ohne Risiken einzugehen. Romboni wurde zweiter vor Reggiani. Max Biaggi, der den dritten Platz schon fast sicher hatte, war in der letzten Runde gestürzt.

Ergebnis: 1. Loris Capirossi (Honda); 2. Dorian Romboni (Honda); 3. Loris Reggiani (Aprilia); 4. Alberto Puig (Honda); 5. Tetsuya Harada (Yamaha); 6. Pierfrancesco Chili (Yamaha); 7. Nobuatsu Aoki (Honda); 8. Helmut Bradl (Honda); 9. Tadayuki Okada (Honda); 10. Kenny Roberts jr. (Yamaha); 11. Luis d'Antin (Honda); 12. Juan Borja (Honda); 13. Frederic Protat (Aprilia); 14. Carlos Cecha (Honda); 15. Adrian Bosshard (Honda).

500er-Klasse

Durch den Ausfall von dem Yamaha-Piloten Wayne Rainey, der nach seinem Unfall beim letzten Rennen querschnittsgelähmt ist, stand der Suzuki-Fahrer Kevin Schwantz schon vor dem Rennen als Weltmeister fest. Trainings-schnellster war Honda-Fahrer Michael Doohan vor dem Cagiva-Piloten John Kocinski. Kocinski erwischte den besten Start und kam aus der ersten Runde als Führender vor Doohan, Schwantz, Alex Barros (Suzuki) und Doug Chandler (Cagiva) zurück. In der vierten Runde hatte sich Schwantz den ersten Platz erkämpft, doch schon fünf Runden später führte sein Teamgefährte Barros. Aber auch der konnte sich nur fünf Runden auf der ersten Position behaupten, dann mußte er Doohan vorbeilassen. Dritter war jetzt Kocinski vor Schwantz und dem Yamaha-Fahrer Luca Cadalora. Auch Kocinski ging an Barros vorbei, und als Doohan stürzte, war er plötzlich Spitzenreiter. Jetzt forcierte der Amerikaner nochmal das Tempo und schenkte dem Cagiva-Team den zweiten GP-Sieg überhaupt.

Cagiva ist seit 1980 in der Halbliter-WM vertreten und konnte trotz großem Aufwand bisher nur einen Sieg verbuchen, als Eddie Lawson 1992 in Ungarn wegen der richtigen Reifenwahl gewann.

Die beiden anderen Cagiva-Werksfahrer sahen die Zielflagge nicht. Doug Chandler stürzte und Mat Mladin stellte seine Cagiva mit technischem Defekt ab.

Ergebnis: 1. John Kocinski (Cagiva); 2. Alex Barros (Suzuki); 3. Luca Cadalora (Yamaha); 4. Kevin Schwantz (Suzuki); 5. Daryl Beattie (Honda); 6. Shinichi Itoh (Honda); 7. Alex Criville (Honda); 8. Niall Mackenzie (Yamaha); 9. John Reynolds (Yamaha); 10. Juan Lopez-Mella (Yamaha); 11. Jose Kuhn (Yamaha); 12. Jeremy Mc Williams (Yamaha); 13. Sean Emmett (Yamaha); 14. Serge David (Yamaha); 15. Laurent Naveau (Yamaha).

Grand Prix in Spanien

Das Saisonfinale fand im spanischen Jarama statt.

125er-Klasse

In der kleinsten Klasse stand die Titeltrennung zwischen den beiden Honda-Fahrern Dirk Raudies und Kazuto Sakata an. Doch Raudies kam mit einem ordentlichen Punkte-Polster nach Spanien, so daß ihm ein zwölfter Platz zum Titelgewinn gereicht hätte. Raudies hatte einen guten Start und versuchte, sich an der Spitze abzusetzen, doch er wurde schnell wieder eingeholt. Der Verfolgerpulk bestand aus den Honda-Piloten Takeshi Tsujimura, Jorge Martinez, Fausto Gresini, Noboru Ueda, Kazuto Sakata, Stefan Prein und den Aprilia-Fahrern Ralf Waldmann und Herri Torrontegui. Als Raudies merkte, daß er nicht davonfahren konnte, ließ er den Pulk vorbei und fuhr sein Rennen vorsichtig zu Ende, um sich den Titel ohne Risiko zu sichern. Waldmann hatte zuerst die Führung von Raudies übernommen, dann konnte sich Fausto Gresini (Honda) für ein paar Runden an die Spitze schieben. Doch Waldi bremste ihn am Ende der Zielgeraden aus und ließ sich den ersten Platz danach nicht mehr wegnehmen.

Im Ziel hatte Waldi einen Vorsprung von fast drei Sekunden und erzielte bei seinem letzten Rennen für Aprilia einen Sieg. Den einzigen 1993 in dieser Klasse für das italienische Werk, daß letztes Jahr noch mit Alessandro Gramigni den WM-Titel gewonnen hatte.

Ergebnis: 1. Ralf Waldmann (Aprilia); 2. Takeshi Tsujimura (Honda); 3. Kazuto Sakata (Honda); 4. Fausto Gresini (Honda); 5. Stefan Prein (Honda); 6. Noboru Ueda (Honda); 7. Jorge Martinez (Honda); 8. Dirk Rau-

dies (Honda); 9. Oliver Petrucciani (Aprilia); 10. Garry McCoy (Aprilia); 11. Oliver Koch (Honda); 12. Bruno Casanova (Aprilia); 13. Haruchika Aoki (Honda); 14. Ezio Gianola (Honda); 15. Carlos Giro (Aprilia).

Punkte (Endstand): 1. Dirk Raudies (Honda) 280 Punkte; 2. Kazuto Sakata (Honda) 266 P.; 3. Takeshi Tsujimura (Honda) 177 P.; 4. Ralf Waldmann (Aprilia) 160 P.; 5. Noboru Ueda (Honda) 129 P.; 6. Akira Saito (Honda) 117 P.; 7. Oliver Petrucciani (Aprilia) 82 P.; 8. Jorge Martinez (Honda) 74 P.; 9. Herri Torrontegui (Aprilia) 65 P.; 10. Peter Öttl (Aprilia) 64 P.; 11. Fausto Gresini (Honda) 61 P.; 12. Ezio Gianola (Honda) 59 P.; 13. Oliver Koch (Honda) 52 P.; 14. Haruchika Aoki (Honda) 39 P.; 15. Stefan Prein (Honda) 39 P.

250er-Klasse

Auch bei den 250ern war die Entscheidung noch offen, wer Weltmeister werden würde. Loris Capirossi auf Honda und der Yamaha-Fahrer Tetsuya Harada waren die Titelanwärter.

Capirossi fuhr im Training die schnellste Zeit, während Harada sein Motorrad auf dem fünften Platz in der zweiten Reihe aufstellen mußte. Vom Start weg setzten sich zuerst die beiden Aprilias von Loris Reggiani und Jean-Philippe Ruggia an die Spitze, gefolgt von den Honda-Fahrern Tadayuki Okada, Dorian Romboni, Max Biaggi und Helmut Bradl. Harada und Capirossi folgten auf den Plätzen neun und zehn. In der zweiten Runde schoß Bradl seinen Markenkollegen Okada ab. Vorne übernahm Ruggia die Führung. Biaggi konnte ihn zwar kurz überholen, doch Ruggia konterte schnell. Capirossi fuhr auf Platz vier hinter Reggiani aber vor Harada. In einer Rechtskurve rutschte Ruggia das Vorderrad weg und nun stritten Biaggi und Reggiani um den Sieg, während mit etwas Abstand dahinter Capirossi und Harada um den dritten Platz und den WM-Titel fighteten. Dabei kam Capirossi von der Strecke ab und fiel weit zurück. Harada machte jetzt noch mal ordentlich Gas und holte das Duo an der Spitze ein. Biaggi konnte das Tempo von Harada und Reggiani nicht mithalten und verlor den Anschluß. Harada überquerte die Ziellinie als Sieger und wurde mit vier Punkten Vorsprung Weltmei-

Sport - Sport - Sport

ster vor Capirossi, der das Rennen als fünfter hinter dem Honda-Fahrer Alberto Puig beendete.

Ergebnis: 1. Tetsuya Harada (Yamaha); 2. Loris Reggiani (Aprilia); 3. Max Biaggi (Honda); 4. Alberto Puig (Honda); 5. Loris Capirossi (Honda); 6. Dorian Romboni (Honda); 7. Patrick van den Goorbergh (Aprilia); 8. Pierfrancesco Chili (Yamaha); 9. Carlos Checa (Honda); 10. Eskil Suter (Aprilia); 11. Jochen Schmid (Yamaha); 12. Jean-Michel Bayle (Aprilia); 13. Andreas Preining (Aprilia); 14. Wilco Zeelenberg (Aprilia); 15. Adrian Bosshard (Honda).

Punkte (Endstand): 1. Tetsuya Harada (Yamaha) 197 Punkte; 2. Loris Capirossi (Honda) 193 P.; 3. Loris Reggiani (Aprilia) 158 P.; 4. Max Biaggi (Honda) 142 P.; 5. Dorian Romboni (Honda) 139 P.; 6. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia) 129 P.; 7. Helmut Bradl (Honda) 126 P.; 8. Tadayuki Okada (Honda) 120 P.; 9. Alberto Puig (Honda) 106 P.; 10. Pierfrancesco Chili (Yamaha) 106 P.; 11. Nobuatsu Aoki (Honda) 100 P.; 12. John Kocinski (Suzuki) 80 P.; 13. Wilco Zeelenberg (Aprilia) 50 P.; 14. Jochen Schmid (Yamaha) 50 P.; 15. Luis d'Antin (Honda) 43 P.

500er-Klasse

Nachdem John Kocinski beim letzten Rennen einen Sieg erzielen konnte, parkte er in Spanien die Cagiva auf der Pole Position. Doch nach dem Start lagen die beiden Suzukis von Kevin Schwantz und Alex Barros vorne vor Luca Cadalora (Yamaha) und Kocinski. Doch Cadalora maschierte durch und verdrängte den Weltmeister an der Spitze. Schwantz fiel bis auf den siebenten Platz zurück und vorne übernahm Kocinski den Platz an der Sonne vor Cadalora, Shinichi Itoh (Honda) und Barros. Cadalora stürzte und nun hieß der Spitzenreiter Itoh dicht gefolgt von Kocinski. Es sah schon fast nach dem zweiten Cagiva-Sieg in Folge aus, aber als Itoh das Hinterrad wegschmierte, konnte Little John nicht mehr ausweichen und ging auch zu Boden. Damit lautete die Reihenfolge der ersten drei Barros vor Daryl Beattie (Honda) und seinem Teamkollegen Schwantz. Vierter wurde der Honda-Fahrer Alex Criville vor den beiden Cagivas von Doug Chandler und Mat Mladin.

Mladin hatte ein hervorragendes Rennen gefahren und sich von dem zwanzigsten Platz kontinuierlich nach vorne geschoben.

Ergebnis: 1. Alex Barros (Suzuki); 2. Daryl Beattie (Honda); 3. Kevin Schwantz (Suzuki); 4. Alex Criville (Honda); 5. Doug Chandler (Cagiva); 6. Mat Mladin (Cagiva); 7. Bernard Garcia (Yamaha); 8. Niall Mackenzie (Yamaha); 9. John Reynolds (Yamaha); 10. Jose Kuhn (Yamaha); 11. Jeremy Mc Williams (Yamaha); 12. Andrew Stroud (Yamaha); 13. Kevin Mitchell (Yamaha); 14. Sean Emmett (Yamaha); 15. Luigo Pedericini (Yamaha).

Punkte (Endstand): 1. Kevin Schwantz (Suzuki) 248 Punkte; 2. Wayne Rainey (Yamaha) 214 P.; 3. Daryl Beattie (Honda) 175 P.; 4. Michael Doohan (Honda) 156 P.; 5. Luca Cadalora (Yamaha) 145 P.; 6. Alex Barros (Suzuki) 125 P.; 7. Shinichi Itoh (Honda) 119 P.; 8. Alex Criville (Honda) 117 P.; 9. Niall Mackenzie (Yamaha) 103 P.; 10. Doug Chandler (Cagiva) 83 P.; 11. John Kocinski (Cagiva) 51 P.; 12. Juan Lopez-Mella (Yamaha) 46 P.; 13. Mat Mladin (Cagiva) 45 P.; 14. Jose Kuhn (Yamaha) 45 P.; 15. John Reynolds (Yamaha) 42P.

Superbike-WM

Ducati-Doppelsieg in Assen

Beim ersten Lauf in Assen setzte sich der Ducati-Pilot Carl Fogarty sofort in Führung und fuhr einem ungefährdeten Sieg entgegen. Scott Russel lag mit seiner Kawasaki auf einem sicheren zweiten Platz. Den dritten Rang hatte anfangs Fogartys Teamgefährte Giancarlo Falappa inne. Doch der fuhr mit defekter Hinterradfederung an die Box, drehte nach erfolgloser Reparatur noch ein paar Runden und gab dann entgeltig auf. Jetzt kämpften Jamie Whitham (Yamaha), Stephane Mertens (Ducati), Fabrizio Pirovano (Yamaha) und Aaron Slight (Kawasaki) um den dritten Platz auf dem Podest. Pirovano stürzte und Whitham verlor den Anschluss, als er auch fast zu Boden gegangen wäre. Die Ziellinie überquerte Slight gerade mal 0,24 Sekunden vor Mertens.

Auch im zweiten Durchgang erzielte Fogarty einen Start-Ziel-Sieg vor Russel. Russel hatte einen schlechten Start gehabt und mußte

Sport - Sport - Sport

sich erst auf den zweiten Platz vorarbeiten. Dritter wurde diesmal Mertens.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Aaron Slight (Kawasaki); 4. Stephane Mertens (Ducati); 5. Jamie Whitham (Yamaha); 6. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 7. Terry Rymer (Yamaha); 8. Andreas Hofmann (Kawasaki); 9. Christer Lindholm (Yamaha); 10. Mauro Lucchiari (Ducati); 11. Fred Merkel (Ducati); 12. Jeffry de Vries (Yamaha); 13. Fabrizio Furlan (Kawasaki); 14. Christian Lavielle (Ducati); 15. Ernst Gschwender (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Stephane Mertens (Ducati); 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 5. Jamie Whitham (Yamaha); 6. Aaron Slight (Kawasaki); 7. Giancarlo Falappa (Ducati); 8. Christer Lindholm (Yamaha); 9. Terry Rymer (Yamaha); 10. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 11. Jeffry de Vries (Yamaha); 12. Andreas Hofmann (Kawasaki); 13. Fabrizio Furlan (Kawasaki); 14. Mile Pajic (Kawasaki); 15. Alex Vieira (Yamaha).

Superbikes in Italien

Das Duell in der Superbike-WM zwischen Carl Fogarty und Scott Russel bleibt weiterhin spannend. In Assen hatte Fogarty mit einem Doppelsieg den Punktevorsprung von Russel verkürzen können, doch in Italien konnte Russel mehr Punkte als sein Widersacher einheimsen.

Das erste Rennen fand im strömenden Regen statt und vor dem Start tippten viele darauf, daß einer der beiden Regenspezialisten Giancarlo Falappa oder Fabrizio Pirovano den Sieg erzielen würde.

Vom Start weg ging der Ducati-Fahrer Mauro Lucchiari in Führung, aber der Kawasaki-Pilot Scott Russel hielt sich immer in seinem Windschatten. Markenintern waren mit geringem Abstand dahinter die beiden Ducatisti Giancarlo Falappa und Stephane Mertens in dem Kampf um die dritte Position verwickelt und mit jeweils etwas Distanz folgten Aaron Slight (Kawasaki) und Carl Fogarty (Ducati). Russel übte ständigen Druck auf Lucchiari aus, bis er diesen überholen konnte. Von hinten schloß Falappa zum Führungsduo auf. Mertens konnte nicht mithalten und stürzte. Falappa ging in Führung, doch Russel kon-

terte. Für ein paar Runden gab es einen spannenden Kampf an der Spitze, doch dann konnte Falappa ein paar Meter zwischen sich und Russel legen. Lucchiari, auf Platz drei zurückgefallen stürzte und auch Falappa erreichte das gleiche Schicksal. Nun hieß die Erste Russel, aber sein Teamgefährte Slight kam immer dichter und schnappte ihm den Sieg noch weg. Russel wurde zweiter vor Pirovano (Yamaha) und Fogarty (Ducati).

Auch beim zweiten Durchgang regnete es. Lucchiari hatte zwar wieder den besten Start, doch in diesem Lauf ließ Falappa nichts anbrennen, übernahm die Führung und fuhr den Sieg sicher nach Hause. Hinter ihm boten Slight, Pirovano und Fogarty einen sehenswerten Dreikampf, in dem die Positionen oft wechselten. Teilweise fuhren sie auf der Zielgeraden nebeneinander auf die Schikane zu und Pirovano mußte einmal durchs Kiesbett, weil er beim Abwarten auf den spätmöglichen Bremspunkt übertrieben hatte.

Falappa überstand diesen Durchgang ohne Sturz und gewann. Nachdem er einen großen Vorsprung herausgefahren hatte, drosselte er in den letzten Runden das Tempo. Das kämpferische Trio überquerte in der Reihenfolge Slight, Pirovano und Fogarty die Ziellinie.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Aaron Slight (Kawasaki); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Carl Fogarty (Ducati); 5. Tripp Nobles (Honda); 6. Christer Lindholm (Yamaha); 7. Alex Vieira (Yamaha); 8. Brian Morrison (Kawasaki); 9. Fabrizio Furlan (Kawasaki); 10. Marcel Ernst (Kawasaki); 11. Dominique Sarron (Yamaha); 12. Mauro Mastrelli (Yamaha); 13. Adrian Morillas (Kawasaki); 14. Herve Moineau (Suzuki); 15. Denis Bonoris (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Aaron Slight (Kawasaki); 3. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 4. Carl Fogarty (Ducati); 5. Scott Russel (Kawasaki); 6. Mauro Lucchiari (Ducati); 7. Stephane Mertens (Ducati); 8. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 9. Christer Lindholm (Yamaha); 10. Tripp Nobles (Honda); 11. Marcel Ernst (Kawasaki); 12. Brian Morrison (Kawasaki); 13. Herve Moineau (Suzuki); 14. Fabrizio Furlan (Kawasaki); 15. Hugues Blanc (Kawasaki).

Sport - Sport - Sport

Vorentscheidung in England

Bei seinem Heimspiel wollte Carl Fogarty (Ducati) gerne die WM-Führung übernehmen, doch es kam anders.

Im ersten Lauf führte das Kawasaki-Duo Scott Russel und Aaron Slight vor Fogarty, als Slight auf einer Ölspur stürzte. Fogarty kam unbeschadet vorbei, aber einige andere Fahrer gingen auch zu Boden und das Rennen wurde abgebrochen. Nach dem Neustart führte zwar Fogarty, der das Rennen auch gewann, aber nach der Addition der Zeiten beider Läufe war Russel der Sieger des ersten Rennen vor Fogarty und Slight.

Im zweiten Rennen führte in den ersten fünf Runden Jamie Whitham auf Yamaha, doch dann wollte Foggy endlich gewinnen, ging in Führung und setzte sich solange ab, bis er sich plötzlich neben der Piste wiederfand. Der Hinterradreifen war weggerutscht und damit waren seine Chancen auf den WM-Titel deutlich geschrumpft. Nun lag wieder das Kawa-Duo in Front und bot sich einen erbitterten Kampf um den Sieg, den der Teamchef per Boxenanweisung in der drittletzten Runde beendete. Slight fuhr wie befohlen zur Seite und winkte seinen Teamkollegen freundlich vorbei. Den dritten Platz belegte Whitham vor Niall Mackenzie, der für Donington eine Ducati mit Werksmotor erhalten hatte.

Viel Pech hatte in Donington das Ducati-Team von Davide Tardozzi. Seine beiden Fahrer Stephane Mertens und Mauro Lucchiarri stürzten im Training. Mertens wurde dabei im Genick verletzt und wird auf die restlichen Rennen dieses Jahres vermutlich verzichten müssen. Lucchiarri gab im ersten Lauf wegen Schmerzen auf und stürzte im zweiten Durchgang erneut.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Scott Russel (Kawasaki); 2. Carl Fogarty (Ducati); 3. Aaron Slight (Kawasaki); 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 5. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 6. Brian Morrison (Kawasaki); 7. Andreas Meklau (Ducati); 8. Andreas Hofmann (Kawasaki); 9. Christer Lindholm (Yamaha); 10. Jeremy McWilliams (Ducati); 11. Christian Lavieille (Ducati); 12. Steve Hislop (Ducati); 13. Michael Rutter (Kawasaki); 14. Ray Stringer (Kawasaki); 15. Michael Liedl (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Scott Russel (Kawasaki); 2. Aaron Slight (Kawasaki); 3. Jamie Whitham (Yamaha); 4. Niall Mackenzie (Ducati); 5. Giancarlo Falappa (Ducati); 6. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 7. Andreas Meklau (Ducati); 8. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 9. Brian Morrison (Kawasaki); 10. Christer Lindholm (Yamaha); 11. Matt Llewellyn (Kawasaki); 12. Michael Liedl (Kawasaki); 13. Christian Lavieille (Ducati); 14. Denis Bonoris (Kawasaki); 15. Alex Vieira (Yamaha).

Punkte: 1. Scott Russel (Kawasaki) 361,5 Punkte; 2. Carl Fogarty (Ducati) 329,5 P.; 3. Aaron Slight (Kawasaki) 290 P.; 4. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 255 P.; 5. Giancarlo Falappa (Ducati) 229 P.; 6. Stephane Mertens (Ducati) 172 P.; 7. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 161,5 P.; 8. Christer Lindholm (Yamaha) 98 P.; 9. Terry Rymer (Yamaha) 95 P.; 10. Mauro Lucchiarri (Ducati) 94,5 P.; 11. Fred Merkel (Ducati) 74,5 P.; 12. Juan Garriga (Ducati) 71 P.; 13. Jeffry de Vries (Yamaha) 60,5 P.; 14. Jamie Whitham (Yamaha) 58 P.; 15. Brian Morrison (Kawasaki) 50 P.

Superbike-DM

Vorfinale in Assen

Mit nur zwei Punkten Unterschied kamen die beiden Titelanwärter Andreas Hofmann (Kawasaki) und Edwin Weibel (Ducati) nach Assen. Der dritte in der Punktetabelle, der Kawa-Fahrer Ernst Gschwender, war am vorigen Wochenende beim WM-Lauf gestürzt und hatte sich beide Füße gebrochen. Für ihn ist die Saison vorbei.

Den besten Start hatte Hofmann, doch das Rennen wurde schon während der ersten Runde wegen Öl auf der Strecke abgebrochen. Beim zweiten Start verbrannte Hofmanns Kupplung und er mußte aufgeben. Der Holländer Jeffry de Vries fuhr auf seiner Yamaha einem Heimsieg entgegen und hinter ihm balgten die beiden Kawasaki-Fahrer Marcel Kellenberger und Michael Liedl mit Bernhard Schick (Ducati) um die Podestplätze. Liedl und Kellenberger hatten die Kawa des verletzten Gschwender erhalten, um Hofmann beim Titelkampf unterstützen zu kön-

Sport - Sport - Sport

nen. Weibel beendete das Rennen nur auf dem sechsten Platz.

Beim zweiten Durchgang kämpfte eine Sechsergruppe um die vorderen Plätze: de Vries, Weibel, Hofmann, Liedl, Schick und der holländische Kawasaki-Fahrer Mile Pajic. Nach der zwölften von dreizehn Runden winkte der Rennleiter das Rennen ab, obwohl noch eine Runde zu fahren war. Zu diesem Zeitpunkt führte Pajic. Als der Rennleiter seinen Irrtum bemerkte, zog er die Flagge wieder ein. Während die ersten nun der Meinung waren, sich in der Auslaufrunde zu befinden, brauste das restliche Feld mit Vollgas weiter, wodurch gefährliche Situationen entstanden. Gewertet wurde das Ergebnis nach der zwölften Runde. Damit hießen die ersten drei Pajic vor Hofmann und Liedl. Vierter wurde de Vries, dem Weibel folgte. Weibels Teamgefährte Schick überquerte als sechster die Ziellinie. Er hätte Weibel locker überholen können, hielt sich aber hinter ihm, um ihm beim Titelkampf keine Punkte wegzunehmen. Dieser eine Punkt sollte beim Finale in Hockenheim eine große Rolle spielen.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Jeffry de Vries (Yamaha); **2.** Marcel Kellenberger (Kawasaki); **3.** Bernhard Schick (Ducati); **4.** Michael Liedl (Kawasaki); **5.** Mile Pajic (Yamaha); **6.** Edwin Weibel (Ducati); **7.** Owen Coles (Ducati); **8.** Udo Mark (Yamaha); **9.** Marcel Ernst (Kawasaki); **10.** Rainer Jänisch (Suzuki); **11.** Peter Rubatto (Ducati); **12.** Anton Gruschka (Yamaha); **13.** Bernd Caspers (Yamaha); **14.** Roland Oswald (Honda); **15.** Thomas Stoker (Suzuki).

2. Lauf: 1. Mile Pajic (Yamaha); **2.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **3.** Michael Liedl (Kawasaki); **4.** Jeffry de Vries (Yamaha); **5.** Edwin Weibel (Ducati); **6.** Bernhard Schick (Ducati); **7.** Udo Mark (Yamaha); **8.** Owen Coles (Ducati); **9.** Rainer Jänisch (Suzuki); **10.** Roland Oswald (Honda); **11.** Anton Gruschka (Yamaha); **12.** Marcel Ernst (Kawasaki); **13.** Bernd Caspers (Yamaha); **14.** Mikael Lundvall (Kawasaki); **15.** Urs Weder (Yamaha).

Finale in Hockenheim

Beim ersten Durchgang des DM-Finale regnete es. Beim Start kam es zu einer Kollision, als Petr Sale in die Ducati von Bernhard

Schick krachte. Das Rennen wurde daraufhin sofort abgebrochen und nach einer Unterbrechung neu gestartet. Beim Neustart kam Edwin Weibel schlecht weg und als er in einer der ersten Kurven geradeaus fuhr, mußte er sich als vorletzter wieder einreihen. Damit schienen seine Titelchancen begraben. In den ersten Runden wechselten Udo Mark (Yamaha), Owen Coles (Ducati) und Andreas Hofmann (Kawasaki) auf den ersten drei Plätzen ständig die Reihenfolge, dann setzte sich Hofmann durch und fuhr vorne weg. Mark fiel zurück und stürzte, Coles wurde von Michael Liedl (Kawasaki) und Michael Galinski (Honda) auf den vierten Platz verdrängt. Weibel konnte sich vom vorletzten Platz auf den vierzehnten Rang vorarbeiten und zwei Zähler verbuchen.

Vor dem zweiten Lauf trocknete es ab, aber es hingen immer noch dunkle Wolken über Hockenheim. Hofmann entschied sich für Regenreifen, während Weibel mit Intermediates ausrückte. Im Rennen kämpften Coles und Liedl um Platz eins solange bis Coles in Führung liegend stürzte. Dahinter fuhren Mark und Jänisch ihr Duell aus. Weibel lag auf dem vierten Platz und Hofmann fiel auf der abtrocknenden Strecke mit seinen nachlassenden Regenreifen Platz um Platz zurück. Mit abenteuerlichen Rutschern schlingerte er durch die Kurven. Das Kawasaki-Team war auf die Idee gekommen, Liedl aus dem Rennen herauszunehmen, wenn er vor Hofmann liegen sollte. So fuhr der Führende in der letzten Runde in die Boxengasse. Nach dem Zieleinlauf stellte sich heraus, daß Hofmann durch diese Taktik zwar einen Punkt mehr erhalten hatte, aber Weibel bekam als dritter zwei Punkte mehr und wurde so mit einem Punkt Vorprung Deutscher Meister. Wenn Kawasaki auf diesen taktischen Eingriff verzichtet hätte, wäre Hofmann Meister geworden, da er bei Punktegleichheit mehr Siege hätte vorweisen können.

Coles beendete das Rennen als vierter, obwohl er zweimal gestürzt war.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Andreas Hofmann (Kawasaki); **2.** Michael Liedl (Kawasaki); **3.** Michael Galinski (Honda); **4.** Owen Coles (Ducati); **5.** Rainer Jänisch (Suzuki); **6.** Karl-

Sport - Sport - Sport

Heinz Hennemann (Yamaha); 7. Bernd Caspers (Yamaha); 8. Peter Rubatto (Ducati); 9. Karl Truchsess (Kawasaki); 10. Michael Geiger (Suzuki); 11. Oliver Schmidt (Yamaha); 12. Roland Oschwald (Honda); 13. Anton Gruschka (Yamaha); 14. Edwin Weibel (Ducati); 15. Thomas Thor (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Udo Mark (Yamaha); 2. Rainer Jänisch (Suzuki); 3. Edwin Weibel (Ducati); 4. Herbert Enzinger (Ducati); 5. Anton Gruschka (Yamaha); 6. Michael Galinski (Honda); 7. Owen Coles (Ducati); 8. Karl Truchsess (Kawasaki); 9. Karl-Heinz Hennemann (Yamaha); 10. Alfred Schmid (Kawasaki); 11. Roland Oschwald (Honda); 12. Michael Geiger (Suzuki); 13. Achim Penisch (Suzuki); 14. Andreas Hofmann (Kawasaki); 15. Wolfgang Hambach (Kawasaki).

Punkte (Endstand): 1. Edwin Weibel (Ducati) 260 Punkte; 2. Andreas Hofmann (Kawasaki) 259 P.; 3. Udo Mark (Yamaha) 212 P.; 4. Ernst Gschwender (Kawasaki) 204 P.; 5. Rainer Jänisch (Suzuki) 148 P.; 6. Owen Coles (Ducati) 144 P.; 7. Herbert Enzinger (Ducati) 126 P.; 8. Bernhard Schick (Ducati) 121 P.; 9. Michael Liedl (Kawasaki) 92 P.; 10. Anton Gruschka (Yamaha) 84 P.; 11. Bernd Caspers (Yamaha) 84 P.; 12. Marcel Kellenberger (Kawasaki) 82 P.; 13. Roland Oschwald (Honda) 78 P.; 14. Claus Ehrenberger (Ducati) 49 P.; 15. Toni Heiler (Yamaha) 49 P.

Ducati beim Bol d'Or

Keins der Langstreckenrennen ist so berühmt wie das 24-Stunden-Rennen in Frankreich. In diesem Jahr stellten sich drei Werks-Ducatis dem materialmordenden Marathon, doch für die Italiener sollte es zu einem Fiasko werden. Chaotische Organisation und schlechte Boxenstops hinterließen kein gutes Bild. Schon im Vorfeld gab es die ersten Streitereien bei den "Roten". Andreas Meklau, Sieger des WM-Laufs in Zeltweg, wurde vier Stunden vor dem Start mitgeteilt, daß er aus politischen Gründen durch den Franzosen Florian Ferracci ersetzt wird und nicht starten darf. Ferracci war zwar im Training durchschnittlich drei bis fünf Sekunden langsamer als Meklau gefahren, aber der französische Importeur woll-

te unbedingt einen Einheimischen auf eine der beiden schnellen Ducats setzen. Auch bei der Zuständigkeit der Teambetreuung gab es bis zum Samstag vor dem Rennen Unstimmigkeiten, wer für den Einsatz der Fahrzeuge verantwortlich sein würde. Am Schluß war Eraldo Ferracci, der Polen zu zwei WM-Titeln und dem Sieg in der amerikanischen Meisterschaft geführt hatte, für die beiden schnellen Ducats zuständig und Roche durfte sich um das langsame Team kümmern.

Pro Motorrad starten drei Fahrer, bei Ducati hießen die Teams: Doug Polen/Stephane Mertens/Pascal Picotte, Simon Crafar/Fred Merkel/Florian Ferracci und Mouchet/Sebilau/Rebuttini.

In der ersten halben Stunde dominierten die Ducatis und fuhren auf den ersten Plätzen, aber ein 24-Stunden-Rennen wird nicht am Anfang entschieden. Nach noch nicht mal drei Stunden mußte an der Ducati von Polen/Mertens/Picotte die Kupplung gewechselt werden, eine Stunde später ging Crafar der Sprit aus und der Wechsel eines Rücklichtes dauerte viel zu lange. Das Aus kam im Morgengrauen, als bei allen drei Werks-Ducatis zwischen 5.00 - 9.00 Uhr die Motorgehäuse platzten, ein Teil, mit dem Ducati auch schon in der Superbike-WM viele Probleme hatte. Zu diesem Zeitpunkt führte überlegen die Werks-Kawasaki, die später mit defekter Kurbelwelle ausfiel. Sieger wurde Suzuki mit den Fahrern Dominique Sarron/Jean-Pierre Deletang/Bruno Bonhuil.

BOT in Deutschland

Vorletzter Lauf in Frohburg

Zum vorletzten Lauf zur Deutschen Meisterschaft traten die großen Zweizylinder in Frohburg an. In beiden Trainings legte Thomas Körner auf der Ducati die Bestzeit auf den Asphalt. Zweitschnellster war Hartmut Müller auf der Norton. Mit der Organisation hatte der ADAC im Osten so seine Probleme und so kam es aufgrund falscher Lautsprecherdurchsagen dazu, daß einige Fahrer zu spät am Start erschienen und aus der Boxengasse heraus dem Feld hinterherfahren mußten. Sieger des Rennens wurde Körner vor Martin Kratzer und Julius Illmberger (alle Ducati)

Sport - Sport - Sport

Zieleinlauf: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Martin Kratzer (Ducati); 3. Manfred Ahlden (Ducati); 4. Michael Tränklein (Ducati); 5. Julius Ilmberger (Ducati); 6. Norbert Mertens (Ducati 888); 7. Thomas Kausch (Ducati); 8. Frank Reisky (Ducati); 9. Martin Blug (Ducati); 10. Thomas Schuler (Yamaha); 11. Roland Müller (Ducati); 12. Rudi Streil (Ducati); 13. Jens Hofmann (Guzzi Daytona); 14. Bruno Müller (Ducati); 15. Ralf Quasten (Ducati).

A-Lizenz: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Martin Kratzer (Ducati); 3. Julius Ilmberger (Ducati); 4. Roland Matthies (Ducati); 5. Thomas Schuler (Yamaha); 6. Roland Müller (Ducati); 7. Jens Hofmann (Guzzi Daytona).

B-Lizenz: 1. Manfred Ahlden (Ducati 888); 2. Michael Tränklein (Ducati); 3. Norbert Mertens (Ducati 888); 4. Thomas Kausch (Ducati); 5. Frank Reisky (Ducati); 6. Martin Blug (Ducati); 7. Rudi Streil (Ducati SP 4); 8. Bruno Müller (Ducati); 9. Ralf Quasten (Ducati); 10. Thomas Erich (Guzzi); 11. Markus Kurz (Ducati); 12. Gerd Schmitz (Ducati); 13. Hans-Jürgen Maier (Guzzi); 14. Reinhard Bäcker (Guzzi); 15. Joachim von Eyser (BMW).

Finale in Dahlemer-Binz

Der letzte Lauf zur Battle of Twins in Deutschland fand in Dahlemer-Binz statt. Die Trainingsbestzeit gehörte wie immer Thomas Körner, der mit seiner Ducati die Strecke im Training zwei Sekunden schneller umrundet hatte als Jens Hofmann auf der Daytona-Guzzi.

Das Rennen gewann Körner vor Klaus Caspers. Hofmann trieb seine Guzzi als fünfter über die Ziellinie hinter Martin Kratzer und Harry Fath.

Zieleinlauf: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Klaus Caspers (Ducati); 3. Martin Kratzer (Ducati); 4. Harry Fath (Ducati); 5. Jens Hofmann (Guzzi Daytona); 6. Julius Ilmberger (Ducati); 7. Martin Blug (Ducati); 8. Reinhard Bäcker (Guzzi Daytona); 9. Manfred Ahlden (Ducati); 10. Norbert Mertens (Ducati 888);
A-Lizenz: 1. Thomas Körner (Ducati 888); 2. Klaus Caspers (Ducati); 3. Martin Kratzer (Ducati); 4. Harry Fath (Ducati); 5. Jens Hofmann (Guzzi Daytona); 6. Julius Ilmberger (Ducati); 7. Roland Matthies (Ducati); 8. Thomas Schuler (Yamaha); 9. Klaus-Albert Ste-

phan (Guzzi); 10. Hans Furtwängler (Ducati).
B-Lizenz: 1. Martin Blug (Ducati); 2. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona); 3. Manfred Ahlden (Ducati 888); 4. Norbert Mertens (Ducati 888); 5. Rudi Streil (Ducati SP 4); 6. Cornelius Braun (Ducati 900 SS); 7. Thomas Kausch (Ducati); 8. Bruno Müller (Ducati); 9. Gerd Schmitz (Ducati 888); 10. Herbert Schmitz (Ducati).

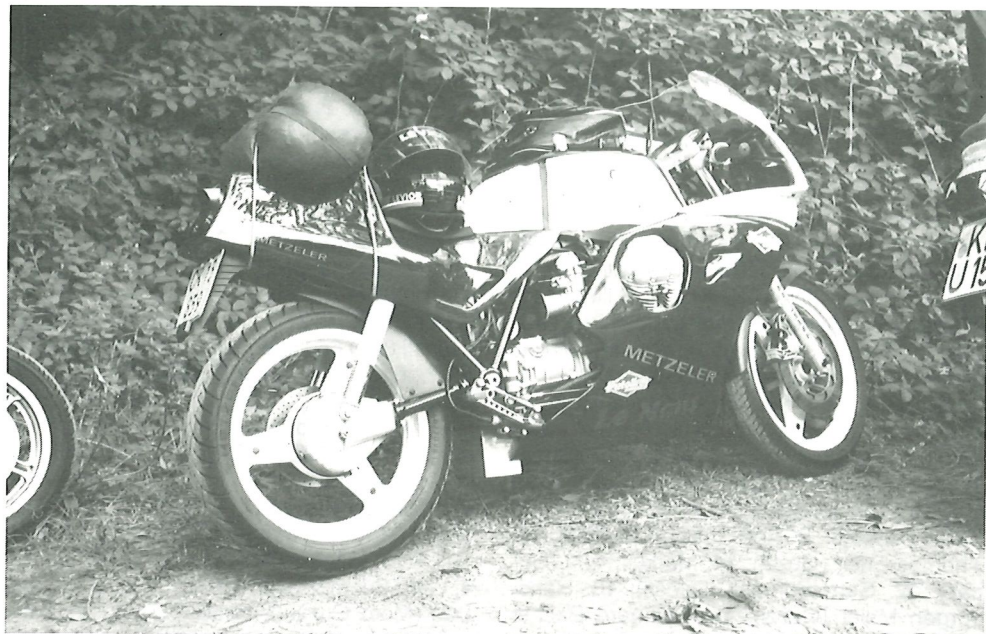
Punkte: A-Lizenz (Endstand): 1. Thomas Körner (Ducati 888) 129 Punkte; 2. Martin Kratzer (Ducati 888) 98 P.; 3. Roland Matthies (Ducati 888) 72 P.; 4. Julius Ilmberger (Ducati 888) 66 P.; 5. Harry Fath (Ducati 888) 62 P.; 6. Roland Müller (Ducati 888) 54 P.; 7. Klaus Caspers (Ducati) 51 P.; 8. Jens Hofmann (Moto Guzzi Daytona) 51 P.; 9. Rolf van der Weyden (BMW) 40 P.; 10. Thomas Schuler (Yamaha) 40 P

B-Lizenz (Endstand): 1. Martin Blug (Ducati 888) 101 P.; 2. Norbert Mertens (Ducati 888) 101 P.; 3. Manfred Ahlden (Ducati 888) 88 P.; 4. Gerd Schmitz (Ducati 888) 73 P.; 5. Roland Däs (Moto Guzzi 2-Ventiler) 54 P.; 6. Reinhard Bäcker (Moto Guzzi Daytona) 51 P.; 7. Thomas Kausch (Ducati 888) 51 P.; 8. Michael Tränklein (Ducati 888) 47 P.; 9. Cornelius Braun (Ducati 900 SS) 33 P.; 10. Frank Reisky (Ducati) 28 P.

Supermonos in der SOS-Klasse

Beim vorletzten Lauf zum SOS-Cup kamen drei Ducati Supermonos nach Frohburg. Dort sollte der erste Einsatz der lang erwarteten Ducati in Deutschland stattfinden. Owen Coles, normal in der Superbike-DM auf einer Ducati unterwegs, Hein Boje und Alan Cathcart wollten die teuren Einzylinder fahren. Aber Cathcart ging wegen eines Sturzes im Training zur BOT-Klasse nicht an den Start. Im Rennen lag Coles auf dem zweiten Platz hinter der Uno-Rotax von Hans-Peter Meyer. Als Meyer in der letzten Runde stürzte, erbte Coles den Sieg. Boje beendete das Rennen auf Rang sieben.

Da fehlt doch was!?!



Auf dem Ostsee-Italo-Treffen in Kiel sah ich diese Moto Guzzi aus Dänemark. Zuerst dachte ich, daß Kim, so heißt der Besitzer, auf eine 2-in-1-Auspuffanlage mit Schalldämpfer auf der linken Seite umgebaut hätte, aber auch auf der anderen Seite des Motorrads war keine Auspuffanlage zu entdecken. Bei näherer Betrachtung stellte sich heraus, daß die Auspuffanlage von den Krümmern an radikal geändert ist. Die Rohre führen über (!) dem Motor zwischen den Zylindern nach hinten und der Schalldämpfer sitzt unter dem Sitzbankhöcker. Über eine kleine ovale Öffnung in dem Höcker über den Rückleuchten werden die Auspuffgase ins Freie entlassen. Bimota will in Mailand ein neues Modell mit Suzuki-Motor und ähnlicher Auspuffanlage vorstellen. Sicher werden alle diese Auspuffführung von Bimota als zukunftsweisend betrachten, aber ein dänischer Edelbastler war schneller.



Motalia Anzeigenmarkt

Aermacchi

350 SS, Bj. 71, komplett aber bedauernswert, Kickstarter defekt, DM 700,-, 02065/65876

Benelli

900 Sei, neu, in Werksverpackung, rot-weiß, 15.000 DM, Tel. 05428/2177

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

Suche Benelli und Motobi Prospekte, Werksfotos, Dias, WK, ETL, Bed.anl., Poster, T-Shirts und alle anderen Accessoires. Kann auch einiges zum Tauschen anbieten. Ersatzteile für Benelli + Motobi 650 2 Zyl. alle Modelle neu und gebraucht. Bernd Kawaschinski, Gersdorferstr. 52, 12105 Berlin.

750 Sei, EZ 75, 2.Hd., TÜV abgelaufen im Juni 93, 6-2 Marving, Borrani-Felgen, Sitzbank nicht original, Zustand 2-3, Preis VB 4000,- DM, Tel. 089/9043994

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

Tausche (evtl. Verkauf) Benelli 900 SEI, Bj. 84, aus 2. Hand, perlmuttweiß mit div., sinnv. und zeitintens. Verbesserung./Umbauten, Wert mind. 9000,- (WGA kein Problem) gegen 750 SEI, nur in hervorragendem Originalzustand mit Wertausgleich, Tel. 07720/38778

Mini-Bike zu verk., VHS, City-Bike gesucht, 07131/483871

250 TS, Bj. 8/79, 22tsd km, zu verkaufen, Tel. 02235/6417 ab 18 Uhr

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

Cagiva

Elefant I.E. GT, EZ 6/93, 2700 km, DNL-Garantie, Topzustand, 15.800 DM, Tel. 02351/54037

Cagiva Elefant 750, Bj. 88, TÜV 8/95, 11000 km, 6700 DM, 06851/84902

Ducati

Ducati 906 SC, EZ 4/90, 15000 km, Reifen u. Kettensatz neu, guter Zustand, VB 13000,-, Tel. 04751/3496

888 Strada, EZ 4/93, 4t km, 98 PS, Preis VHS, Tel. 06074/70565

Verk. 900 SS, Bj. 91, in Teilen, 09253/1414

350/500 GTL/GTV/Desmo. Verkaufe Neu- und Gebrauchtteile, auch Lackteile, 09233/2426 abends

MHR 900 SS, Bj. 82, 19.000 km, VB 15.000,-, Manfred Kratz, Tel. 0202/465064

MR I, Bj. 81, Neuaufbau, Alu-Tank, Veglia, Motor überholt, NT z.B. Pick up, Gabel usw., Edelstahlschrauben, zu verkaufen wegen Krankheit, VB 13.500,-, 0261/72968 od. 02605/3490 a. Wochenende

Verkaufe DUC 900 SS, EZ 3/90, 40t km, Extras, Sturzscha-den, VHB 7500,- DM, 06128/1314

Königswellen-Twin gesucht. Mögl. mit Kickst., Conti u. 40er eingetr., Speiche, zugelassen; 900 SS, MHR I, am liebsten original mit techn. Verbesserungen, 06021/95828



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

072 31/35 40 63 Fax/354150

Motalia Anzeigenmarkt

Ducati 450, Motor komplett überholt, KW-neu, Kolben-neu, Kopf 42/38 bleifrei! Otto Lanthenhammer Bearbeitung; Getriebe Rollengelagert! Nach Überholung 0 km, VB 3500,-; 750 Sport, EZ 1972, Motor alle polierten Teile verchromt, bleifrei 42/38, große Lima, Alutank Imola, V2A Contis, alles eingetragen, 22000 km, FP 17500,-, von Andreas Muck, Oskar Maria Graf Str. 26, 82194 Gröbenzell, 08142/7012

Suche Ø 40er Dell'Ortos gut erhalten (ohne Schieberspiel) mit Beschl. Pumpe, kompl. Scheinwerfer, Halterung für Scheinwerfer (4 Befestigungspunkte an Brückenrohr), 09275/1064 bitte Telefonnummer hinterlassen, rufe zurück

Verk. 750 SS Rundgehäuse, neu, m. Lagern + 750 GT/S Motoren komplett, zerl., 900 SD Tank, Mark 3 Doppelsitzbank, Tel. 04181/544

DUCATI LAMPADE MOTORCICLI

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

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

POWER/TURBO/ION
seby·poly

Superlight Höcker 91-93
280 DM
Polster 2teilig mit eingenähter ITALO-Fahne 3farbig **149 DM**

Suche diverse Teile für Ducati 900 SS, Bj. 90, z.B. Räder; bitte alles anbieten, Tel. 07661/2839

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Ducati-Pantah, Bj. 82, TÜV 94, 700 ccm, verstärktes Getriebe, orig. silber-rot, 5600,-, 0421/232151 ab 20.00 Christian

Für Ducati 900: Zylinderkopf-temperatur-, Öldruck- und Öltemperatur-Anzeiger, Co.-Abgasmeßgerät, Kettenschutz, Tangential Auspuffanlagen, K+N-Luftfilter mit Halterahmen und Düsensatz, Aufbockvorrichtung, Stoßdämpfer und Federänderung, Liste gegen DM 5,-, Bernd Ahnendorp, Kleverstr. 8, 46419 Anholt

Hallo Ducati Fan's! Verkaufe NCR-Fuchsaufkleber zum Stück Preis von 7,50 DM + Versand auch Paarweise, bei: Glas Georg, Wiesenzeile 21, 83278 Traunstein, in: Bar od. Euro, bei Fragen: Tel. 0861/64236 „Forza Ducati!“

Tausche 450 M3 Rahmen gegen 250/350 M3 Rahmen, Tel. 09383/6223

888 Strada, EZ 2/93, 5t km, hochgelegte Kohlefaserausp., Stahlflex, VB 20.500,-, Tel. 030/7034782

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

750 GT, Bj. 74, orig. 5000 km	10500,- DM
900 SS, Bj. 90, Motor teilüberholt	12500,- DM
350 Desmo, Bj. 73	7900,- DM
Kurbelwelle 750 SS rund, orig. neu	2600,- DM

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

Motalia Anzeigenmarkt

900 SS Königswellen Ducati, Bj. 87, silber-blau, ohne TÜV, km 28800, Borranifelgen + Naben poliert und neu eingespicht, Reifen, Batterie, Bremsscheiben, alles Neuteile + vieles mehr, z.B. Imola Tank Kunststoff, Contis, Silentium usw. usw., Preis VB 16800 DM, näheres unter Tel. 089/9043994

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Pantah 600 (Motor 650), Bj. 82, ca. 35000 km, Ligme-Umbau, leicht, rot u. schnell, Top-Zustand, mit vielen Orig. E-Teilen, Kupplung, Kette, Bereifung neu, VB 6900,-, Tel. 07072/8607 abends u. am Wochenende 8447WHB + ETL für Pantah und 750/900 SS je 25 DM, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

Suche Fußrastenanlage für KW 900 SS, Martin Thiel, Wakenitzmauer 9A, 23552 Lübeck

Verk. 900 MHR II, Bj. 83, SS-Umbau, Motor teilüberholt, 42/38 Vent. (bleifrei), Contis, Ø 40 Dell'Orto's offen, Alfa rot, VB 16.700 (suche Ansaugst. 750er, Ø 32), Tel. 0511/804763

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



STOP

Deine Ducati mit Bremsen von SPIEGLER

BREMSTECHNIK GMBH

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

Bremsscheiben
Bremsanlagen
Bremsbeläge

...ab sofort keine Bremsprobleme mehr!

Suche Ducati Prospekte Pantah- und Königswellenmaschinen, Tel. 08702/8423 ab 19 Uhr

Verk. für Duc 900 SS, Bj. 90, Originalteile: Fußrastenanlage 400 DM, Federbein 400 DM, Blinker St. 35 DM, Webervergaser 500 DM, Verklgd. links 498 DM, Soziusabdeckung 100 DM, Hinterradschutzblech m. seilt. Ausschnitt (lackiert) 150 DM, Vorderradschutzblech 120 DM, 1 Satz org. Felgen m. Reifen 1999 DM, Tel. 02863/5218

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

900 MHR I, Bj. 83, EZ 87, 10900 km, kompl. Umbau, Kasten-Schw., Akrontspeicher. vo. 110, hi. 160/60 ME1, Brembo 300 schw., 4 Kolbenbremssattel, Stahlflex, NCR-Tank, NCR-Sitzb., offene Verg., Conti, alles neu, VB 18500,-, Tel. 030/7034782



DANIELE MOTO
Italienische Motorräder

Firma Daniele Moto
Inh.: Marco Daniele
Obergasse 30
65428 Rüsselsheim
☎ 061 42 / 333 06 + 32926 • Fax 341 99
Großes Gebrauchtmaschinen- + Teillager
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

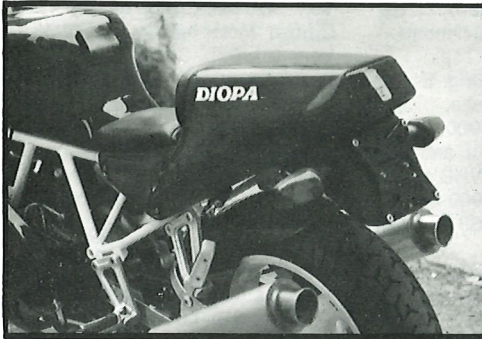
Suche: zur. verl. Rastenanlage Sportdesmo oder ähnliches für 1 Zyl. Duc, Tank von 125 oder 175 Sport sowie schmalen 250 Ducati-Motor. 08161/5963 ab 18.00

Für Ducati 750 GT/S noch folgende Teile: S-Scheinwerfer, S-Tauchrohre neu, Bremsscheiben, Lampenhalter, Kickstarter usw., Tel. 089/9043994

Biete zum Tausch: 19 Zoll Vorderrad, Doppel-Simplex von Ducati Scrambler mit neuwertiger Borrani-Felge. Nur gegen ebensolches mit 18 Zoll von M3-M3-D, oder suche günstig zu kaufen, evtl. auch Nabe allein. Suche von 350/450 Desmo Chromscheinwerfer lang mit eingebautem Tacho und Schaltern (Bj. 71-72) auch ohne Anbauteile und org. Schutzblech vorn u. hinten. Josef Stark, Oberhofener Str. 36, 84453 Mühldorf, Tel. 08631/2763 ab 18 Uhr oder Fax 08631/161494

Suche Vergaserdeckel rund aus Metall für 40er Vergaser mit Beschleunigerpumpe, Tel. 05247/6429

Motalia Anzeigenmarkt



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

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

DIOPA

● **GFK**

Kunststofftechnik

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

Pantah Tank, Sitzbank und Verkleidung, neu lackiert, zus. 600 DM, Ersatzteilliste und Werkstatthandbuch für Pantah 500, je 20 DM, WHB 750 Sport/79 30 DM, suche Pantah Getriebe oder kompl. Motor, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr
Suche Tank f. SS od. Mille aus Stahl od. Alu, Tel. 0251/665421

860 GTS, Neuaufbau 91, alles neuwertig, Preis VB 8500,-, Tel. 02271/54230

888 Strada, EZ 4/93, 4t km, 98 PS, VHB 23.000,-, Tel. 06074/70565 oder 94402

Leistungskrümmter VA für Ducati 900 SS ab Bj. 91-93, 550,- DM, Tel. ab 15 Uhr 04109/9150

1 Höcker Mike Hailwood, 1 Höcker Egli Nachbau, Sitzbank 2 Personen Eigenbau für Köwe Duc, 1 SS Verkl. leicht def., 1 SS Verkl. ohne Lampenausschnitt ohne Scheibe, Tel. 05832/2976

Div. 900 MHR I Teile, Tel. 030/7034782

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, Kurbelwelle 100, 160, 125er/Zylinder 125er/125er Kolben, Verkaufe Pantah-Tank 100,-, 06104/43306

Kohlefaserauspufftöpfe für 851 oder 900er gebraucht, Preis VHB oder Tausch gegen Ducati-Töpfe, ZDM A04/B04, 07725/2718

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. Stahltank, Contis, div. Kunststoffteile, Veglias, Brembo-gold 2+4 Kolben incl. Adapter, 300er schwimmende Scheiben, F1-Gabel, Tel. 02271/54230

DUCATI KAMMA

2 plus 2

Drehmoment plus

Spitzenleistung

Technik plus Optik

Spezial u. Tuningteile
in unserem umfangreichen

Katalog

gegen 15,- DM bei uns

Brügger Str. 27, 28870 Otterstedt,

Tel. 04205/8707, Fax 04205/2360

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,-
Motorentlüftungstutzen mit Kühlrippen und Ölabscheider dto.	129,-
Alu Stummellenker in verschiedenen Ausführungen f. 750/900/888	ab 198,-
Alu Kupplungskorb CNC-gefräst f. 900/851/888/888 CORSA	549,-
Original Kupplung Corsa 888 m. Magnesiumdeckel, kompl.	2500,-
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 Lederblousons	398,-
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

JETZT LIEFERBAR ! SUPER BIKE KALENDER '94

Größe 29x40 cm
mit Spitzenfotos von
Falappa, Mertens, Fogarty u.a.
zum Superpreis von
21,80 DM
incl. Porto + Verpackung
Bestellung bei **J&R Motopoint**
Bergstr. 12
08340 Schwarzenberg
Tel./Fax 03774/63467

Verkaufe für Harris Königswelle
Fußrasten und Seitenständer,
beides neu, Preis VB, Tel.
04171/50424

**Hier inseriert
schon verkauft!**

Verkaufe Vorderrad mit TZ-
Bremsen für Ducati-Einzyliner.
Tel. 0511/1317862

Gilera

Verk. Zündmagnet mit Hand-
verstellung + Werkzeugkästen
für Saturno 500, Bj. 52, Tel.
0881/8478, J. Sailer,
Kreuzeckstr. 3; 82362 Weilheim
i.Ob.

Radnabe, linke Lenkerhälfte. VB
7900,-, Tel. 09132/8890
tagsüber, Andy verlangen

Classik-Halbschale (P+W) mit
Gutachten für LM I - 5 (380 DM),
Imola Höcker (170), V7 Sport-
Getriebe (1000,-) + LM 3 Teile,
0211/452649

850 T Schwinge 200,- DM,
suche Borrani-Felge 2,15 x 18
mit 40 Loch, Tel. 0961/23635
V 700 Teile z.B.: Motor, Schutz-
blech, Tank, Vergaser; zu
verkaufen, Tel. 02235/6417 ab
18 Uhr

Gußfelgen vorn + hinten von
Mille GT mit original Reifen v.
110-90, h. 120-90, wegen
Umbau 420,-, Tel. 05725/8513

Guzzi

M.G. 1000 SP, Bj.
83, 24000 km,
Verkleidung, Koffer,
VB 5800,-, 0202/
520317 o. 474142

Verkaufe Mille GT
Umbau (s. Motalia
Juli) Primadonna,
mit Unfallschaden:
Schwinge,
Endantriebsgehäuse,

850 T-5, Unfall, wenig km, kpl
3500,- oder in Teilen. 04284/
8300

**MOTALIA: Der größte
Kleinanzeigenmarkt nur für
italienische Motorräder**

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

Suche LM I/II Köpfe, T3
Calisitzbank + Zubehör, Verk. T3
Calisitzbank schwarz, Tel. 0234/
583784

Verkaufe f. Mille GT: Tank sw.,
Gabel Ø 35, Sitzbank u. kpl.
Heckteil mit Seitendeckel, Tel.
08531/32725

Verkaufe für LM 3 günstig: 1
VVK Agostini, kompl. mit
Halterung, Scheibe und Schwein-
werfer, langen Ölmeßstab; 1
Halbschale, Eigenbau aus VVK
Ago; 1 obere Alu-Haltestange für
Classic-Halbschale, 1 Satz
Spiegel, schwarz; 1 Original-
Lenker, 1 Satz Lafras, schwarz;
1 Instrumentenbecher VA, mit
Deckel, Ø 100 mm, neu; 1
Höckersitzbank Ago, 1 Satz
Fournales-Federbeine. Suche:
Hauptständer mit Anbauteilen für
Batteriekasten, groß, unter
Getriebe. Tel: 0781/440337



Gilera CX 125 20 kw, stufenführerscheintauglich

6500,- DM incl.

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

**Zweirad
Technik**



Heim

35649 Niederweidbach

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

Motalia Anzeigenmarkt

BARTHOLLI TITAN - STECKACHSE

Das unschlagbare Leichtgewicht

Der Dichte herkömmlicher Stahlwerkstoffe (7,9 kg/dm³) steht hier die Dichte des in Rennsport, Luft- und Raumfahrt erprobten Werkstoffs TITAN AL 6 V4 (4,5 kg/dm³) gegenüber.

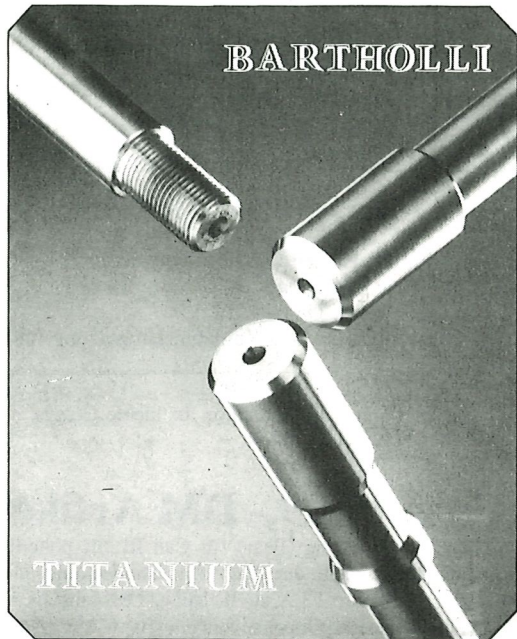
Eine Gewichtsersparnis von ca. 40 %, gepaart mit der vierfachen Festigkeit gegenüber z.B. Edelstahl, macht TITAN zum ultimativen Material für Radsteckachsen und Motorhaltebolzen.

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

BARTHOLLI Italo Parts



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



Verk. geb. Teile: Zyl. + Kolb. 90 ger. Bohr., Nocke + Pleuel, Köpfe überarb. + bleifrei, Kurbelwelle, Tel. 05233/4130

Suche für NF WHB, Seitenwagenanschlüsse oder kompl. Seitenwagen, 0431/712606 oder tags 04326/1217 Guschi verlangen

Tourenverkl. Cal. 2/3/T Cal. VB 400,-; Cal. 3 Lenker 30,-; Schutzblech Cal. 2/3 vorne schwarz 150,-; Seitendeckel T3/T4/G5 in schwarz 120,-; Rahmenunterzüge T/LM 120,-; Original Alu Lima-Deckel 200,-; Sitzbankunterteil LM 1/2 incl. Rücklicht und Schildhalter 100,-; Tel. 089/491921 ab 21.00

LM IV Tank mit kl. Beule, Seitendeckel und Heck + R.Licht zu verk., Preis VS, 0201/442231 Martin Schröer

Für Le Mans mit freiem Rahmendreieck: spez. Lima-Regler + Gleichrichter, spart 1 kg Gewicht, kpl. mit allen Leitungen, DM 180,-, Tel. 07644/7228

Verk. Kurbelwelle LM 3, Pleuel, Nocke, 36er Vergaser, P3 neu, Kipphebel, Zyl. Kopf. LM 4, Kupplung, Imola-Höcker, Bremsankerplatte mit Rahmenabstützung (hinten), 0211/452649

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

Le Mans V, EZ 4/89, TÜV neu, 36000 km, IMT-Halbs., Momec-Höcker, TSZ-H Doppelzünd., Motor optimiert, Ferrari-rot, 110/80 + 140/70 ME1, Stahlflex, etc., wg. Nachwuchs, VHB 10800,-, Tel. 06078/73783

Verk. V7 Motor mit neuer Kupplung 999,-, 0421/232151 ab 20.00 Christian

LM IV, Bj. 87, 19000 km, sehr gepflegt, Preis VS, 02602/90428

Verk. Teile 1000 S (2. Serie): 4 Blinker, Lampenhalter, Bremsleitungen, Instrumentenkonsole (Edelstahlplatte mit Zündschloß u. Kontrolllampen), Limadeckel, Gabelfedern, 2 Spiegel (neu!), 2-Ton-Hörner (davon eins neu!), Tel. 04632/7400 ab 17 Uhr

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

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

Motalia Anzeigenmarkt



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

- Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!
- Bleifreumbauten - 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....
- ◆ Synchrontester - Quecksilbersäule für 4 Vergaser robuste Ausführung, nahezu unzerbrechlich mit Vergasereinstellanleitung

DUCATI

aprilia

MOTO GUZZI

Reichlich Neufahrzeuge am Lager

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland

"Pit's Moto Italia Import"

Hans-Thoma-Str. 2

78467 Konstanz

Tel.: 07531 - 54271

Fax: 07531 - 66041

Verkaufe 1000 SP, 46000 km gel., 1a Zustand, div. Neuteile, VB 6200 DM + LM III, VB 7500 DM, Tel. 02861/65489

Mille GT, 91/95, schwarz, Speiche, 11.000 km, VB 10.500,-, Vorderrad 16" v. T5, VB günstig, 0201/250603

Verkaufe 1000 SP I, Konis, Sito-Ausp., s gpfl. Zustand, VB 5950,- DM, Tel. 07531/16948

Le Mans III, Bj. 85, Rahmen kunststoffbeschichtet, Motor überholt, Stahlflex, Optik und Zustand 1a, VB 8.400,-, Tel. 0911/609608

Tausche Moto Guzzi 850 LM III opt. wie 1000 DMB, Stahlflex, Piranha Zündung, Sonderfußrastenanlage, Ölstab zum drücken, Öleinfüllstutzen im Ventildeckel, Alu-Limadeckel, 1-2 Mann Wechselsitzbank, Räder rot kunststoffbeschichtet, alles eingetragen, TÜV neu, 50.000 km gelaufen, 1. Hand, sehr gepflegt, sinnv. Zubehör gegen FP 8200,- DM oder BMW R 100 R oder R 100 RT in gutem Zustand! Tel. 02777/6163

Verkaufe V7 S3, Bj. 1975, schwarz/rot, seit Restauration ca. 4000 km gel., alles Original, Lafranconi T 28 und Stahlflex eingetragen, VB 12000,-, Tel. 0871/89696

850 T3, Bj. 82, Speichenräder, Scheibe, Cali II Lenker, 50000 km, guter Zustand, VHB 6500,-, 05232/78055

Moto Guzzi LM III, rot, EZ 9/84, 1. Hd., 33500 km, 76 PS, Bitubos, TÜV 2 Jahre, Reifen neu, s. gepfl., Preis VHB, Tel. 0441/75308 ab 16.00 h

Verkaufe für LM III, Vollverkleidung, 1 1/2 Mann Sitzbank, abgespeckte Originalsitzbank, Preis VB, 09127/7891

2 LM II Rahmen, 2 unterschiedliche LM-Schwingen, 1 LM II Gabel, 2 LM Gußräder (abgewinkelte Speiche), 2 Akront-Felgen 18 Z/40L/1.85.10.2 Borrani-Felgen 18Z/40L/2.15, 2 T3 Tanks, verschiedene Sitzbänke, Guzzi-5 Gang-Getriebe, auf Wunsch überholt 1.850 Zyl. + Kolben neu, versch. gebrauchte Zyl.+ Kolben f. Guzzi, 1 250er Hiro-Bultaco Motor (Sammy-Miller), 1 Motobi Catria 175 4T Tank. **Suche** V 7 Teile! Habe fast alle Ersatzteilkataloge v. ital. Motorräder. Tel. 05381/8899

Motalia Anzeigenmarkt

Le Mans III, orig., gepfl. Zust.,
20t km, zuverl., TÜV 4/95, 2-M.-
Sitzbank Motor Spez. u. orig.
Bank, Bitubo's u. Koni's, VB
7.500,-, Classic-Halbschale m.
Halter 350,-, Tel. 0251/792570

Verkaufe Rahmen V7 Sport mit
Blankobrief, Motoren und
Kleinteile, LM 3 und V7 Sport,
09545/4522 ab 16.30 Uhr

Verk. V 7 Sport Gabel (gebr.) u.
Schwanenhalslenker, LM II
Verkleidung (Serie), Lederjacke
Gr. 52 Antik (Bj. 52), 040/433537
oder 05875/229 (WE)

Meine Guzzi ist die größte
„kleine“: 750 ccm, 2 Ventile,
bleifrei, Neubereift, vernickelte
Bremscheiben, Ölthermometer,
breite Nockenwelle, lassen sie's
breit wissen, wenn Sie Interesse
haben! Tel. 0043-1-568331
Österreich

Suche Gußfelge vorn E 18"x MT
2.50 H2 DOT für MG LM V, Tel.
04421/501913

Airone Sport, Bj. 48, orig. Teile,
Zustand sehr gut, Preis: m. TÜV
10.300,-, Tel. 07203/8341

LM IV + V Teile: Seitendeckel,
Halbschale, komplettes Heck m.
Schutzblech (paßt auch bei
Lario) LM IV: untere Gabel-
brücke, Alu hochglanzpoliert neu,
LM III: Stucchi Vollverkleidung,
Tel. 06834/56609, Anrufbeant-
worter!

V 50 Rumpfmotor, 800 km, DM
800,-, 02620/8865 o. 8800

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

Verk. V 50 III, Bj. 81, 70t km, alle
Verschl.-Teile neu, TÜV neu,
komplett restaur., viel Alu, alles
VA-Schrauben, etc..., Preis VS,
Tel. 06031/18509

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 |
| 750 S3 | Bj. '75, Motor läuft gut, mittelm. Ges.-Zustand |
| Le Mans I | rot/schwarz, 46.500 km, Bj. '76, orig. Zustand |
| Le Mans II | weiß/schwarz, 18.000 km, Bj. '80, alles orig. -top- |
| Le Mans II | rot, 40.200 km, Bj. '80, Halbschale m. TÜV |
| Le Mans II | rot, Bj. '80, orig. Zustand |
| Le Mans II | rot/schwarz, 16.772 km, Bj. '79, orig. Zustand |
| Le Mans III | weiß, 24.000 km, Bj. '82, Vollverklg., 40er Vergaser |
| Le Mans III | rot, 59.000 km, Verklg., Lafr., off. Trichter, Konis,
Sportkotfl. (V), Sportsitzb., TÜV |
| T3 | rot, 21.600 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl., Tp-Zust. |
| 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, Endrohre neu |
| T4 | dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Batterie neu |
| T5 | metallic, 42.000 km, Bj. '84, Tourenverkl., orig. Zust. |
| SP II | braun/blau metallic, 51.740 km, Bj. '86, orig. Zustand |
| California II | weiß, 26.800 km, Bj. '83, Verklg. |
| California II | schwarz, 14.400 km, Bj. '83, orig. |
| V 1000 G5 | schwarz, 55.700 km, Bj. '82, m. Tourenkoffern |
| V 1000 G5 | bordeaux-rot, 25.000 km, Bj. '82, Top-Zustand orig. |
| V 1000 G5 | 27.000 km, Bj. '82, LM II Motor, 36er Verg. |
| V 1000 Convert | blau, 28.000 km, Speiche, orig. Zust., TÜV |
| V 1000 Convert | blau-Metallic, 41.500 km, Bj. '78, Speiche, orig. |
| V7 Cali 750 | bordeaux-metallic, 42.000 km, Bj. 70, schön |
| V 7/700 | weiß, 40.000 km, Bj. '68, guter Orig.-Zustand |
| V7 Spezial | weiß, 44.700 km, Bj. '71, Batt. neu - guter Zustand |
| V7/700 | hellblau/weiß, 2800 km, zugel. '86, Top-Zustand, mit
orig. Blechkoffern u. Polizia-Windschild |
| V 35 Imola | rot/schwarz, 26.600 km, Bj. '83, guter Zustand |
| V 35 | rot, 22.000 km, Bj. '82, orig. Zustand |
| 2x T3-Polizeimotorräder | - zum Herrichten |
| 1x Nuovo Falcone | - grün, 3.450 km, Bj. '71, Lenkerverkl., TÜV |
| Mille GT <u>Unfall</u> | schwarz, 42.000 km, Bj. 91 |
| Neumaschinen: | |
| 1000 S | Bj. 1992, 0 km, mit Speichenrädern, m. TÜV |
| Mille GT | rot, 4.000 km, Bj. '92, neuwertig, TÜV |

Unsere Telefonanrufzeiten:

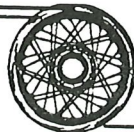
Mo.-Fr.: 16.00 - 18.30 Uhr

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

Le Mans III, Bj. 82, 53000 km, Auspuff kompl. mit Schajorkr., Steuerk. + Vorderradreifen sind neu, Superbikelenker, orig. Teile da, VB 6700,- DM, Tel. 06081/15633

1000 S-Rahmen, TÜV neu, Originalzustand, EZ 2/90, kein Unfall, VB 600 DM, Teile, Tel. 06131/53216

Mille GT, EZ 3.93, ca. 11500 km, Cali-Seitenständer, Givi-Kofferträger, rot, Speiche, VB 13000 DM, Tel. 07334/8613

Verk. MG V 65, Bj. 83, zerl. mit defekt. Getr., TÜV 9/94, mit div. Neut.: Reifen, Bremsen, Kupplung usw., Tel. 06083/575 ab 19 Uhr, Bernd-Uwe

LM IV, Classic-Umbau-Reichert, von Fachwerkst., WBO-Tank, Speiche, Lafranconi, Piranha, Stahlflex, KVT-Fußrasten, VA-Aluteile poliert, TÜV 9/95, Bestzustand, mit original Teilen, VB 14200,- ab 19 Uhr, Tel. 02739/6539

V7-700, Bj. 69, TÜV 9/95, rot, viel Chrom, Pol.-Koffer, Windschild, 1-Mann Sattel, 42 PS, Doppel-Duplex, SW-Anschlüsse, SW eingetragen, viel Zubehör u. Ersatzteile, FP: 7.300,- DM, Tel. 030/8516829 ab 18.00

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

1 Vorderrad FPS, 2.15" Knickspeiche für Guzzi Tourer (breite Nabe) 100,-, 07725/2718

Suche günst. Instrumentenhalter für schw. Originalinstrumente (Tacho + DZM) von LM 2 sowie gebrauchte Lafranconi Comp. für LM I, 080/29281 Wochenende o. abends

Verk. für LM 4, Lafranconi Competition Endrohre, 3 teilige Verkleidung original Seitenverkleidung, Sitzbank, komplett, Rücklicht und Fußrasten, andere Kleinteile auf Anfrage, Preis VHS, 06853/7579

Suche f. Mille GT/S 38 o. 40 Gabel kpl., Alu-Tank u. Halbschale m. TÜV. Wer hat offene Vergaser eingetragen? Eventuell Briefkopie o. Tips. Tel. 08531/32725 ab 18.00

V 65 Lario, EZ 12/94, TÜV 3/95, 36.000 km, bei 20.000 km generalüberholt, mit neuem Ventildfeder-Kit, AGO-Vollverkl., hinten Koni, Lafranconi, VB 5.500,- DM, Tel. 07533/3776

Hier könnte Deine kostenlose private Kleinanzeige stehen!

Borrani Hochschulterfelgen 2,15" neu aufgebaut mit Edelstahlspeichen 07626/8644

Guzzi V 50 III, Bj. 81, 2200 DM, Tel. 040/7426757

Für Moto Guzzi Lodola Sport Briefkopie gesucht. Wer hat so ein rares Teil? Möglicherweise auch noch Teile? Tel. 0761/64611

Suche: Hauptbremszylinder für Le Mans I, 06074/99661

V 50 Monza, Bj. 82, 36 kw, 550 ccm, 64.000 km, Motor Getriebe Kardan bei 32000 überholt, VVK, gepflegter Zust., VB 4000, 07725/2718

1000 SP, orig. 35.000 km für nur 4.700 DM. 04284/8300

VK: original Gabelbrücken V7 Sport neuwertig 180,-, 5 Gg.-Getriebe gut 850,- von 1000 G5 m. neuen Lagern, Motor i. T. V7 Sport 650,-, Suche 850er Kurbelwelle i. gt. Zust., 07544/71106

Vollverkleidung Stucchi mit Rechteckscheinwerfer, Blinker, Vollverkleidung Agostini, Preis VHS, Tel. 05832/2976

KLASSIKER AUS ITALIEN.

MOTO GUZZI, DUCATI und andere.

Gebrauchtmaschinen, Ersatzteilversand.

FRODO's Zweiradtechnik

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

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

Stolle Motor 0 km, 92er Bohrung,
Köpfe neu, Schrick-Nocke, mit
Garantie, VB, 08681/9370

Convert Automatikgetriebe 600,-
DM + Anbauteile DM 600,-
günstig, Tel. 05424/38177

VK. 36er Verg. f. Cali II, Ein-
Mann-Polizeisitzbank m.
Halterung, Zündspulen, Dioden-
platte, Regler „Neu“, Lichtma-
schinen-Regler-Gleichrichter-
modul „Neu“, Reparatur-
handbuch V-Modelle Guzzi,
Werkstatthandbuch V7, 850, Tel.
02735/6815 ab 18.00 Uhr

VK: Motorgehäuse eckig, 300,-,
Kolben/Zylinder Ø 92 LM III
1090,-, scharfe Nocke, Kreuzge-
lenk, Kolb/Zyl. LM 4 250,-/Paar,
Konis LM III 200,-, Rahmen T3,
suche Getriebeteile, 07544/
71106

**MOTALIA erscheint immer
Mitte des Monats**

Rahmen LM III mit Brief,
beschichtet ohne Unfall 1000,-,
Getriebe LM III 700,-,
Endantrieb neu 700,-, 41er
Dell'Orto 500,-, usw., 08681/
9370

Verk. MG LM III, Bj. 7/83,
2. Hand, TÜV neu,
Classic-Umbau 93, 0 km
seit Umbau, MAX-
Speichenradumbau (4.25 x
17 mit 160/60 ME 1 MBS-
Racing hinten, 3.5 x 17 mit
120/70 ME 1 Front MBS-
Racing vorne), neue FAC-
Federbeine, Brems-
momentabstützung hinten,
Bremsen komplett überholt
(neue Kolben/Manschet-
ten/Beläge) und auf konv.
Bremsystem umgebaut,
neuer Brembo PS 15 HBZ
vorne, Bitubo,
Stahlflexbremsleitungen
vo. u. hi., Halbschale
Farbe rot (evtl. auch VVK)

mit integrierten weißen Instru-
menten (IMT-Verkl.), WBO-271-
Alutank poliert, Gamansitzbank,
AGO-Fußrasten, kleine Seiten-
deckel, Dynotec-Motor, ca. 85
PS, 40er Verg., offene Trichter,
erl. Schwung, Doppelzündung
(kompl. DMB-95-PS-Satz
eingetragen), Rahmen/Schwinge
rot kunststoffbeschichtet,
Batterie neu, insges. 50.000 km,
1a Zustand, alles eingetragen,
Pr. 13.900 DM, Tel. 06227/
53408

Suche Armec-Schwenker
Beiwagen, Tel. 02171/28994

EPM-Räder LM I-III, weiß
beschichtet 700,-, Schwinge LM
IV 350,-, 2in1 300,-, 300er
Scheiben schwimmend, Alu-
Kastenschwinge mit Monofeder-
bein usw., 08681/9370

Moto Guzzi V 35 I Motor +
Getriebe (länger übersetzt V 50
II) ca. 20000 km, Sito-Auspuff
neu, hb. ZB2000 km, 2in1 300,-, org.
Lack (rot), Bj. 78, 35000 km, 27
PS, guter Zustand, VB 3.500,
Tel. 0201/530398

Le Mans I, neu aufg.,
Verschleißteile + Lack neu,
Marzocchi-Gabel, Koni, Piranha,
Höcker, Ochsenaugen, Stahlflex,
40er Krümmer, offen, TÜV neu,
sehr schön, a.W. Fotos, VB
11200,-, Tel. 04945/1604

Verk. Teile; V 50 Monza: Verkl. +
Halter + Scheinw., Kotflügel
hinten, Seitendeckel; V 65:
Rahmen + Brief (eingetr.
Halbschale, Höcker etc.), Tank,
Kotfl. vorne + hinten, Seiten-
deckel; V 35 I: Getriebe teil-
zerlegt; 0201/530398

Verk. Le Mans II, Bj. 80, 34000
km, Stucchi-VVK, Valpolini-
Sitzb., Marzocchi, wunderschö-
ner Zustand, VB 8500,-, Tel.
07531/16948

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

Rahmen LM II mit Brief, ohne Unfall, neue Kunststoffbeschichtung, VB 1200,-, 08681/9370

LM IV/1000 S - Auspuffendrohre/Sammler und Krümmer zu verkaufen, sehr guter Zustand, Preis VHB, Tel. 06131/53216

SP III, EZ 4/92, Cali-Ständer, hohe Scheibe, 23000 km, VB 12800,- DM, Tel. 04383/279

Su. V7 Gespann. Zustand nebensache. Alles anbieten! Hinrich, 069/774362

Verkaufe Magni-Guzzi 1100 Classic, 86 PS, Parallelogrammschwinge, Forcella Italia Gabel, Speichenräder, Halbverkleidung, Lafranconi Comp. eingetragen, alles original, kein Umbau. EZ 7/89, 36.000 km, VB 15.500 DM, Tel. 0451/792779

Verkaufe G5/Convert. Super Zustand, Guido Knauf, Alfener Kirchweg 15, 33178 Borchen

V 65 Lario, rot, Bj. 6/86, 21t km, TÜV 6/94, top Zust., DM 5200,-, Tel. 07181/71922

LM 3 Teile: Bremsen, Tank, Cockpit, Elektrik, Volpolini 1. u. 2. Mann, DMB Halbschale, Seitendeckel, Räder, Tel.: 02482/7928

Suche Moto Guzzi Le Mans ab Bj. 89, Originalzustand, 05250/52572 ab 15.30

Verkaufe Krümmer, T-Stücke und Auspufftöpfe aus Edelstahl passend f. große Guzzis, 07566/1747

Verkaufe California III, EZ: 89, TÜV neu, erst 10.000 km gelaufen, guter Zustand, viele Extras, scheckheftgepflegt, 12.300,-DB VHB. Tel. 04321/24173

1000 S, Bj. 90, 81 I, 1. Hd., 16.000 km, Classic-Umbau, LM 1 Lenkerverkl., Verlicchi-Lenker, KVT-Rastenanlage, viel pol. Alu (Verteilerd.-Limad., usw.), Ochsenaugenbl., Transkontiöleinf., u.v.m., besser als neu, DM 11.500. Tel.: ab 20 Uhr 02305/73505

Suche kompletten Gasgriff von Le Mans I oder II. Tel: 07321/345-472 bis 16 Uhr oder 07322/4155

Suche Tank von LM I o. II und Lenkerarmaturen Mille GT einzugig (Killschalter und Lichtschalter). Tel: 0221/6804723

Tausche super laufenden runden Tourenmotor (50 PS bei 4000 U.; 67 PS max) vor 5000 km überholt, ggn. alten runden LM Motor + Wertausgleich. 0234/583784

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Verk. für gr. Guzzi: Kühlzwischenring, Ölwanne schmal mit externer Ölfilteraufnahme, Moto Spezial Synchronsteuerung, LM III-Tank, 850 LM Nockenwelle, LM III Sitzbank, P 08-Bremssättel, 850er Kolb. + Zylinder gebraucht. Tel. 0511/804763

Convert Autom. Getriebe kompl. zu verk., HTM Kupplung für Daytona VB 1.250 DM, Le Mans Vorder + Hinterräder. Tel. 0251/211721

Suche Drehzahlmesser von Daytona. tel. 04381/7701

Suche zum Gespannubau meiner G5 sämtl. Zubehör. Boot, 15" bzw. 18" Räder etc. Guido Knauf, Alfener Kirchweg 15, 33178 Borchen

Laverda

Laverda 750 SF, EZ 71, TÜV 8/95, Top-Zustand, Neuteile, 5300,- DM, Tel. 0961/23635

Laverda 1000 SFC, Bj. 88, km 32.000, TÜV neu, PS-Motorradladen, 74182 Obersulm-Weiler, Tel. 07130/7782

Laverda 1000 Jota, Laverda 1200, Laverda 750 SF und GT, sind in sehr gutem Originalzustand, Fred Mulder, 003185439196, Arnhem-Niederlande

Folienschrift LAVERDA, schwarz mit Trikolore, 4-farbig, 19 cm lang, 3,5 cm hoch, lackierbar, schrumpfsicher, frostsicher, 25 DM pro Stück, Tel. 040/6452001

Verkaufe Laverda 1200, Bj. 7/80, TÜV 5/95, orange, VHB 6000,- DM, Tel. 0421/444685

Suche Seitenständer für Laverda 1000 C3, Tel. 05250/1507

Lav. 1000 3C, Bj. 75, orig., Borrani, Mot- & Rahmennr. ident mit Ölkühler, Tip Top, nicht billig, Tel. 07841/28422

Verk. Laverda 1000, Bj. 74, Nr. 727, 78 PS, rot, VA-Speiche, sehr schön, mit vielen Neuteilen 1992 restauriert, 8500,- DM Suche SFC Classic, Tel. 04531/81713

SFC 1000, 1. Hand, Bj. 86, 60.000 km, sehr gepflegt, Stahlflex, viele Verschleißteile neu, VB 12.500 DM, 02733/3835

Laverda 1000 3CL, Bj. 76, Jota Verkleidung, Corsa Höcker, 3in1, Spiegel, alles TÜV, Wertgutachten, VHB DM 9999,-, Tel. 0461/180928 nur tagsüber

Motalia Anzeigenmarkt

Motorrad - Weihnachtsmarkt

4. + 5. Dezember

in der Holstenhalle Neumünster

Informationen: Kradblatt, Fesenfeld 10, 27211 Bassum,

Tel.: 04249/603, Fax 04249/291

Verkaufe 1 Paar Schalldämpfer für 750 SF 2/3, neuwertig, FP 300,- DM, 05324/3331

Für Laverda 1000 zu verkaufen: 2 Ladepulen für Boschlima (die großen) neu, 1 Tacho ND, 1 DZM ND, 1 Lima-Seitendeckel, 1 Höckersitzbank (1/2 Mann - Nieland) neu mit Gutachten, Tel.: 040/7124203

750 SF 2, Bauj. 74, TÜV 94, seit 11.92 in D, Import aus USA, wenig km, sehr gut. org. Zustand, rot mit Doppelsitzbank, Tel. 08071/1310

Laverda-Fahrer meldet Euch: Erstelle ein Laverda-Register. Info unter: 040/7124203

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

Neue Originalteile: 500er Formula Renngetriebe komplett, 1000er Bremsscheibe, 1000 + 1200er Endtöpfe DGM 10867S, 750er Endtöpfe GT und SF, Auspuffanlage SFC 2-2 und 2-1, Kolbensatz 750er 80,4 Ø, Kolbensatz 1000er 75,4 Ø, Schild auf Seitendeckel „Jota 120“, 750 SFC Haupttriebwerke, außerdem jede Menge gebrauchte 750er + 1000er Teile, Tel. 07531/61198
Mittwochs 20.00-21.00 Uhr

Verk. Laverda SFC 1000 Classic, Bj. 87, 30t km, Stahlflex Leitungen, Reifen, Kette + Ritzel neu, 3in1 Edelstahl Anlage mit 40 mm Krümmer, oder 3in2 hochgelegt, 13000 DM, 04133/6579

Morini

Moto Morini 500 Sport, Bj. 82, besser als neu, VHB DM 5300,-, Tel. 0461/180928 nur tagsüber

Suche für Morini 250 V Auspufftüten. Tel. 04381/7701

Moto Morini 500, EZ 7/80, TÜV 5/95, schwarz, 50t km, zur. Fußr., Borani, Tommaselli, viele Eintrg., Mot. generalüb. mit Bel., neue Lima etc., sehr gepflegt, viele Ersatzteile/Umbauteile, plus Rahmen mit Neulack, mit Rädern und Gabel, Bremsen, etc. noch nicht zugl. mit Zollpapier, wg. Zeitmangel abzugeben (nur komplett). VB 6500,- DM, Tel. 05331/69498 (evtl. Band)

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

Motobi

Suche Benelli und Motobi Prospekte, Werksfotos, Dias, WK, ETL, Bed.anl., Poster, T-Shirts und alle anderen Accessoires. Kann auch einiges zum Tauschen anbieten. Ersatzteile für Benelli + Motobi 650 2 Zyl. alle Modelle neu und gebraucht. Bernd Kawaschinski, Gersdorferstr. 52, 12105 Berlin.

MV Agusta

Verkaufe: 4 MV Agusta 350 B, zum Rest. oder fertig, MV 175 CS mit 2. Motor, Tel. 05751/76213

MV 125 S, ca. 6000 km, Bj. 76, Technik 2, Optik 3, VB 3300,-, Tel. 07031/801003

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH - BAW - MOTO MORINI

VA Auspuffanlagen

für fast (alle) Europäer

z.B.: Schalldämpfer Guzzi LM 4/5	Paar 650,- DM
Schalldämpfer Moto Morini	Paar 525,- DM
Schalldämpfer LAV 750 GT	Paar 580,- DM

VA AUMANN

Tel. + Fax 04432-1610

NORTON - AJS - ENFIELD - DUCATI - VINCENZI - MATCHLESS

Motalia Anzeigenmarkt



**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**

Motorradbekleidung

im klassischen
rot

**Schuberth
Super Visor III
zum
Probefahren
und**

Motorradreifen von:

**Bridgestone
Michelin**

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

0 41 31 / 12 91 11

Verkaufe: MV Agusta 125 S zerlegt, teilrest. 2900,- DM FP, 1 Satz Kuma Felgen 2.15x18 Zoll mit 1 Reifen 4.00 V18 und 1 Bremsscheibe hinten, sowie 2 Adapter Originalbremsscheiben vorn für MV 4-Zyl. 590,- DM, 1 MV Agusta 150 RS Motor 1200,- DM, 1 MV Agusta 2 Zyl. 4-Takt Motor, vermutl. TYP Arno, Preis VS, Tel. Fax 05754/336

Verkaufe für 350 Ipotesi: Neuen Zylinderkopf bleifrei, Thermohehdulfführungen, Sintermetallsitzringe, polierte Kanäle (28 Vergaser), neue Auspuffgewinde mit neuen Ventilen kpl. montiert + alles glasperlengestrahlt. VHB. Weitere Teile für 350 Ipotesi und 150 RS, Tel. 06151/76340

Verzweiflung!! Suche MV 350 Rundmotor Werkstatthandbuch, Bedienungsanleitung oder alle anderen Unterlagen in Kopie wg. Einstellwerte; Verkäufe Motoreteile Rundmotor 150 oder 170 cc, 09545/4522 ab 16.30 Uhr

Verkaufe Neuteile für MV 350 (Ipotesi): 1 Bremszange m. Belägen, 1 Erregerspule Dansi, 1 Polrad-abzieher, Tel. 0043/07215/2010 abends (Österreich)

Gespanne

Verk. EML-Midi, Zusatztank 25 ltr., Edelstahlgepäckträger, Anschl. f. Moto Guzzi, 3,5 x 15 Speichenräder, VHB 5.400,- DM, Tel. 04473/2221

Su. V7 Gespann, Zustand Nebensache. Alles anbieten! Hinrich 069/774362

Sonstiges

Suche „Motorrad-Gespanne-Katalog“, Ausgabe Nr. 1, vermutlich von 1990/91, Tel. 0761/64611

Verk. Triumph-Tiger, Bj. 86, 13t km, Opt. u. Techn. neuw. VB 10000,-, oder Tausch gegen Kö-Wellen Ducati mit Wertausgleich! Tel. 06031/18509

Suche MRD-Katalog Nr. 1 und Nr. 2, suche „Das Motorrad“ 1949 bis 57, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterungen

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Spezielles Ladegerät zum Überwintern von Motorradbatterien (kein Dauerladen) Elektronik auch einzeln zum Nachrüsten vorhandener Ladegeräte. Die Lebensversicherung für jede Batterie! Tel. 07644/7228

Ciao Solo, Mille Gracie für die Pneus, Uccello

Verk. Boehm Synchronstestgerät 2 Uhren Typ -1,0/0 BAR (f. Motorräder u. Pkw) m. Adapter M5 u. M6: 80,-; Buch „Motorräder die Geschichte machten - Moto Guzzi“ (neu, noch eingeschweißt): 25,-, Tel. 04632/7400 ab 17 Uhr

Suche Pirelli MP 7 Sport 140/70 VR 17 für Saturno, Tel. 03601/421161

MOTO GUZZI - DUCATI - LAVERDA
30 verschiedene Italo-Klassiker ab 1000,- DM
D.I.T.A. Cycles Tel. 02157/132570 u. 6410

Motalia Anzeigenmarkt

Kompl. Motorradausrüstung: Dainese-Kombi, rot-weiß, Gr. 50, Daytonastiefel, Gr. 42, handschuhe, Schubert-Helm Gr. 59, Regenkombi, u.v.m. Alles gut erhalten und günstig. Tel.: 07720/38778

Hier könnte Deine private kostenlose Kleinanzeige stehen!

Maico 250 GS, Bj. 79? 700 DM; Triumph Fips (schlechter Zustand) 200 DM; Yamaha SR 500 Unf. Rahmen mit Brief 150 DM; KTM 600 GS, Bj. 84, Rotax 27/45 PS, White Power Gabel und Dämpfer, Kurbelw. und Getr. überholt; Nehme 1 Zyl. Ducati und Teile ab 250 ccm und V-Twin Duc. ab 500 ccm in Zahlung, Tel. 09383/6223

Suche Rahmen von Ducati 3/450 Mark III in Polizeiausführung für 1 Mann Sattel, sowie Teile davon. Ducati Literatur (alt) jeglicher Art. Komplette 1 Zyl. Ducatis von 100-450 ccm. Angebote an Ducati Freunde Oberschwaben, Zur Spitzenkapelle 5, 88339 Bad-Waldsee 1

Zu verkaufen: Gilera Saturno, 1. Sonderreihe mit Zertifikat, Nr. 61, schwarz mit weißen Rädern, überholt, Tel. 0431/678723 tags, 04392/1333 abends

Suche Harro Tourenkombi, am liebsten a.d. 70er Jahren, Gr. 54/56, Tel. 04321/22266

Suche Modellbausätze von Protar, Tamiya etc; verkaufe Harley Police 1:10, Suzuki 50 ccm (Protar) je 50 DM, Honda Monkey 1:12 20 DM, noch nicht zusammgebaut, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr



Speichenrad-Instandsetzung

**NORBERT
SCHENK**

Einspeichen und Zentrieren
für Motorräder und PKW

Speichen nach Wunsch, auch VA
Felgen in Alu und stahlverchromt
auch Akront-Felgen

2110 Buchholz i.d.N. · Tel. 0 41 81 / 3 01 26

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Aermacchi Chimera 175/4 T., 1956	950,-
Aermacchi 350 Motor	600,-
Benelli 250 Kraftei ,1 Zyl. 4T.	1900,-
Ducati 100 Brice Roller	980,-
Ducati 160 Monza m. Königswelle	1250,-
Gilera 150, EZ 1949, nicht komplett	350,-
Honda CBX 1000, 6 Zyl.	4800,-
Inocenti Lambretta alt	900,-
Kawasaki Z 1300, 6 Zyl.	6950,-
Laverda 750 S mit Smith Tacho Drehz.	3500,-
Moto Guzzi 850 T3 California	5300,-
Moto Guzzi 850 LM I, v. Umbau, a. TÜV	6300,-
Moto Guzzi 850 LM II, TÜV neu	5300,-
Moto Guzzi LM III Mängel	3900,-
Moto Guzzi SP 1000	4000,-
Moto Guzzi Nuovo Falcone, 00048 Originalkilometer	3900,-
Moto Guzzi Airone Sport	3300,-
Moto Morini 500 Enduro, TÜV neu	3600,-
Moto Morini 350 Sport, Borraniräder, Valentini Umbau	2200,-
NSU 98 Fox mit italienischen Fahrgestell	950,-
Vittoria mit NSU Quicklimotor	750,-

Weitere Motorräder auf Anfrage

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

Latz-Lederhose, schwarz,
Gr. 50, schweres Leder,
eine Saison getragen,
neuwertig, NP. 430,- für
260,-, Tel. 05725/8513

Motorrad Testberichte seit
1960, Heft 5 DM, viele PS,
MO, MRS, MF, EASY
RIDER, AMUS, Tel. 0241/
507469 ab 19 Uhr

Pirelli Gordon MT 48/49 (100/90
H 18 und 110/90 H 18) gesucht,
kann auch schon mal ein paar
Meter gelaufen sein. Tel. 0761/
64611

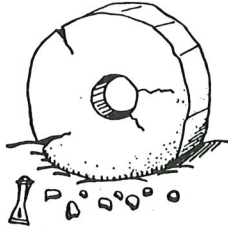
Malagutti Kinder Cross 4 PS, Bj.
90, ca. 100 Std. gelaufen, offen
40 km/h, gedrosselt 6 km/h, VB
1000,- DM, Tel. 08572/7411
nach 20 Uhr

Motalia Anzeigenmarkt

BÖHM – Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-75446 Wiernsheim
☎ 07044/5732



4 Simson-Moped's kl. Nr.-Tafel,
guter Zustand zu verkaufen, VB
09607/1245 nach 20.00 Uhr

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

Verk. Werkstatthandb. V7, V7
Sport, 850 T3, Laverda 1000/
1200 u. E-Teilkat. Guzzi LM 2 u.
Laverda 3C, 3 CL, RGS u. SFC
1000, 040/7532101

Suche Harro Damen-Touren-
kombi, am liebsten a. d. 70er
Jahren, Gr. 40/42, Tel. 04321/
22266

**Motalia erscheint immer
zur Monatsmitte!**

Suche Briefkopie von Morini 250
V zweizylinder. tel 04381/7701

Suche Motorradtesthefte Nr. 24/
1972, Nr. 6/1973, Nr. 19/1974
und Nr. 9/1975, zahle fairen
Preis, Tel. 07720/38778

Aeromere Capriolo, Bj. 61,
Originalzustand, 4-Takt, 70 ccm,
VB 2400, Tel. 07144/207692

Suche Hauptständer mit
Anbauteilen für Batteriekasten,
groß, unter Getriebe für Moto
Guzzi. Tel. 0781/440337

Suche Bremsscheiben von
Benelli 750 SEI. Tel. 04381/7701

Su. AWO 435 GS Motor m.
Getriebe, Vergaser u. Kardan,
sowie Bildmaterial u. Unterlagen
u. Betriebsanleitung. Biete im
Tausch 1200 ccm Indian Motor,
Bj. 43 Wert ca. 2000,- alles
anbieten, Tel. 0331/2801910

Moto Stefano



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

Moto Guzzi Le Mans III, original, div. Neuteile, TÜV	6.500,-
Laverda 750 S, Bj. 70, Doppel-Duplex, gt. Originalzust., 30.000 km, TÜV, dt. Brief	4.800,-
Laverda 350, Topzustand. a. W. TÜV	3.000,-
Laverda 250 Enduro, Topzustand	2.500,-
Moto Morini 3½ Sport, Original	2.500,-
Gilera 175 "rossa extra", gt. Originalzust.	1.800,-
Ducati 750 GT, gt. Zustand	6.000,-
V 35 Imola, V 35 TT, 850 T, 850 GT, California T3, California II, California III Gespann, Le Mans II, 1000 G5, SP 1000	
Demnächst: Laverda 500	

Achtung 30.10.93 - 21.11.93 Betriebsferien

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

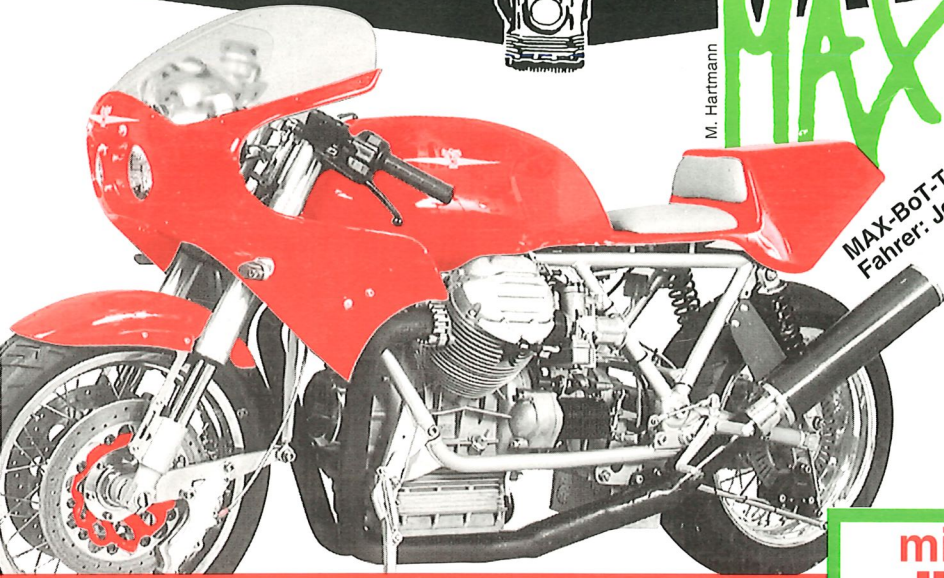
Stefan Leibfritz, Oberer Brühl 40
72336 Balingen - Roßwangen
Tel. 07433/381486, Fax: 37035



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

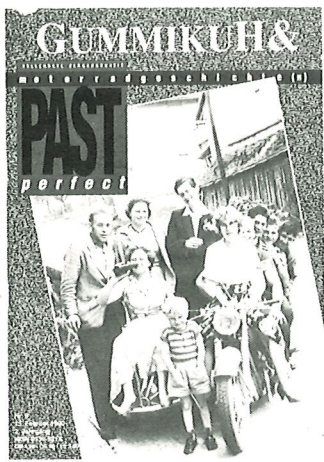
- Schnellst-Versand
- + Direkt-Verkauf
direkt an der BAB

Ausfahrt Pforzheim-West – Villingerstr. 7 • 75179 Pforzheim

0 72 31/35 39 21 o. 35 40 63

Fax: 07231/354150

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?

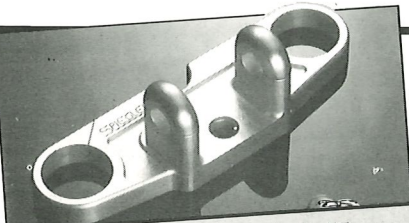
Schick' uns drei Mark in Briefmarken, sofort erhältst Du von uns ein "Schnupper-Exemplar"!

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. 0761/61 10 10 · FAX 0761/648 14

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

Lee-Hammann