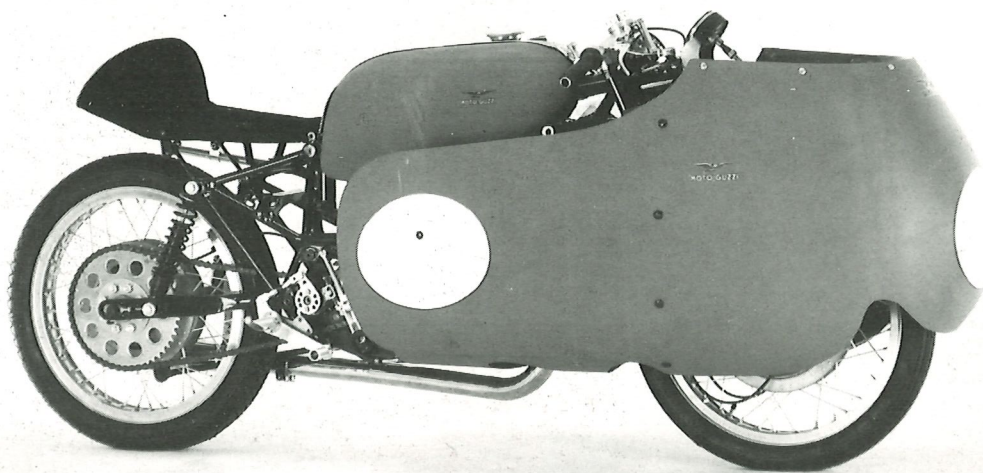


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTITALIA

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



Guzzi-Renngeschichte - 350 Bialbero
Harris Ducati, Teil II
Der Italo-Bazillus hat zugeschlagen
Guzzi-Treffen in Mandello

GUZZI □ POWER



hübner + partner - bs

*Anbauen und
Abfahren !!!*



Nur für Fahrer, die das
Besondere suchen!

Powerpreis für
LAFARANCONI - Satz
für LM I/II - Ø 38 - 40
für nur DM 398,-

**STEIN
DINSE**



STEIN-DINSE GmbH
Im Alten Dorfe 3 f
38112 Braunschweig
Tel 0531 - 210210
Fax 0531 - 314140

24 Std. Versand-Service
bei STEIN-DINSE.
Ständig 14000 ver-
schiedene Moto-Guzzi-
Artikel sofort lieferbar.

Garantiert dauerhafte Niedrigpreise durch Direktimport ohne Zwischenhandel.

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. 1/94, 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!

Wie wir schon mehrfach erwähnten, haben sich die Währungen von Yen und Lira in den letzten zwei Jahren deutlich verschoben. Der Yen ist um 30 Prozent gestiegen, während die Lira um 30 Prozent gefallen ist. Das macht die japanischen Motorräder deutlich teurer, während die italienischen Motorräder preiswerter werden. Für uns Italo-Fahrer ist es natürlich ärgerlich, daß dadurch auch die Gebraucht-preise für unsere gerade gekauften Motorräder fallen, andererseits war der Einstieg in die Ducati- oder Bimota-Welt wohl noch nie so preiswert. Dadurch erlebt der italienische Motorradbau vorraussichtlich einen Aufschwung, der sich hoffentlich auch auf die Ersatzteilversorgung älterer Modelle positiv auswirkt.

Nicht vergessen darf man dabei aber, daß z.B. Ducati bei den Motorrädern einige japanische Teile wie Gabel, E-Starter, Vergaser und Zündanlagen verbaut. Diese Bauteile sind durch den teureren Yen und die gleichzeitig gefallene Lira im Einkauf für Ducati sicherlich um 50 % oder mehr teurer geworden, so daß man in Bologna überlegen muß, ob man diese Preiserhöhung an die Kunden weitergibt, oder ob man wieder zu italienischen Komponenten wechselt. Besonders hart wird sicher Bimota in der Einkaufskalkulation von dem Anstieg des Yen betroffen sein, bezieht doch dieses Werk die meisten seiner Bauteile und auch ganze Triebwerke aus Japan.

Ein anderer europäischer Hersteller mußte schon die Konsequenzen ziehen, die Marke Triumph hat zum 1. Januar die Preise für Neumaschinen durchschnittlich um 5,2 % erhöht, Grund hierfür war der hohe Anteil an japanischen Komponenten bei den Bieks von der Insel.

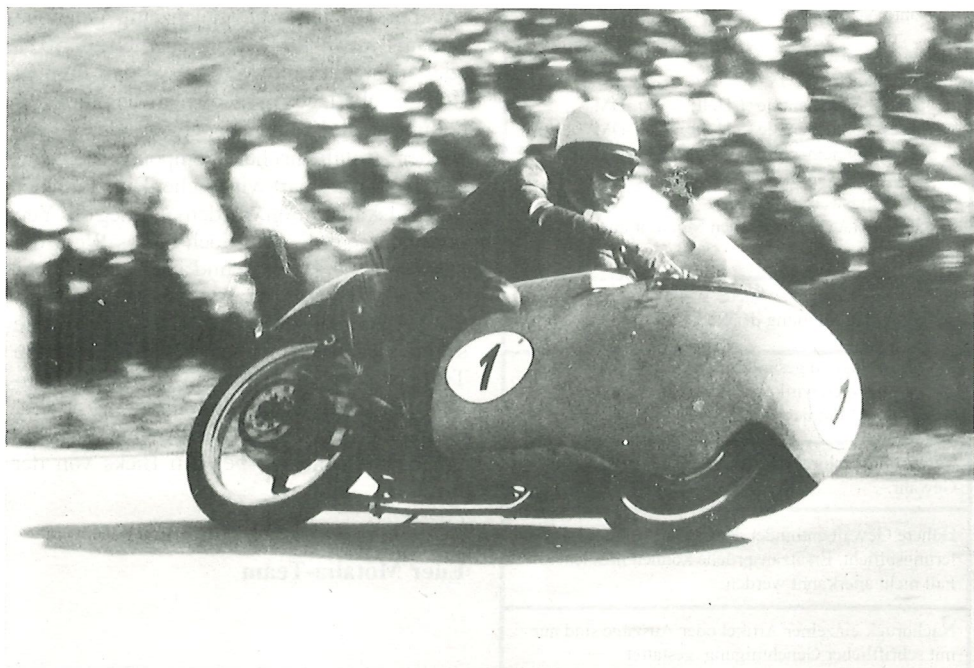
Euer Motalia-Team

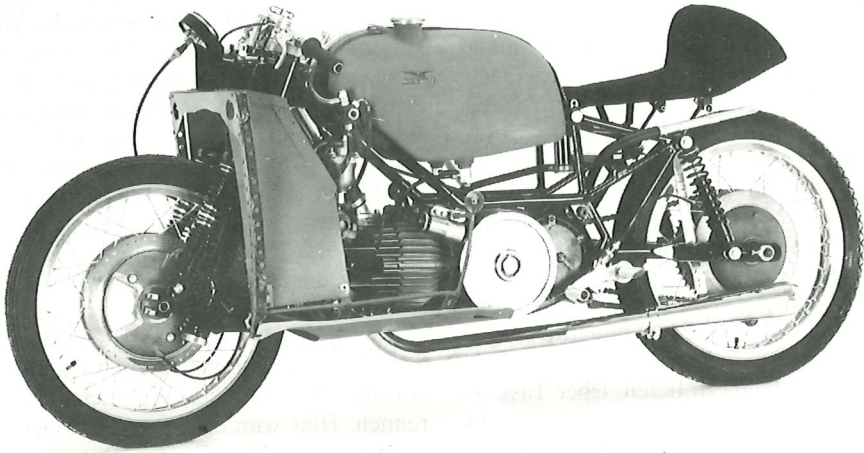
Die erfolgreichste Guzzi hatte einen Zylinder

In den fünfziger Jahren beherrschten die europäischen Motorradmarken den internationalen Rennsport. Besonders die italienischen Motorradhersteller engagierten sich im Rennsport und holten einen Weltmeisterschaftstitel nach dem anderen. In der kleinsten Klasse, bei den 125ern wurden die Titel zwischen den Marken Mondial, MV Agusta und NSU vergeben. Moto Guzzi, MV Agusta, NSU und Mondial gewannen in diesem Jahrzehnt die Krone in der Viertelliterklasse und bei den Halblitermaschinen wurden die Weltmeisterschaften von Gilera, Norton und MV Agusta gewonnen. Aber damals gab es noch eine vierte Hubraumklasse, die zu der Straßenweltmeisterschaft zählte. Von 1949 bis 1982 gehörten auch Motorräder mit 350 ccm zum WM-Zirkus. Nach dem Krieg dominierten zuerst die Bikes von der Britischen Insel in dieser Klasse. 1949 und 1950 waren Freddie Frith und Bob Foster auf Velocette die erfolgreichsten Fahrer. In den beiden darauffolgenden Jahren beherrschte Geoff Duke mit der Norton das internationale Renngeschehen. 1952 belegte Norton sogar die ersten drei Plätze in der Endabrechnung der Fahrerweltmeisterschaft. Doch ab 1953 sollte eine andere Marke fünfmal hintereinander in dieser Klasse den Lorbeer nach Italien holen. Moto Guzzi setzte mit der 350 Einzylinder zu einer eindrucksvollen Siegesserie an.

1953 beteiligte sich Moto Guzzi erstmals an der 350er Klasse. Hierfür wurde die erfolgreiche 250er Gambalunghino auf 317 ccm (Hub x Bohrung = 79 x 72 mm) gebracht. Die Leistung betrug 31 PS bei 7700 U/min. Schon bei dem ersten Einsatz in Deutschland auf dem Hockenheimring konnte dieses Motor-

rad den ersten Sieg im goldenen Buch notieren. Fergus Anderson führte die gesamten 20 Runden unangefochten und stellte einen neuen Rundenrekord auf. Nach diesem Rennen, daß nicht zur WM gehörte, beschloß man, mit der 320er Guzzi die WM zu fahren. Der erste Lauf war die Tourist Trophy auf der Isle





Im Bild die Replica der Werksrennmaschine, ohne Verkleidung.

of Man. Dort belegte Anderson den dritten Platz hinter den zwei Werks-Nortons von Ray Amm und Ken Kavanagh. In Assen gewann der zweite Guzzi-Werksfahrer Enrico Lorenzetti.

Angespornt durch diesen Erfolg machten sich die Guzzi-Techniker daran, den Motor zu überarbeiten, um das zulässige Hubraumlimit auszunutzen. Ein vergrößertes Motorgehäuse erlaubte zuerst ein Zylindervolumen von 345 ccm bei einem Hub von 78 mm. Später wurde der Hub auf 79 mm vergrößert, was 349 ccm ergab. Der Kolben hatte einen Durchmesser von 75 mm und bei 7500 U/min lieferte er 33 PS. Die Verdichtung betrug 9,5:1 und der 35 mm-Vergaser erhielt den Kraftstoff über eine mechanische Benzinpumpe, da der Tank weit heruntergezogen war. Eine Magnetzündung sorgte für den Funken und je nach Rennstrecke wurde ein Getriebe mit vier oder fünf Gängen verwendet.

Im belgischen Francorchamps wurde der neue Motor das erste Mal in einem WM-Lauf

eingesetzt. Anderson und Lorenzetti distanzieren die gesamte Konkurrenz und führen im Zweikampf auf und davon. In der letzten Runde hatte Anderson das bessere Ende erwischt und gewann. Beim Großen Preis von Deutschland auf dem Schottenring kam es zu einem Fahrerstreik der meisten Werkteams und der Lauf wurde aus dem WM-Kalender gestrichen. In der Schweiz erzielte Anderson einen Start-Ziel-Sieg mit über 30 Sekunden Vorsprung vor Ken Kavanagh auf der Norton, Lorenzetti stürzte. Damit stand Anderson schon als Weltmeister fest. Beim Heimrennen in Monza demonstrierte Guzzi mit einem Dreifachsieg endgültige Überlegenheit. Lorenzetti, Anderson und Duilio Agostini hießen die ersten drei auf Werks-Guzzis. Norton und AJS waren in Monza schon gar nicht mehr an den Start gegangen.

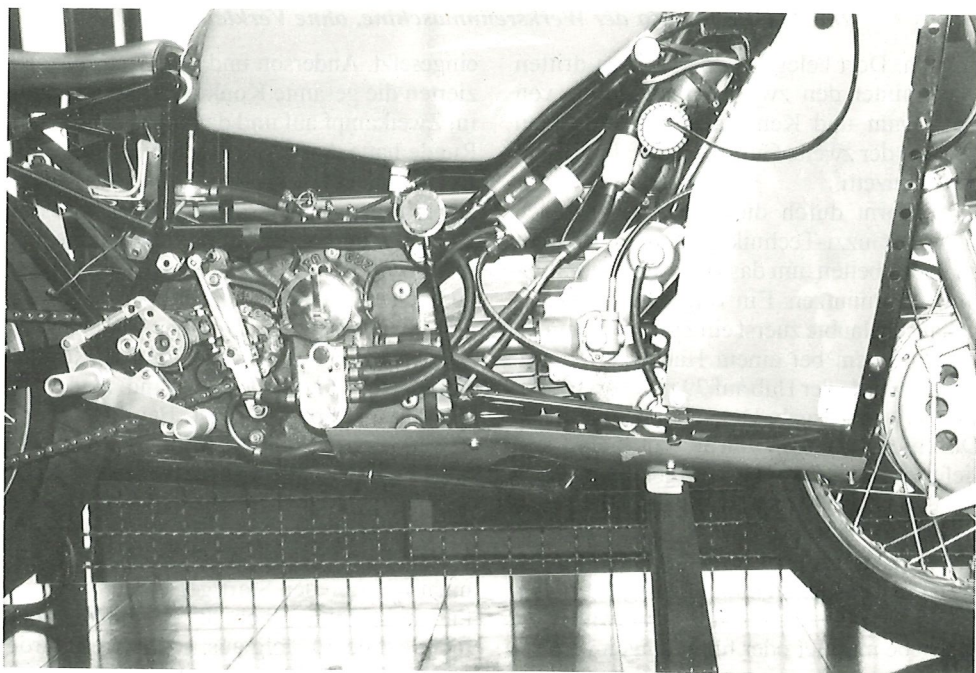
Für 1954 ruhten sich die Techniker aber nicht auf dem Erfolg aus, sondern es wurde im Windkanal eine riesige Verkleidung entwickelt. Diese riesigen, eierförmigen Verkleidungen wurden in mühevoller Handar-

beit aus Elektronblechen hergestellt. Doch der Aufwand wurde mit deutlich höheren Endgeschwindigkeiten belohnt. Damit war die Guzzi genauso schnell wie die Siegesmotorräder der Königsklasse. Schon nach kurzer Zeit zogen die Konkurrenten nach und bald verfügten selbst die meisten Privatmaschinen über ähnliche Verkleidungen. Doch auch wenn die Verkleidungen für mehr Speed sorgten, waren sie wegen ihrer Seitenwindempfindlichkeit sehr umstritten. Aber nicht nur die Verkleidung war neu, eigentlich war es ein neues Motorrad. Das Fahrwerk bestand nun aus geraden Rohren, die in Gitterrohrbauweise den Motor umschlossen.

Der neue Zylinderkopf, der zusammen mit den Nockenwellengehäusen einteilig ausgeführt war, beherbergte jetzt zwei Nockenwellen, die in Wälzlagern liefen. Über Tassenstößel wurden die Ventile, die sich nun in einem geschlossenen Gehäuse befanden, betätigt. Auf der Einlaßnockenwelle saß die Benzinpumpe und die Auslaßwelle diente als

Antrieb für die Ölpumpe. Angetrieben wurden die Nockenwellen über eine Königswelle und mehrere gradverzahnte Zahnräder. Zwei Zündkerzen erhielten ihre Energie von einer Spulenzündung. Die Eckdaten des Zylinders waren nun 80 x 69,5 mm, womit der Motor kurzhubig ausgelegt war. Mit einem 37er Vergaser betrug die Leistungsausbeute zuerst 35 PS bei 7800 U/min, doch mit einem 40er Vergaser konnten als Spitzenwert 37 PS bei 8000 U/min angegeben werden. Über eine Ölbad-Lamellenkupplung und ein Fünfganggetriebe wurde die Motorleistung via Kette an das Hinterrad weitergeleitet.

Den Saisonauftakt 1954 in Frankreich bestreikten die meisten Werkteams, denn es gab zwischen der FIM und der Vereinigung der Motorradhersteller Streitereien über die Anzahl der gewerteten Weltmeisterschaftsrennen. Hier wurden die ersten Plätze von Monneret (AJS), Goffin (Norton) und Matthews (Velocette) belegt. Bei der Tourist Trophy traten die neuen Guzzis erstmals an.



Hier der Motor einer Zweinockenversion von 1956/57 aus dem Rennsportmuseum am Nürburgring.

Fergus Anderson und sein neuer Teamkollege Ken Kavanagh legten ein mörderisches Tempo vor und übernahmen die ersten beiden Plätze, doch beide Guzzis schieden mit technischen Defekten aus und nach zwei Rennen stand Guzzi noch immer ohne Punkte da. Anscheinend hatte man bei der Neukonstruktion noch mit Kinderkrankheiten zu kämpfen. Beim Ulster Grand Prix siegte Ray Amm auf der Norton. Doch beim großen Preis von Belgien belegten Kavanagh und Anderson die ersten beiden Plätze. Endlich wieder ein Sieg. Dritter wurde Wünsche auf einer DKW. Kavanagh hatte lange mit dem Norton-Fahrer Amm um die Führung gekämpft, doch der fiel in der sechsten Runde aus. Auch in Assen konnte Guzzi einen Doppelsieg gutschreiben. Anderson überquerte vor Lorenzetti und dem AJS-Fahrer Rod Coleman die Ziellinie. Der Große Preis von Deutschland wurde zu einem Disaster für die Guzzis. Lorenzetti kriegte nichts bestellt, Anderson führte zwar zuerst auf der Guzzi, mußte aber aufgeben. Nun führte Kavanagh, den das gleiche Schicksal ereilte. Amm gewann zum zweiten Mal in diesem Jahr und die Plätze zwei und drei gingen an Coleman (AJS) und Jack Brett (Norton). Beim Grand Prix der Schweiz liefen die Guzzis wieder wie Uhrwerke und Anderson gewann vor Kavanagh und Amm. Lorenzetti belegte den siebenten Platz. Für das Rennen in Monza bot Guzzi vier Werksmaschinen für Anderson, Lorenzetti, Kavanagh und Duilio Agostini auf. Diese vier fuhren dicht zusammen und spendeten sich gegenseitig Windschatten. Amm auf der Norton hatte keine Chance und als die vier in der oben genannten Reihenfolge die Ziellinie überquerten, stand Anderson wieder als Weltmeister fest.

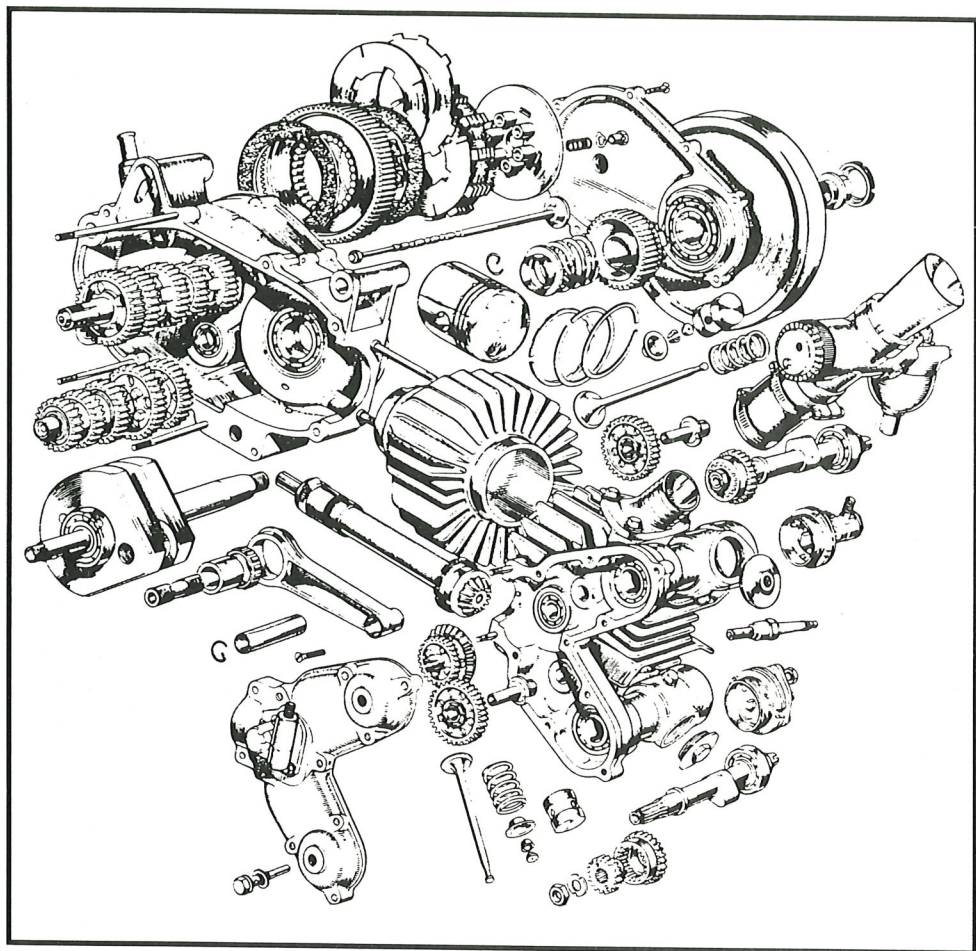
In diesem Jahr hatte es einige Unstimmigkeiten im GP-Sport gegeben, deren Ursache darin lag, ob eine Fahrer- oder eine Markenmeisterschaft ausgetragen werden sollte. Die FIM hatte gegen den Willen der Werke eine reine Fahrermeisterschaft beschlossen, worauf einige Werke entschieden, bestimmte Rennen zu bestreiten. Für das nächste Jahr wurde die WM wieder als Fahrer- und Mar-

ken-WM ausgeschrieben. Ein zweites Thema war, daß die Werke die WM auf sechs Läufe begrenzen wollten, während die FIM neun Rennen veranstaltete, also wurden einzelne Rennen von den Werken bestreikt. Das ging sogar soweit, daß die Vereinigung der Motorradhersteller damit drohte, für 1955 gar nicht an der WM teilzunehmen.

Anderson, der mehrmals als Fahrersprecher aufgetreten war und in seiner Eigenschaft als Motorjournalist auch in Fachzeitungen die FIM kritisiert hatte, wurde im Winter 54/55 die Lizenz entzogen. Man muß sich einmal vorstellen, die FIM hat dem amtierenden Weltmeister die Lizenz entzogen, weil er berechnete Kritik auszuüben wagte! Doch auf Druck der Motorradwerke und der Öffentlichkeit erhielt Anderson im Frühjahr 1955 noch vor Saisonbeginn seine Lizenz zurück.

Guzzi ging '55 mit einem großen Fahreraufgebot an den Start: neben Kavanagh und Lorenzetti wurden Duilio Agostini und der von MV Agusta kommende Dickie Dale eingesetzt. Anderson übernahm die Stelle des Rennleiters und stand als eventueller Reservefahrer zur Verfügung.

Dale wurde noch vor dem ersten Rennen des Jahres 1955 bei einem Autounfall verletzt und durch Bill Lomas ersetzt. Lomas startete erstmals bei der Tourist Trophy auf der Guzzi und gewann das 350er Rennen. In Frankreich trat Guzzi als einziges Werk an, die anderen Firmen bestreikten diesen Lauf, und die Guzzis fuhren auf und davon. Kavanagh führte lange, fiel aber aus. Nun stritten seine Markengefährten Dale, Agostini und Roberto Colombo um die Spitze. Im Ziel hatte Agostini die Nase vor Dale und Colombo. Beim großen Preis von Deutschland gewann wieder Lomas auf der Guzzi knapp vor dem DKW-Fahrer August Hobl. Kavanagh wurde nur fünfter hinter dem Engländer Cecil Sandford, der eine 53er Guzzi mit nur einer Nokkenwelle pilotierte. Auch beim nächsten Rennen in Belgien überquerte Lomas vor Hobl die Ziellinie. Dritter wurde der Norton-Fahrer Campbell vor Sandford und Colombo. Agostini, Kavanagh und Giovanni Rocchi



Ab 1954 setzte Guzzi einen neuen Kurzhubmotor mit zwei Nockenwellen ein.

schieden aus. Beim Großen Preis von Holland, der nicht zur Punktwertung zählte, erzielten die Fahrer Kavanagh, Lomas und Dale einen Dreifachsieg. Beim Ulster GP gewann wieder Lomas, der schon vorher als Weltmeister feststand. Die Plätze zwei und drei gingen an die Norton-Werksfahrer John Surtees und John Hartle. Beim letzten Rennen des Jahres '55 in Monza waren gar fünf der ersten sechs Motorräder aus Mandello del Lario. In einem packenden Zweikampf stritten Dale und Lomas um den Sieg und nur mit einer Radlänge Vorsprung konnte sich Dale den obersten Podestplatz erobern. Dahinter wurde in einem Dreierpulk um die folgenden

Plätze gekämpft. Kavanagh überquerte vor seinem Markengefährten Lorenzetti, der eine Vorjahresmaschine fuhr, die Ziellinie. Dahinter folgten Hobl auf DKW und Colombo auf Guzzi.

Für 1956 gab es endlich eine Einigung zwischen der FIM und dem Verband der Motorradhersteller. Es gab neun Rennen, die zur Fahrermeisterschaft zählten. Wiebisher wurden jeweils die vier besten Resultate gewertet. Zur Markenweltmeisterschaft zählten nur sechs Rennen, von denen jeweils wieder nur die vier besten Ergebnisse gewertet wurden. Außerdem gab es einige Große Preise, die gar nicht zur Weltmeisterschaft zählten.

Anderson gab seinen Job als Rennleiter bei Guzzi wegen Kompetenzschwierigkeiten auf. Er war der Meinung, daß mehrere Personen versuchten, die Rennabteilung zu leiten, und daß man sich so nur verstricken würde. Seiner Auffassung nach mußte eine einzelne Person die Leitung haben und man sollte sich nur auf zwei Fahrer konzentrieren. Da er seine Vorstellungen nicht durchsetzen konnte, verließ er Guzzi und kehrte mit 47 Jahren als aktiver Rennfahrer auf einer BMW auf die Rennstrecken zurück. Doch schon zu Anfang der Saison '56 verunglückte er tödlich.

1956 wurde bei Guzzi ein neues Fahrwerk eingesetzt, der Motor wurde mit neuen Halterungen als tragendes Teil eingebaut, dadurch konnten die Unterzüge unter dem Motor weggelassen werden.

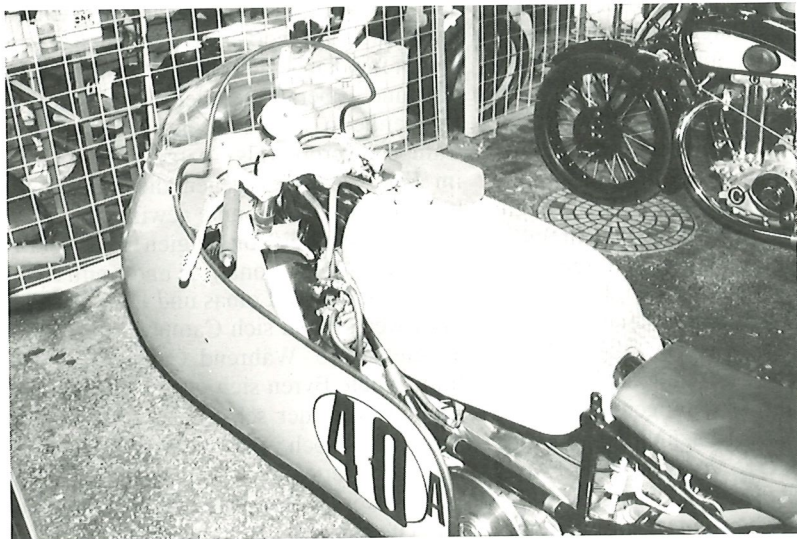
Zum ersten internationalen Rennen in Hokenheim erschien Guzzi mit fünf Fahrern: Lomas, Agostini und Rocchi fuhren das 55er Modell und Kavanagh und Dale starteten mit der neusten Version. Für Guzzi wurde dieses Rennen zu einem Desaster. Nur ein Motorrad lief ohne Probleme und die deutschen Zweitakt-DKWs fuhren auf und davon. Hobl gewann vor Karl Hofmann und bestplatzierter Guzzi-Fahrer wurde Rocchi als dritter. Dale wurde gar überrundet und überquerte auf

Rang sieben die Ziellinie.

Der erste WM-Lauf war die Junior-TT. Zuerst führte Lomas auf der Guzzi souverän, aber dann schied er mit Motorschaden aus, jetzt hieß der Führende John Surtees auf MV, doch von hinten näherte sich Kavanagh, der dieses Rennen für Guzzi gewinnen wollte. In der vorletzten Runde trennte nur noch eine halbe Sekunde diese beiden Fahrer. Als Surtees mit leerem Tank liegenblieb, war das Rennen entschieden.

Im holländischen Assen führten zuerst die DKWs von Hobl und Sandford vor Surtees auf der MV. Aber von hinten arbeitete sich Lomas nach vorne, der den Start verpatzt hatte. Mit schnellen Runden preschte er durch das Feld und siegte unangefochten vor Surtees, Hobl und Sandford. Dahinter folgten die drei Guzzis von Kavanagh, Dale und Agostini. Nach diesem guten Gesamtergebnis des Guzzi-Werksteams wurde der große Preis von Belgien zur Katastrophe, alle fünf Werksmaschinen aus Mandello sahen die Zielflagge nicht. Auch in den Klassen 250 und 500 fielen alle Guzzis aus. Dieses war wohl der schwärzeste Tag in der Renngeschichte für Moto Guzzi. In der 350er-Klasse gewann Surtees vor Hobl und Sandford. Zum Rennen in Deutschland auf der Solitude wurden

Agostini und Rocchi nicht mehr genannt, dafür schob der Südafrikaner Grant eine Werksguzzi an den Start.



*Links:
Ehemalige
Werksguzzi
beim Ducati
Clubrennen
in Zeltweg
vor ein paar
Jahren.*

Zur Rennmitte lautete die Reihenfolge an der Spitze Lomas vor Surtees und Kavanagh. Surtees stürzte und Kavanagh erlitt das gleiche Schicksal. Auch Grant, der durch die Stürze auf den dritten Platz vorrückte, ging zu Boden. Lomas gewann vor Hobl und Dale. Damit waren Lomas und Hobl punktgleich in der Fahrerweltmeisterschaft. Nach dem folgenden Ulster GP konnte Guzzi einen Doppelsieg für Lomas und Dale verbuchen, Dritter wurde John Hartle auf Norton. Da Hobl auf der DKW stürzte und punktelos blieb, hatte Lomas den Titel in der Tasche. Beim Saisonfinale in Monza erwartete die Guzzi-Fahrer eine Überraschung. Gilera hatte eine 350er konstruiert, die hier erstmals an den Start ging. Im Training war die Gilera drei Sekunden schneller als die Guzzis. Fieberhaft arbeitete das Guzzi-Team die ganze Nacht über an den Motorrädern, und baute alles überflüssige ab, um das Motorrad so leicht wie möglich zu machen, selbst das Sitzpolster wurde entfernt. Vom Start weg übernahm Libero Liberati auf der Gilera die Führung. Lomas konnte zwar mithalten, aber er riskierte zuviel und stürzte. Den Sieg holte sich Liberati vor Dale und dem MV-Fahrer Roberto Colombo.

Im Herbst stellte Lorenzetti mit der 350er auf dem Flugplatz von Montechiari bei Brescia zwei Geschwindigkeitsrekorde in den Kategorien ein Kilometer mit stehendem Start und eine Meile mit stehendem Start auf. Im Frühjahr wurde von Dale ein weiterer Rekord für die Distanz 10 Kilometer mit stehendem Start aufgestellt. Schon 1955 hatten Agostini, Lomas, Dale, Anderson und Kavanagh diverse Langstreckenrekorde sowohl für Solo- als auch für Gespannmotorräder aufgestellt. Für 1957 verließ der Australier Kavanagh das Team. Er wurde durch seinen Landsmann Keith Campbell ersetzt, dieser hatte durch gute Ergebnisse mit einer privaten Norton auf sich aufmerksam gemacht.

1957 wurde eine Magnetzündung mit nur noch einer Zündkerze verbaut. Große Aufmerksamkeit spendete man in diesem Jahr der Gewichtserleichterung. Durch leichte Metalle, damals gab es ja noch keine Kunst-

stoffe, konnte das Fahrzeuggewicht auf nur 98 kg gesenkt werden. Die 350er von 1954 hatte 127 kg gewogen. Mit diesem Gewichtsvorteil hoffte man, gegen die Gileras bestehen zu können.

Schon zu Anfang der Saison mußte Guzzi einen schweren Schlag hinnehmen. Beim internationalen Rennen in Monza stürzte Lomas schwer und mußte verletzungsbedingt pausieren.

Zum Saisonauftakt in Hockenheim schickte Guzzi die Fahrer Dale, Campbell und Alano Montanari. Zusätzlich startete Lorenzetti auf seiner privaten Guzzi. Das Rennen fand im strömenden Regen statt und die Guzzis fuhren auf den Spitzenplätzen mit, doch ein Werksfahrer aus Mandello nach dem anderen stürzte. Sieger wurde Liberati auf Gilera vor Hartle auf Norton. Dazu ist zu sagen, daß auch der Sieger gestürzt war, aber das Rennen fortsetzen konnte.

Die TT gewann Bob McIntyre auf der Vierzylinder-Gilera vor Campbell. Dale führte, als er auf einer Öllache stürzte, die auch zwei Norton-Fahrer ins Aus beförderte.

Zum Assen-GP erschien Lomas das erste Mal nach seinem Sturz, doch im Training stürzte er mit der V8-Guzzi und erlitt einen schweren Schädelbruch. Nun lasteten die Hoffnungen auf Dale und Campbell, die sich im Rennen einen nervenaufreibenden Zweikampf mit den beiden Gilera-Fahrern McIntyre und Liberati lieferten. Wie schon in Hockenheim und England stürzte Dale, Campbell verblieb als einziger Guzzi-Fahrer im Feld, zog aber gegen die Gileras das bessere Ende und konnte gewinnen.

Beim großen Preis von Belgien traten der fast 50jährige Alano Montanari und Keith Byren für die verletzten Lomas und Dale an. Vom Start weg setzten sich Campbell und Byren an die Spitze. Während Campbell davonfuhr, mußte Byren sich gegen Libertini zur Wehr setzen, der schließlich nach langem Zweikampf doch vorbei ging. Montanari belegte den vierten Platz. Mit zwei Siegen und einem zweiten Platz war Campbell jetzt klarer Titelaspirant. Beim nächsten Rennen, dem Ulster Grand Prix, konnte Campbell den

dritten Sieg hintereinander erzielen und damit seinen Weltmeistertitel sichern. Beim Training zum letzten Rennen des Jahres in Monza verletzte sich auch Campbell und so war zum Saisonende keiner der ursprünglichen Guzzi-Werksfahrer mehr einsatzfähig, und das zum Heim-Rennen. Jetzt mußten Byren, Montanari und der gerade wieder genesene Giuseppe Colnago die Guzzi-Flagge hochhalten. McIntyre holte sich in der vierten Runde die Führung, und von hinten schoß Montanari heran, der einen miserablen Start gehabt hatte. Er konnte bis auf den zweiten Platz vorfahren, doch dann schied er mit blockierter Hinterradbremse aus. Colnago konnte noch Liberati den zweiten Platz wegnehmen, aber durch den Sieg von McIn-

tyre gewann Gilera die Markenwertung, während Campbell schon vor dem Rennen als Sieger der Fahrerwertung feststand.

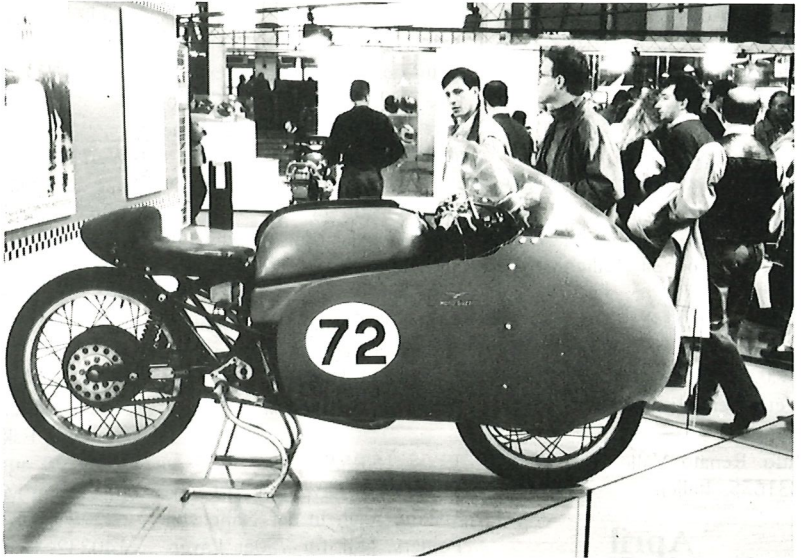
Im Oktober gab Moto Guzzi zusammen mit Gilera und Mondial bekannt, daß sich diese drei Marken aus der Straßenweltmeisterschaft zurückziehen würden. Damit endete eigentlich die Geschichte der Guzzi 350 Bialbero, die in den letzten Jahren bewiesen hatte, daß auch eine Einzylindermaschine, die eigentlich als eine Notlösung aus der 250er geboren wurde, gegen die schnellen Vierzylinder von MV und Gilera konkurrenzfähig war. In ihrer Geschichte erzielte die 350er fünf Fahrerweltmeisterschaften, drei Markenweltmeisterschaften und über 60 Rennsiege.

Felix

Werksrenner als Replica

Auf der Mailänder Motorradmesse stellte Guzzi eine Replica der 350 Bialbero Werksrennmaschine vor, die in einer Kleinserie von 200 Stück produziert werden soll.

Die Replica wird nach den gleichen Plänen und aus den gleichen Materialien wie das originale Motorrad von 1956 hergestellt. Alleine die Fertigung der Verkleidung soll angeblich über 100 Arbeitsstunden verschlingen. Guzzi plant, in den nächsten beiden Jahren



200 Replicas der erfolgreichen Werksmaschine herzustellen. Die Motorräder werden auf Vorbestellung gefertigt und müssen direkt im Werk abgeholt werden. Jedes Motorrad wird mit einer Nummernplatte mit der Rahmennummer und dem Namen des Besit-

zers am Rahmen versehen. Der Preis wird ca. 70.000 DM betragen.

Im Werk denkt man über weitere Replicas nach, als nächste Objekte kommen die Bicalindrica 500 und die legandäre V 8 Guzzi in Frage.

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!

Januar

22.01.-23.01.94

14. Rallye des Duca-Team in La Roche Chalais/Frankreich.
Info: Duca-Team, F-24490 La Roche Chalais, Tel. 53913026, Fax 53906993, Frankreich.

Februar

11.02.-14.02.94

Motowinter des Club Ducati Pomponi Italia in Valle San Liberale/Norditalien.
Info: Maurizio Pomponi, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno del Grappa (TV), Italien, Tel. 0423/53250.

27.02.1994

Veteranenteilemarkt in Forlimpopoli/Italien.
Info: Maltoni Vittorio, Via Diaz 84, Forlimpopoli, Italien.

März

19.03.-20.03.94

Veteranenteilemarkt in Lonigo/Italien.
Info: Renato Valle, Tel. 0444/831655, Italien.

April

02.04.-04.04.94

Veteranenteilemarkt in Udine/Italien.
Info: Puntopiu, Via S. Benedetto 8, Montagnana (PD), Tel. 0429/800646, Italien.

16.04.-17.04.1994

Veterama mit Schwerpunkt Motorrad in Ludwigshafen.
Info: Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 68526 Ladenburg, Tel. 06203/13504.

29.04.-01.05.94

3. Moto Guzzi Lario-Treffen bei Baden-Baden.
Info: Martin Hagemann, Speyerer Str. 7, 76646 Bruchsal.

Mai

01.05.1994

3. Italofrühstück in 21435 Stelle auf dem Parkplatz an der B4.
Info: Tel. 04171/50424 Guido oder Tel. 04174/4886 Stephan, ab 18.00 Uhr.

12.05.-15.05.94

Värtreffen des Moto Guzzi Club Schweden in Stockholmstrakten.
Info: Moto Guzzi Club of Schweden, c/o Curt Alge, Lönnvägen 7, S-14141 Huddinge, Tel. 08-7747521, Schweden.

12.05.-15.05.94

Treffen des Laverda 750 Clubs in Frankreich in der Nähe von Poitiers. Nur für 750er Laverdas.

13.05.-15.05.94

3. Internationales Moto Guzzi Treffen des MGC Paderborn.
Info: Tel. 05250/1507.

15.05.1994

Italdag mit Motorradausstellung in Soesterberg in Holland.

28.05.-29.05.94

Mosport Rallye des Ducati Owners Club Canada in Bowmanville, Ontario.
Info: Ducati Club Canada, Tel. 905-263-8610, Kanada.

28.05.-29.05.94

Veteranenteilemarkt in Jesi/Italien (Autobahnabfahrt Ost).
Info: Motor Club Leone Rampante, Via Gorgolongo, I-60035 Jesi (An), Tel. 0731/202915.

Juni

Werksbesuch des Ducatiwerks mit dem Ducati-Club Schweiz. Der genaue Termin steht noch nicht fest.
Info: Paul Schmid, Kirchstr. 36, CH-8957 Spreitenbach, Tel. 056/720715, Schweiz.

03.06.-05.06.94

7. schwedisches Italo-Motorradtreffen in Eskilstuna. Von Europastr. 20 ausgeschildert.
Info: Bom MC, Majvägen 2, S-63222 Eskilstuna, Tel. (46) 016-140232, Benneth, Schweden.

03.06.-05.06.94

Treffen des norwegischen Moto Guzzi Club in Kongsberg.
Info: Norsk Moto Guzzi Klubb, Elin Vandevjen, Tverråsen 35, N-1315 Nesåya, Norwegen.

Veranstaltungskalender

11.06.-12.06.94

Ducati-Treffen der Ducati Freunde Hessen in Grebenhain (Vogelsberg).

Info: Tel. 06042/3433 oder 06474/8112.

18.07.1994

Hinds of Columbus Track Rally des Ducati Owners Club Canada auf dem Mid Ohio Sports Car Course in Lexington, Ohio.

09.09.-11.09.94

Treffen des norwegischen Moto Guzzi Club in Molde/Norwegen. Info: Norsk Moto Guzzi Klubb, Elin Vandevjen, Tverråsen 35, N-1315 Nesåya, Norwegen.

17.06.-19.06.94

4. Italiener-Treffen der Freunde italienischer Motorräder in Hauenstein.

Info mit Rückumschlag bei Norbert Gerst, Bahnhofstr. 4, 76846 Hauenstein oder Tel. 06392/1671.

22.07.-24.07.94

Treffen des Bremer Italo Club in Oytten.

Info: Stefan Aumann, Haidhäuser 2, 27801 Brettorf, Tel. + Fax: 04432/1610.

24.09.-25.09.94

Veteranenteilemarkt in Imola/Italien auf der Rennstrecke zwischen Bologna und Rimini.

Juli

01.07.-03.07.94

Sommertreffen des schwedischen Moto Guzzi Clubs in Norberg/Schweden.

Info: Moto Guzzi Club of Schweden, c/o Curt Alge, Lönnvägen 7, S-14141 Huddinge, Tel. 08-7747521, Schweden.

23.07.1994

Bella Italia, 4. Treffen für italienische Fahrzeuge in Mustiala/Finnland.

Info: Bell Italia Verein, Lahdepolku 9C7, SF-00660 Helsinki, Fax 00358-07542791, Finnland.

08.10.-09.10.94

Veterama in Mannheim.

Info: Veterama GmbH, Rheingastr. 21, 68526 Ladenburg, Tel. 06203/13504.

29.07.-31.07.94

Grattan Rally des Ducati Owners Club Canada.

15.10.-16.10.94

Herbstweekend des Ducati-Club Schweiz.

Info: Paul Schmid, Kirchstr. 36, CH-8957 Spreitenbach, Tel. 056/720715, Schweiz.

September

10.07.1994

Schwarzwaldausfahrt des Ducati-Club Schweiz.

Info: Ducati Club Schweiz, Paul Schmid, Kirchstr. 36, CH-8957 Spreitenbach, Tel. 056/720715, Schweiz.

02.09.-03.09.94

Ducati-Festival mit Benutzung der Rennstrecke in Lignieres in der Schweiz.

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

MOTALIA

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

Ducati

Gilera

SPIEGLER
BREMSSTECHNIK

brembo

bktubo

MOTOR
RAD
Raphael
Ulrich
HANDEL

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

Service für Neu- und Gebraucht-motorräder

Schweißen von Aluminium und Niro
Dreh- und Bohrarbeiten

SLICK 50

DAVIDA

Helme und Motorradbekleidung
Traditionals made in England

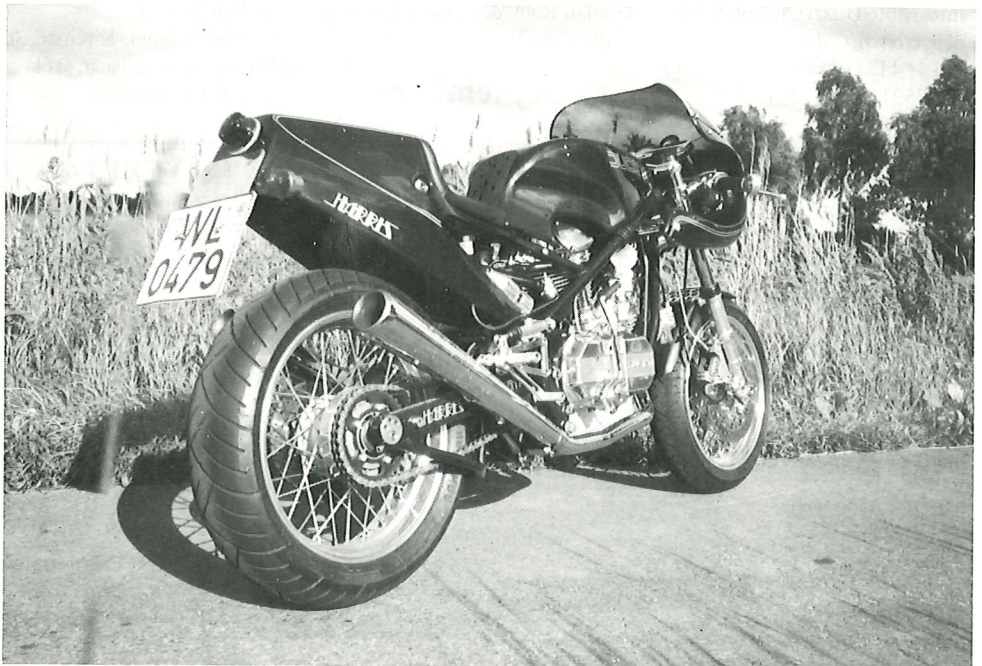
Der blaue Harris II

In der vorangegangenen Ausgabe habe ich mich ja bereits ausgiebig über den Aufbau meiner Harris Ducati ausgelassen. Eigentlich sollte man denken, oder zumindest dachte ich, daß die verbleibenden Arbeiten rein obligatorisch waren. Doch weit gefehlt, denn schon die erste Probefahrt entpuppte sich als Bewährungsprobe für mein Nervenkostüm.

In meiner letzten Urlaubswoche im Juni wollte ich noch schnell alles hinter mich bringen - Dienstag Wilbers: Fahrwerk abstimmen, Mittwoch Kämma: Motor einstellen und schließlich Donnerstag zum TÜV.

Doch am Tag davor schraubte ich noch diverse Teile an mein Moped, ohne daß das Ding überhaupt schon mal einen Ton gesagt hatte. Als sich dann die Sonne allmählich dünne machte, wurde ich schon leicht nervös, schließlich sollte ich Tags darauf bei Wilbers auf der Matte stehen. Nichts böses ahnend, rollte Stephan auf den Hof. Der wollte eigentlich nur die erste Probefahrt miterleben, erkannte aber sofort die Situation und begrüßte mich mit den Worten: "Ich dachte, Du woll-

test morgen zu Wilbers." Ich konnte ja nun schlecht bestreiten, daß ich mich ein wenig mit der Zeit verrechnet hatte. Der Gute hatte ein Einsehen mit mir und machte sich daran, den gemieteten Anhänger für einen Motorradtransport umzubauen. In den darauffolgenden zwei Stunden machte er dann immer wieder durch lautes Fluchen auf sich aufmerksam. Glücklicherweise näherte ich mich langsam dem Ende und begann, den Tank zu füllen. Schnell wurde die Beleuchtung durchgeschaltet und der Zündfunke kontrolliert. Stephan hatte wohl den Braten gerochen und stand plötzlich neben mir in der Garage. Ich war noch am überlegen, ob ich auch nichts vergessen hatte, als er anfang zu drängeln:



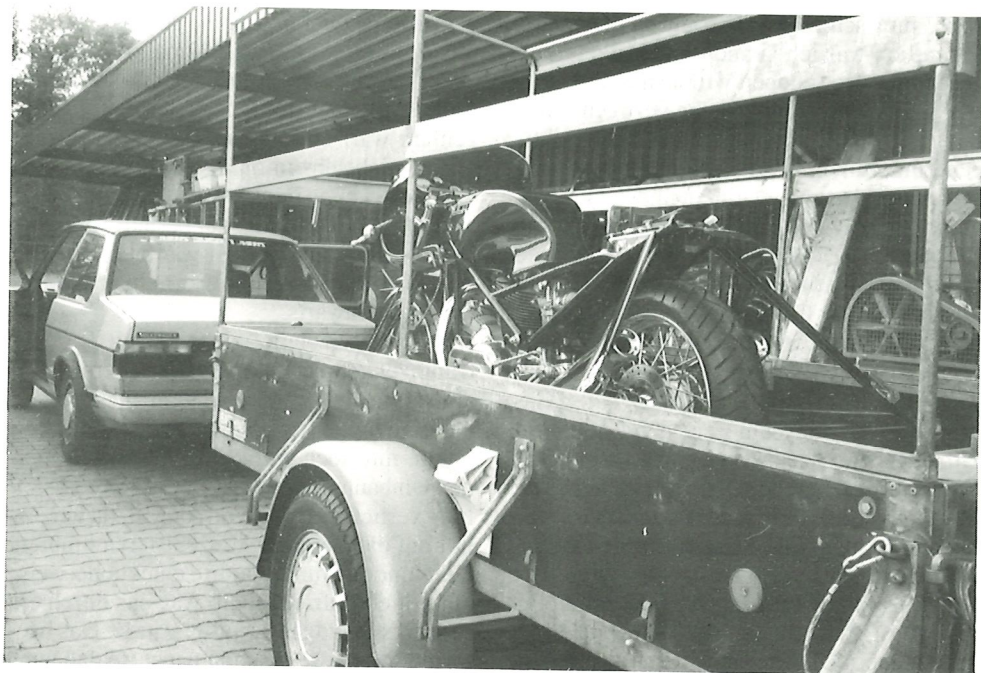
Mit rotem Kennzeichen wurde der Motor für die Fahrversuche eingefahren.

“Los, nun schmeiß schon an das Moped.“ Eigentlich war ich ja auch selber unendlich gespannt, also schoben wir sie auf den Hof. Die Vergaser geflutet, Choke gezogen. Zündung an... leicht zittrig suchte ich den richtigen Punkt mit dem Kickstarter und hielt die Luft an. Mit Schwung hinein und ... kaum zu glauben, aber der Vogel lief sofort. Wie sie da so vor sich hin polterte, bemerkte ich, wie sich langsam ein breites Grinsen über mein angstverzehrt Gesicht zog. Was wäre wohl, wenn sie nun nicht hätte anspringen wollen? - Ich glaube, ich hätte mich erschossen. Aber was solls, sie lief ja und nahm auch willig Gas an. Es wurde langsam Zeit, den Tacho mit Arbeit zu versorgen, also Gang rein und Gas. Was nun folgte, war ein Erlebnis für sich. Der Motor unter mir polterte mit jedem Gasschub herzerfrischend los, doch an jeder Querstraße hätte mich bald ein Herzschlag ereilt. Die Kupplung hielt es einfach nicht für nötig, sauber zu trennen, und ich hatte jedesmal arge Mühe, die Fuhre zum Stehen zu kriegen. Um nicht sämtliche Nachbarn hinter ihren Fernsehern hervorzuscheuchen, gab ich mich mit einer Runde um den Block zufrieden. Bei dem folgenden Kontrollgang rund um das Motorrad schoß mir bald das Wasser in die Augen. Hatte sich doch eine größere Menge Motoröl selbstständig gemacht und sprudelte ungehemmt hinter dem Kegelradgehäuse des stehenden Zylinders hervor. Doch auch das konnte mich jetzt nicht mehr umhauen, schließlich hatte ich ja ein großes Erfolgserlebnis zu verbuchen. Deshalb beschränkten wir unsere Tätigkeiten an diesem Abend nur noch aufs Motorradverladen und Aufräumen. Nach rund 300 km kam ich am Dienstag morgen bei der Firma Wilbers an. Wilbers ist übrigens der deutsche Importeur von White Power-Federelementen. Nach einiger Wartezeit wurde ich von der Werkstattmannschaft begrüßt, die durchweg aus sehr freundlichen Holländern besteht. Der Vorarbeiter namens Andre nahm sich dann meiner an, um in erster Linie mein viel zu weiches Federbein abzustimmen. Der gute Andre war sichtlich begeistert von meinem Motorrad und hat sich

demzufolge reichlich Mühe gegeben. Es waren wohl so etwa 10 bis 12mal, die ich das Federbein aus- und eingebaut habe, bis er mit seiner Arbeit zufrieden war. Bei dieser Gelegenheit warf er auch noch einen Blick auf meine Gabelabstimmung. Solltet ihr also Schwierigkeiten mit eurer Federabstimmung haben, ist Wilbers eine der besten Adressen. Der Preis für diese Arbeit war überraschend gering und nach dessen Bezahlung ging es wieder heimwärts.

Am Mittwoch hatte ich mich mit Rüdiger Kämna verabredet, um den Motor einzustellen. Glücklicherweise war an diesem Tag nicht allzuviel los, so daß Rüdiger sich Zeit nahm, mir noch einige Tips bezüglich meiner Umbauten zu geben. Die Motoreinstellung verlief überraschend schnell, da wir uns nur auf die Vergaser konzentrieren mußten. Die Zündung funktionierte glücklicherweise zur vollen Zufriedenheit, was uns durch ein sauberes Standgas bestätigt wurde. Das Motorrad war sowieso schon nackt, so daß auch gleich die Öllecklage am stehenden Zylinder beseitigt werden konnte. Kleine Ursache, großer Schaden, denn lediglich die Befestigungsschrauben des Kegelraddeckels waren zu lang. Insbesondere Königswellenfahrern kann ich die Firma Kämna empfehlen, denn Rüdiger Kämna hat eine langjährige Erfahrung auf diesem Gebiet. Er berät jeden Kunden so, daß er sein Geld nicht für „sinnlose Extras“ ausgibt, sondern das bekommt, was er sich vorstellt.

Am Donnerstag sollte die TÜV-Hürde genommen werden, wenn ich vorher gewußt hätte, was mich erwartet, wäre ich gar nicht erst aufgestanden. Tags zuvor hatte ich noch bis tief in die Nacht den ganzen TÜV-Krempelein, sprich Radabdeckung, Schalldämpfer usw. montiert. Donnerstag morgen, kurz vor sieben Uhr, stand ich beim TÜV Norderstedt auf der Matte. Nachdem ich rund 170,- DM entrichtet hatte, ließ man mich trotz Termin noch rund zwei Stunden im Regen warten. Einesichtlich irritierte TÜV-Prüferin schlich dann um mein Motorrad, um sehr bald festzustellen, daß aufgrund der geänderten Bereifung ein Fahrversuch bei Höchstgeschwin-



Etliche Kilometer legte die Harris auf dem Anhänger zurück, bevor sie die begehrte TÜV-Plakette erhielt.

digkeit anstehen würde. Sie gab mir zu verstehen, daß dieser jedoch am heutigen Tage nicht gemacht werden könne, da es ja regnete.

Da ich mich aber bereits Wochen vorher mit all meinen Umbauten angemeldet hatte, wurde ich doch recht sauer darüber, daß man mich unverrichteter Dinge wieder nach Hause schicken wollte. Die daraufhin folgende, lautstarke Auseinandersetzung, in die auch der Prüfstellenleiter mit einbezogen wurde, endete darin, daß ich stinksauer und ohne Plakette von einer kleinlauten TÜV-Prüferin mein Geld zurückbekam. Das Motorrad kurzerhand wieder aufgeladen, um einen zweiten Versuch beim TÜV in Harburg zu starten. Um das Motorrad nicht wieder umsonst abzuladen, fragte ich den Mann am Schalter, ob ein Prüfer sich bereit erklärt, sich der Sache anzunehmen. Er enteilt meine Blicken ins Hinterzimmer, um kurz darauf kopfnickend zurückzukommen. Also lud ich das Motorrad wieder ab und reihte mich ganz hinten

auf der Wartebank ein. Wieder mal waren es gut zwei Stunden, bis sich die Tür öffnete, und jemand meinen Namen rief. Der Prüfer würdigte mich keines Blickes und begann mit dem Satz: "Tja Herr Wegner, dieses Motorrad werde ich mir nicht einmal ansehen. Besorgen sie mir erst einmal Unterlagen, die beweisen, daß es sich hier auch um das im Brief beschriebene Fahrzeug handelt." Trotzdem ich ihn angesehen habe, als sei er Quasimodo, fuhr er fort. „Wenn sie die Unterlagen haben, sehe ich mir das Motorrad an, aber sie müssen dann noch mit 15 bis 20 Stunden für Fahrversuche rechnen.“ Dieser Kommentar seinerseits brachte mich für einige Sekunden um den Verlust meiner Muttersprache.

Wenn er sich mein Motorrad vorher angesehen hätte, würde man ja 15 bis 20 Stunden Fahrversuche verstehen, aber er wußte ja noch nicht einmal, was ihn da erwartete. Demzufolge verabschiedete er sich bei mir mit den Worten: "Was ist denn das überhaupt

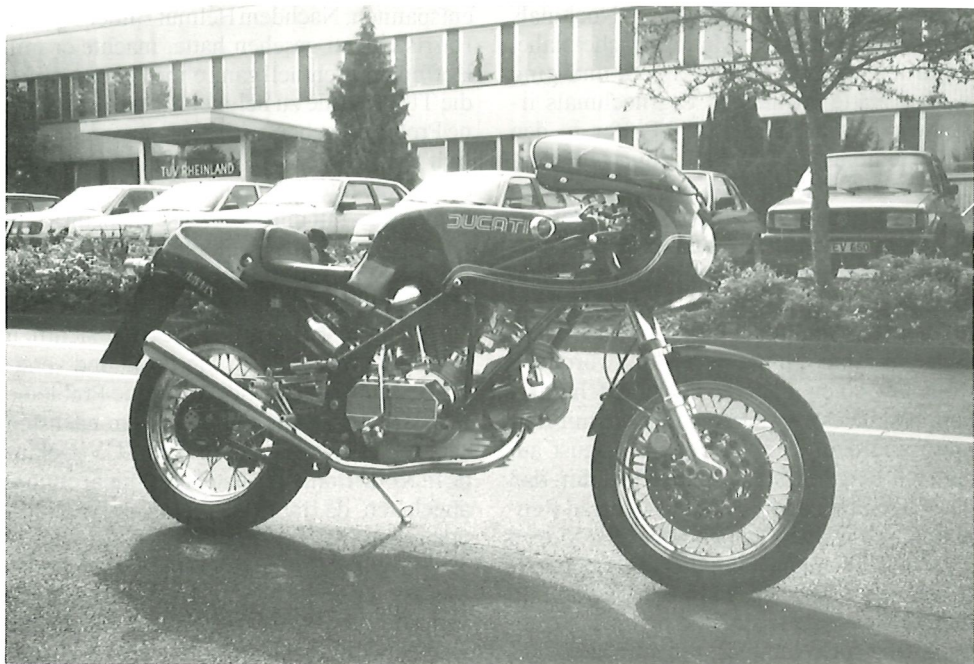
für ein Ding? Ist das 'ne Harley?" Nochmals dem Verlust meiner Muttersprache nahe, nahm ich wortlos meine Papiere und ging wieder. Hätte an diesem Tag nochmals irgendjemand das Wort TÜV-Prüfer in den Mund genommen, hätte ich ihn erschlagen. Einige Tage später telefonierte ich mit Herrn Wolka von der Firma Italmoto. Der gute Herr Wolka machte mir Hoffnung, meine TÜV-Plakette über die Firma Italmoto zu bekommen. Kurze Zeit später flatterte ein Brief von Italmoto mit konkreten Angaben zur Abnahme bei mir ein. So wie es aussah, würde ich wohl um einen Fahrversuch nicht herumkommen. Dieser Fahrversuch sollte mit Italmoto und dem TÜV-Prüfer im August auf dem Nürburgring stattfinden. Nicht nur, daß der TÜV-Prüfer mit meinem Motorrad Rennen fahren wollte, und ich das halbe Moped TÜV-gerecht umbauen sollte, die Sache sollte dann auch noch ca. 1500,- DM kosten. In meiner Not sagte ich zu und besorgte umgehend eine rote Nummer, um die Harris wenigstens einige hundert Kilometer einzufahren. So kam ich wenigstens noch dazu, dieses Jahr einige Kilometer mit meiner Harris-Ducati zu fahren.

Fazit zum Fahrverhalten: Der alte 900 SS-Königswellenmotor im Harris-Fahrwerk ist eine typische Ducati geblieben. Das Fahrwerk verhält sich eine Spur handlicher und das Federungsverhalten ist besonders hinten entschieden besser als bei der Serien-Königswelle. Die entscheidende Veränderung neben der Optik ist, daß man mehr in der Maschine sitzt, was das Gefühl der besseren Handhabung vermittelt. Man ist halt überall etwas dichter dran, dichter am Motor mit seiner Geräuschkulisse, dichter am Schwerpunkt und auch dichter an der Fahrbahn. Gut 1000 Kilometer schaffte ich bei meinen ersten Ausfahrten und der TÜV-Termin rückte langsam näher. Mit jedem gefahrenem Kilometer behagte es mir weniger, daß ein TÜV-Prüfer mein Motorrad über den Nürburgring peitschen wollte.

Ein Telefongespräch mit Helmut Thome, der mir schon früher für gute TÜV-Verbindungen bekannt war, sollte meine Lage erheblich

entspannen. Nachdem Helmut Bilder von der Harris Ducati gesehen hatte, machte er mir Hoffnung, eventuell ganz ohne Fahrversuche die TÜV-Hürde zu nehmen. „Das dürfte keine Probleme geben“, so sein Kommentar. Da sich der Preis bei ca. 500,- DM einpendeln sollte, machte ich einen Termin, Anfang September, mit ihm klar. Anschließend sagte ich den Termin bei Italmoto ab.

Anfang September ging es mit Anhänger und Motorrad Richtung Köln zu neuen TÜV-Abenteuern. Helmut Thome war sichtlich begeistert von meinem Motorrad und versicherte mir nochmals, daß er keine Probleme mit der TÜV-Abnahme sehe. Am nächsten Morgen trafen wir uns auf dem TÜV-Gelände in Köln-Bonn. Ich hatte noch nicht einmal abgeladen, da trabte Helmut auch schon mit einem, in Zivil gekleideten, TÜV-Prüfer an. Nachdem der Prüfer, sichtlich begeistert, das Motorrad begutachtete, bemerkte er, daß ich wohl mit dem Vorderreifen nicht glücklich werden würde. Er hielt den Reifen für zu hart für dieses relativ leichte Motorrad. Wir beschlossen gemeinschaftlich, daß er mir gleich drei verschiedene Reifenhersteller eintragen würde. Meine doch sehr angespannten Nerven lockerten sich schlagartig - offensichtlich hatte ich es hier mit einem richtigen Fachmann zu tun. Den Berg von technischen Veränderungen sind wir gemeinschaftlich durchgegangen, und wenn der Prüfer mal kritisch guckte, sprang Helmut ein und beruhigte ihn. Kritik mußte ich dann aber doch für den spartanischen Rückspiegel und das sehr kleine Rücklicht entgegennehmen. Mit meinen Versprechen auf Abhilfe gab er sich zufrieden. Zu den Schnellverschlüssen für das Vorderrad an der Fi-Gabel folgte der Kommentar: „Passen sie bloß auf, daß sie beim Weehlie nicht das Vorderrad verlieren.“ Der Mann hatte nicht nur richtig Durchblick sondern auch noch Humor. Dann fielen ihm die Schalldämpfereinsätze in den Contis auf. „Die habt ihr aber so eingeschweißt, daß man die sehr leicht wieder rausbekommt.“ Prompt folgte sein guter Rat: „Geben sie damit bloß kein Gas, wenn ein Polizist in der Nähe ist, und in der Stadt einen Gang hoch-



Geschafft, der TÜV in Bonn machte es möglich.

schalten und schön niedertourig fahren.“ So langsam entwickelte sich die Abnahme zu einem Benzingespräch und erst nach einiger Zeit besann er sich zurück auf seine Arbeit. Ich sollte das Motorrad starten, doch der berühmte Vorführeffekt ließ sie erst nach dem 15ten Tritt in den Kickstarter zum Leben erwachen.

„Das ist doch ein schöner Klang und wenn die Schalldämpfer draußen sind, klingts noch viel besser,“ so der Kommentar des Prüfers. Tatsächlich machte er nicht die geringste Andeutung, daß er mit meiner Harris-Ducati fahren wollte. Stattdessen interviewte er mich über das Fahrverhalten und gab sich mit meinen Ausführungen zufrieden. So eine TÜV-Abnahme hatte ich bis dato noch nicht erlebt, doch die schon sicher geglaubte Plakette sollte noch einmal ins Wanken geraten. Nachdem ich das Motorrad auf die Waage geschoben hatte, verabschiedete sich Helmut und es lag nur noch die Beleuchtungsprüfung an. Es stellte sich dabei heraus, daß die Scheinwerfer für Linksverkehr ausgelegt

waren - logisch bei einem englischen Fahrwerk. Der TÜV-Prüfer zog die Stirn in Falten und meinte, daß wir jetzt wohl doch ein Problem hätten. Dieses Problem wollte er mit mir in seinem Büro besprechen. Er mußte darauf bestehen, das Moped nochmal mit umgebauten Scheinwerfern zu sehen und wollte den Fahrzeugbrief auch nicht vorher rausrücken. In dem darauffolgenden Gespräch stellte sich heraus, daß ich einen Ducatifan vor mir hatte, denn er hatte die ganze Ducati-Modellpalette auf Bildern an der Wand. Zu unserer Unterhaltung gesellte sich dann ein Kradpolizist. Dieser wurde gleich von dem Prüfer angespitzt, sich mein Motorrad anzusehen. Er kam bei dem Anblick der Harris richtig ins Schwärmen und stellte umgehend fest, daß eine Radabdeckung hinten und die Schalldämpfer in den Contis doch wirklich nicht sein mußten. Außerdem würde ein Zahnarztspiegel an einem solchen Motorrad doch völlig ausreichen. Leicht ungläubig sah ich den freundlichen Herrn in grün an. Scheinbar waren auch die Polizisten in Bonn besser

drauf als bei uns in Norddeutschland. Zurück beim TÜV-Prüfer überreichte ich ihm ein Bild von der Harris, für das er sich tausendmal bedankte. Ist schon irre, daß ein Bild von meinem Motorrad in Bonn beim TÜV an der Wand hängt.

Letztendlich immer noch ohne Plakette fuhr ich zurück zu Moto Thome und berichtete von meinem Problem. Nach kurzer Beratung kramte Sascha, der Ersatzteilspezi bei Thome, ein paar Scheinwerfer von BMW hervor, die er auf dem Dachboden gefunden hatte. Siehe da, die Dinger paßten. Sofort rief Helmut beim TÜV an und bat den Prüfer, den Fahrzeugbrief auszustellen. Da an diesem Tag auch der Hausbesuch des TÜV bei Thome anstand, sollte der Prüfer den Brief dann mitbringen und die Beleuchtung prüfen. Irgendwie hatte ich das Gefühl, die Sache würde doch noch gut ausgehen.

Normalerweise trifft der TÜV-Mensch so gegen 18.00 Uhr bei Thome ein, doch an diesem Tag herrschte absolutes Chaos auf den Bonner Straßen. Um 19.00 Uhr war immer noch nichts von ihm zu sehen. Das Warten nahm kein Ende und ich sah mich schon noch eine Nacht im Hotel verbringen, bis kurz nach 20.00 Uhr jemand von den anderen, wartenden TÜV-Kandidaten rief: "Da kommt ein Auto!"

Tatsächlich der TÜV-Prüfer - Gott sei Dank. Nach einer kurzen Beleuchtungskontrolle drückte mir der ziemlich gestreßte Prüfer den Fahrzeugbrief in die Hand. Mann, oh Mann, Spannung bis zur letzten Minute. Schnell baute ich die Scheinwerfer wieder aus und gab sie Helmut zurück. Ich ließ mir dann die Rechnung ausstellen. Wie versprochen kam ich mit gut 500,- DM davon. Dieser Betrag enthielt neben den üblichen TÜV-Gebühren noch die Aufwandsberechnung von Thome. Ich sollte an dieser Stelle vielleicht noch erwähnen, daß beim TÜV keine illegalen Dinger gelaufen sind. Die Contis sind mit Schalldämpfern und die Vergaser mit Malossi-Filtern eingetragen. Die übrigen Sachen wurden eingetragen, weil der TÜV-Prüfer sie für vertretbar gehalten hat. Dafür muß ich nochmal ein großes Lob der Firma Thome

Januar 1994

MOTO WITT GmbH

– Nach wie vor **DIE ADRESSE**
für **LAVERDA-Ersatzteile** –

tägl. Ersatzteilversand, z. B.:

Schalldämpfer LAV 750	St./DM	235,-
Krümmerstapf Edelstahl 1000/RGS	DM	199,-
Auspuffsammler Edelstahl 1000/RGS	DM	199,-
Dichtungssatz LAV 750 kpl.	DM	39,-
Tacho-/Drehzahlmesserwelle	St./DM	33,-
Kolben, geschmiedet LAV 1000 SFC	St./DM	242,-
Werkstoffbuch LAV 750/1000 (engl.)	DM	75,-
Carillo Pleuel LAV 750/1000	St./DM	425,-
DMC Kennfeldzündanlage für LAV 750	DM	569,-
für LAV 1000 RGS	DM	555,-

Motorinstandsetzung, z. B.:

KW neulagern für LAV 1000 RGS DM 1299,-

Zubehör und Tuning-Katalog,

28 Seiten mit Preisliste gegen
Einsendung von DM 15,-

LAVERDA

**VERKAUF
WERKSTATT
ERSATZTEILVERSAND**

400m² Riesen-LAVERDA-Ersatzteillager!

50389 Wesseling-Berzdorf · Industriestr. 53a
Telefon 02232/5458 · Fax 02232/51463

ausprechen, die sehr engagiert daran beteiligt war, daß ich meine Plakette bekam. So gegen 20.30 Uhr konnte ich mich endlich auf den Heimweg machen und kam um 2.30 Uhr, ziemlich müde aber glücklich, zu Hause an. Da sich der Sommer '93 nicht von seiner besten Seite gezeigt hatte, und es eh schon September war, beschloß ich, nicht mehr anzumelden. Mit einem roten Kennzeichen besuchte ich einige Tage später das internationale Italo-Treffen in Kiel und hatte so noch einen gelungenen Saisonabschluß für 1993.

Jetzt an den kalten Wintertagen hatte ich Zeit, alles für die Motalia niederzuschreiben. Es sind noch ein paar kleine Arbeiten übriggeblieben, die ich im Winter noch erledigen will, wie zum Beispiel die Kupplung, die noch nicht sauber trennt. Bis zum Saisonbeginn 1994 dürften aber auch diese Kleinigkeiten erledigt sein, denn auf dem Verkehrsamt wartet schon mein vorbestelltes, kleines Kennzeichen auf seine Abholung. Na dann, auf eine erfolgreiche Motorradsaison 1994.

Guido Wegner

**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
bekannten 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
74kW (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 43/70 29

Neue Einzylinder Bimota in Planung

In manchen Motorradzeitingen war zu lesen, daß an einer Einzylinder Bimota mit BMW-Motor gearbeitet wird. Sicher würde die Typenbezeichnung BB 1 gut klingen. Doch sollte man nicht vergessen, daß der Motor, der die neue BMW F 650 antreibt, nicht von BMW kommt, sondern bei Rotax in Österreich hergestellt wird und in ähnlicher Version z. B. die Aprilia Pegaso antreibt. Falls es zu dieser Einzylinder Bimota kommt, soll ein Gitterrohrfahrwerk wie in der Bimota GB 1 Verwendung finden.

Morbidelli V 8

Nachdem es hieß, daß die schon seit Jahren angekündigte Morbidelli mit dem V 8 Motor fast fertig sei, hatte man erwartet, daß dieses Motorrad auf dem Mailänder Salon zu sehen sein würde. Doch dort suchte man vergebens. Nun hat die Firma Morbidelli, die hauptsächlich holzverarbeitende Maschinen herstellt, bekanntgegeben, daß das Motorrad im Mai auf einer Industriemesse in Mailand vorgestellt werden soll.

Ducati-Sporttourer

Schon vor ein paar Jahren geisterten Zeichnungen einer Ducati-Tourenmaschine auf Basis der Paso durch die Presse. Nachdem diese Idee damals auf Eis gelegt wurde, hat man sie, falls die Gerüchte stimmen, wieder ausgegraben und überlegt, die Modellpalette um ein sportliches Tourenmodell zu erweitern. Da aber sowohl die Entwicklungsabteilung als auch die Produktionskapazitäten in den nächsten Jahren mit den Modellen 916, Supermono und der mit Spannung erwarteten Vierzylinder-Maschine ausgelastet sind, wird man auf diesen Sporttourer voraussichtlich noch ein paar Jahre warten müssen.

gehört - gesehen - gelesen

Laverda Register stellt sich vor

Seit dem 01.10.93 existiert das Laverda-Register-Deutschland. Einige haben schon davon gehört und sich gemeldet, aber damit jeder Laverdaliebhaber wissen soll, worum es geht und wie das Register funktioniert, gebe ich nun genauere Informationen bekannt.

1. Wofür?: Nach Möglichkeit alle Laverdafahrer unter einen Hut zu bringen, eine gute Gemeinschaft bilden und einen guten Informationsfluß in Sachen Laverda auf die Beine stellen. Die Möglichkeiten einer IG schließe ich nicht aus.

2. Was ist zu tun?: Ich benötige von Euch die komplette Anschrift und Telefonnummer. Von Euren Krädern Typ, Baujahr, Fahrgestellnr. und Zündanlage. Dieses in einen Brief an mich senden (incl. 10 DM/Jahr für Auslagen. Die 10 DM/Jahr beinhalten Porto, Briefpapier und Briefumschläge. Umgerechnet sind das 83 Pfennig im Monat und sicherlich nicht zu viel.).

3. Ablauf Diese Daten werden von mir in einem Register zusammengefaßt und mit

Eurer Hilfe auf dem Laufenden gehalten. Jeder Teilnehmer erhält dann dieses Register einmal im Frühjahr und einmal im Herbst (ca. März/Oktober).

4. Wozu?: Man kann nun an Hand des Registers ersehen, wer noch Laverda in der „Nachbarschaft“ fährt. Man kann sich zum Klönschnak und Erfahrungsaustausch treffen etc. Man kann, falls man bei einer Tour eine Panne hat (kommt bei Laverda sehr selten vor), den nächstmöglichen Laverdafreund anrufen und um Hilfe bitten, und, und, und.

6. Registerdienst: Ich bin donnerstags, in der Zeit von 18.00-21.00 Uhr unter der Telefonnummer 040/7124203 erreichbar.

Ich hoffe, daß sich nun einiges aufgeklärt hat und viele Laverdabesitzer neugierig geworden sind.

Meldet Euch.

Es besteht kein Zwang und basiert alles auf freiwilliger Basis. Das Register wird vertraulich behandelt. Ihr braucht von mir nicht befürchten, daß ich dieses Register für Werbung usw. mißbrauche. Ich handel in aller Interesse für jeden Laverdafahrer.

Heiner Steinmann, Hansetor 6, 22113 Oststeinbek.



Vertragshändler

STÖRK
MOTORRAD + AUTO

Tel. 07 61/462 63
79115 Freiburg, Carl-Mez-Str. 53

Der Aprilia + Moto Guzzi-Partner im Großraum Freiburg

Cali 1100
eingetroffen

Neumaschinen, Vorführmaschinen
+ Gebrauchte zu interessanten Konditionen.
Zubehör - Ersatzteile - Bekleidung

Nur 1 Min. von der Abfahrt B3 FR/St. Georgen

Zwei Lesererfahrungen mit Ducati 900 SS

Hallo Italo Freaks,

das war vielleicht ein Jahr. Am Anfang der Saison habe ich einen tüchtigen Schrecken bekommen. An meiner 900er Ducati hatte sich am hinteren Bremssattel der Stift zum Halten der Bremsbeläge gelöst. Ich wollte in einer Ortschaft links abbiegen, plötzlich ratterte es fürchterlich. Zuerst habe ich an einen Getriebeschaden gedacht. Doch nach kurzem Suchen fanden wir einen Bremsbelag, der sich zwischen Felgenstern und Bremsattel geklemmt hat. Die Vorstellung allein, dieses könnte bei flotter Landstraßenfahrt passieren, ließ mich erschauern.

Nun ging die Saison erst richtig los. Beim Überholen eines Mo's habe ich bei folgender unnötigen, brutalen Bremsung meinem Freund seine Gummikuh abgeschossen. Naja, was soll's! Auf geht's zum Rennring nach Poznan/Polen. Diesmal ging alles gut. Dieser verhältnismäßig gutausgelegte Ring ist sehr zu empfehlen. Die Strecke zeichnet sich durch viele Kur-

ven und kurze Geraden aus, dabei ist alles sehr übersichtlich und zudem noch preisgünstig. Im Laufe der Saison hat mich die Ducati einmal in die Schweizer und zum Abschluß noch in die Italienischen Alpen geführt. Wenn ich mit meiner Ducati in die Berge fahre, dann ist das wie Weihnachten. Man hört die Cavallos richtig wiehern.

Einen Tag vor dem Abmelden meines Mo's legte ich mich zur Krönung in einer von Bauern verdreckten Kurve ab. Leider habe ich dabei meinen neuen SL-Auspufftopf verschrammt. Zudem hat sich mein 16er Hauptbremszylinder verabschiedet. Es war nicht schade drum, der hat sowieso nicht richtig funktioniert. Jetzt habe ich auf einen

18er von Nissin umgerüstet. Der Umbau war ein voller Erfolg, Bremsdruck und Bedienung lassen keine Wünsche offen. Der Bremszylinder stammt von Suzuki und kostet ca. 300,- DM. Mein Tacho hat jetzt 25.000 km drauf und ich bin nach diversen Änderungen und auch Erneuerungen zufrieden.

Eine gute und sturzfreie Saison '94 wünscht Euch Thomas

PS: Nachdem ich einen Mo-Fahrer aus unserem Club zum Umsatteln auf einen Italiener bringen konnte, kann doch nicht alles so schlecht gewesen sein, oder?



Thomas (rechts) mit Freunden auf Tour in der Schweiz.

Hallo Felix,
meine Erfahrungen mit der 900 SS möchte ich gerne an die Motalia-Leser weitergeben.

Juli 91 kaufte ich mir die damals neu erschienene Ducati 900 SS. Bis jetzt bin ich ca. 28.000 km gefahren. Für mich ist sie die Fahrmaschine schlechthin. Das Bild trüben, wie meistens, die Kleinigkeiten. Im Laufe der Zeit habe ich folgende Änderungen vorgenommen:

1. Um das Durchbrennen des Li-Ma-Reglers zu verhindern ein zusätzliches Kabel von Minus Batterie an das Reglergehäuse legen.
2. Auf festen Sitz der Ansauggummis achten, sie



Mit seiner Ducati besuchte Theo u.a. die Isle of Man.

lösen sich gelegentlich und der Motor zieht Nebenluft.

3. Das außenliegende Ventil der Tankentlüftung (kleine Alu-Hülse) öffnen und den Federmechanismus ausbauen (am Besten durch Erhitzen zerlegen). Dieses Ventil klemmt oft und es kommt zu Abmagerungen des Gemisches. Schlauch höher legen

4. Gute Erfahrungen habe ich mit Regina-Ketten gemacht. Sie sind verschleißfester. Gleichzeitig die Übersetzung auf 15/37 ändern, der Motor dreht dann bei 6.000 U/min ca. 300 U/min höher, das entspricht einer 5% kürzeren Übersetzung.

5. Schwingenspiel wird bei der 900 SS oftmals durch lockeren Sitz der Nadellager verursacht. Abhilfe schafft das Einkleben mit Loctite.

6. Den stuckernden Motorlauf zwischen 2.000 und 3.500 U/min bekommt man durch zwei Maßnahmen in den Griff: Langhubigen Gasgriff z.B. der Fa. Tommaselli mit einem Gaszug einbauen, erlaubt präzisere Gasstellung.

Dynojet Vergaserkit bestehend aus geänderter Nadel, Hauptdüse und Schiebefeder plus K+N-Filter wirkt sofort. Ruhiger Motorlauf bei niedrigen Drehzahlen, mehr Drehmoment und deutlich schnelleres Hochdrehen ab 5.500 U/min bis an den roten Bereich. Mehrleistung ca. 3 PS. (versch. Kits bei Dynojet Krefeld, 02151/541698, 280,- DM)

7. Surfex-Kupplungsatz erlaubt dosiertes ein-kuppeln und weniger Streß im Stadtverkehr.

8. Möglichst Stahlflex-Bremsleitungen für die

vordere Doppelscheibenbremse verwenden, härterer Druckpunkt und mehr Sicherheit bei Schreckbremsungen.

8. Härtere Zugstufe, zwei Klicks eindrehen, an der Gabel mildert Kick-Backs beim Herausbeschleunigen aus Kurven auf welligem Belag.

Natürlich besitzen die neuen Modelle nicht mehr die

Ausstrahlung alter Königswellen-Motoren, dennoch bleibt die 900 SS auch nach vielen Kilometern auf Zweizylindern anderer Marken erste Wahl. Gruß Theo









Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

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

Presseschau

Eglis mit Italo-Motoren

"Classic Cycles" berichtet in Heft 1/94 über das jährliche Egli-Treffen. Ein Foto des Artikels zeigt eine Egli-Laverda 750 und als Mittelposter ist eine Egli-Ducati mit Königswellenmotor zu bewundern.

Ducati 900 SS

In einem Vergleichstest der Zeitschrift "PS" muß die Ducati 900 Supersport auf acht Seiten gegen die beiden europäischen Motorräder BMW R 1100 RS und Triumph Sprint 900 antreten. Zusammen mit der 5000 DM teureren BMW belegt die Ducati punktgleich den ersten Platz. Wäre die BMW nicht in der aufpreispflichtigen Kat-Version getestet worden, hätte die Ducati gewonnen, da so der Gummikuh sechs Extrapunkte für Umweltverträglichkeit angerechnet wurden. 15 Fotos zeigen die drei Kontrahenten in der Januar-ausgabe.

Cagiva GP 500

Auf vier Seiten ist in der Zeitschrift "motorrad, reisen & sport" ein Fahrbericht der Cagiva 500 von John Kocinski zu finden, die in dem Januarheft mit der Suzuki von Kevin Schwantz verglichen wird. Zwölf Abbildungen zeigen die beiden Motorräder.

Aprilia Werksrenner

Ein Fahrbericht der Aprilia Werks-Rennmaschinen von Ralf Waldmann, Oliver Petrucciani, Carlos Giro, Jean-Philippe Ruggia und Loris Reggiani ist in Heft 1 von "mo" zu finden. Mit sieben Fotos werden die Fahreindrücke auf vier Seiten bebildert

Moto Guzzi Nuovo Falcone Gespann

Vier Seiten widmet die Zeitschrift "Classic Cycles" einer Story über eine Nuovo Falcone mit Seitenwagen. Neun Fotos zeigen das Gespann in der ersten Ausgabe dieses Jahres.

Husqvarna 610 TE

In dem Januarheft hat die Zeitschrift "Enduro" einen Fahrbericht des Flugschiffs der Marke Husqvarna, die ja zum Cagiva-Konzern gehört, abgedruckt. Der Artikel nimmt drei Seiten ein und sieben Fotos zeigen das Motorrad, daß im Geländerennsport so erfolgreich ist.

Tornado Club

Auf zwei Seiten ist in der "Classic Cycles" eine Clubvorstellung der Benelli Tornado Interessengemeinschaft zu finden. Drei Abbildungen gehören zu dem Clubporträt in der Januarausgabe.

Cagiva 350 W 12

Die Enduro wird in dem Januarheft von "motorrad, reisen & sport" auf vier Seiten getestet. Zwölf Fotos zeigen das Motorrad, mit dem Viertakt-Einzyylinder-Motor.

Aprilia-Endurogespann

Auf eineinhalb Seiten stellt der "Motorradfahrer" ein Wasp-Gespann für den Geländeeinsatz mit dem Motor der Aprilia Pegaso 650 vor. Drei Fotos zeigen das professionelle Endurogespann in der Januarausgabe.

Ducati Monster

Auf vier Seiten wird in der "Biker's live" eine mit vielen Kohlefaserteilen umgebaute Ducati M 900 vorgestellt. Das leichte Monster wird dem Leser mit dreizehn Fotos nähergebracht. Zu finden ist der Artikel in Heft 1/94.

Moto Guzzi Mille GT Gespann

In der Zeitung "Motorrad-Gespanne" Heft nr. 21 schildert ein Leser auf zweieinhalb Seiten mit fünf Abbildungen seine Erfahrungen mit einem Mille GT Gespann mit einem EZS TP II Seitenwagen.

Presseschau

Aprilia Pegaso 650

Als erste Zeitung hat "PS" die Aprilia Pegaso 650 gegen die BMW F 650 antreten lassen. Es ist ja bekannt, daß die neue Einzylinder BMW, die bei Aprilia in Italien gefertigt wird, auf Basis der Pegaso entstanden ist. Der Vergleichstest umfaßt sechs Seiten mit zwölf Abbildungen in der Ausgabe Nr. 1/94.

Husqvarna WR 360

Auf drei Seiten vergleicht "Enduro" in dem Januarheft die Huski 360 von heute mit dem zwanzig Jahre alten Modell aus gleichem Hause, das noch in Schweden hergestellt wurde. Die ungleichen Konkurrenten werden dem Leser durch sieben Bilder näher gebracht.

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
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	Gesselerstr. 1	33106 Paderborn-Elsen
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	33649 Bielefeld
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	38112 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	40211 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	41466 Neuss
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
Die Werkstatt	Ochsenheimer Str. 13	55435 Gau-Algesheim
transmoto	Obertalstr. 4B	56379 Winden
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
NGM-Motorradladen	Grimmstr. 11	91154 Roth-Eckersmühlen
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.

Guzzi Treffen in Mandello, Anno 93

Moin, moin! Tut mir ja fürchterbar leid, daß ich erst jetzt mit diesem Bericht aufschlage, aber manchmal kommt halt immer wieder etwas dazwischen. Egal, was soll's, ich „berichterstatte“ einfach mal drauflos.

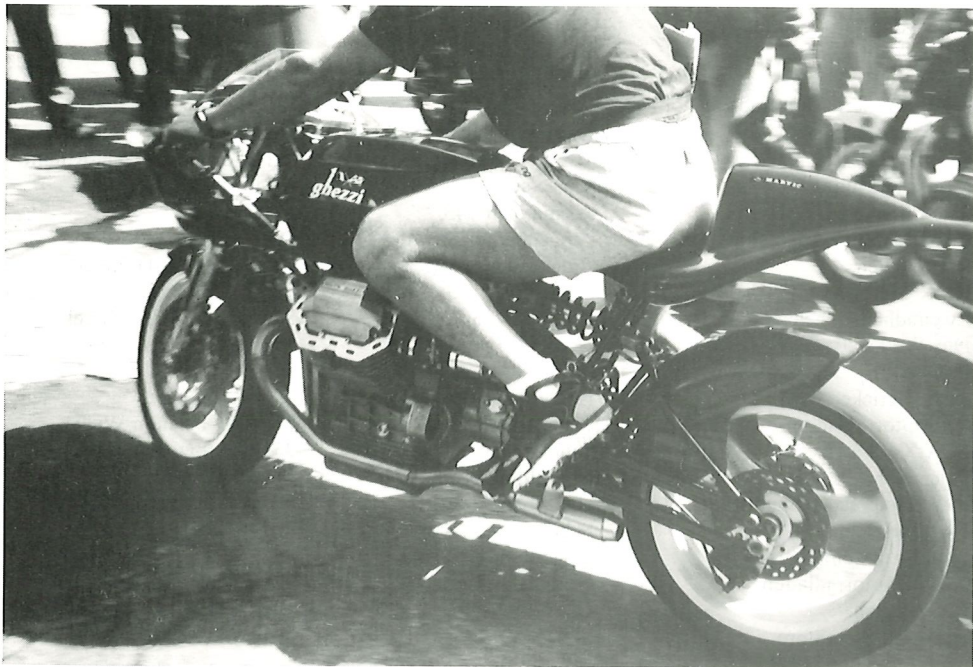
Da ich eh einen etwas längeren Italienurlaub für '93 eingeplant hatte, reiste ich bereits (bei 1A-Erste-Sahne-saurem Regen während fast der ganzen Strecke) eine Woche vorher aus dem schönsten und nördlichsten der deutschen Bundesländer an. Am Freitag, dem 10. September, schlugen in Mandello nach und nach jede Menge Guzzisti auf, die jedoch meistens genauso gut wie meinereiner geduscht hatten.

An diesem Tage traf man sich vor, über, neben, auf und in allen möglichen und unmöglichen Örtlichkeiten, um sich schon mal für den 11. und 12., die eigentlichen Veranstaltungstage, ordentlich warmzufeiern.

Am Samstag ging's dann richtig zur Sache: Alles, was Rang und Guzzi hatte, schlug im ansonsten eher „verdrömelten“ Mandello del Lario auf.

Kein Wunder, da das Wetter sich mittlerweile der V2-Fangemeinde erbarmt hatte, und uns mit ca. 25-gradigem Sonnenschein der Pelz gewärmt wurde.

Da möchte ich am Rande noch einige Guzzi-Treiber erwähnen, die ich auf einem Campingplatz in Mandello ankommen sah: Die Jungs kamen aus Polen, und die Bikes waren schlichtweg das härteste unter der Sonne. Alles, was ich bisher an Ratbikes gesehen habe, war gegen diese martialischen Eisenhaufen, welche mit echt hammer-harten



In Mandello gibt es immer wieder außergewöhnliche Guzzis zu bestaunen. Diese Ghezzi-Guzzi drehte hoch wie ein Zweitakter und war sehr schön gemacht.

Methoden zusammen und am laufen gehalten wurden, die reinste Liebeserklärung an den TÜV. Aber, Hut ab, die Jungs sind dabei! Sämtliche Campingplätze in und um Mandello waren regelrecht mit Guzzis gepflastert, sogar der Stadtpark (oder was das auch war) wurde den Ballermännern zur Verfügung gestellt.

Die Leitung der ganzen Veranstaltung hatte u.a. Bruno Scola in die Hand genommen. Für ca. 20 Mark Nennung gab's einen (leider widerlich-gelben) Rucksack, diverse Vini-Rossi gratis sowie die Möglichkeit zu einer Bootsfahrt auf dem Lago di Como.

Weiterhin wurden auch noch Hubschrauber-rundflüge von ca. 15-minütiger Dauer angeboten, welche ich mir jedoch aufgrund galopierenden Monetenschwundes verkneifen mußte.

Ansonsten wurde den ganzen Tag über gestaunt, bestaunt, geguckt und gehört. Besonders interessant ist natürlich für jeden Guzzi-Fuzzi die Werksbesichtigung. Dieses war am Samstag und Sonntag durchgehend geöffnet; man konnte wirklich alles hautnah ansehen, begabbeln und beschnüffeln. Das gleiche galt auch für das im Werk befindliche Museum, aber über diese beiden Attraktionen werde ich irgendwann mal einen Extra-

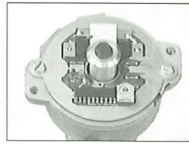


Oben: Frau mit Wau.

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

Bericht zusammenschreiben, da es einfach zuviel zu bestaunen gab.

Samstagabend war Party auf einem ca. fußballfeldgroßen Platz in Mandello angesagt. Futterstände ringsum (gut + billig), jede Menge Sitzreihen und Tische, internationales Stimmengewirr allerorts und „Biär“ sowie „Vino Karacho“!

Party all over, einfach Spitze!

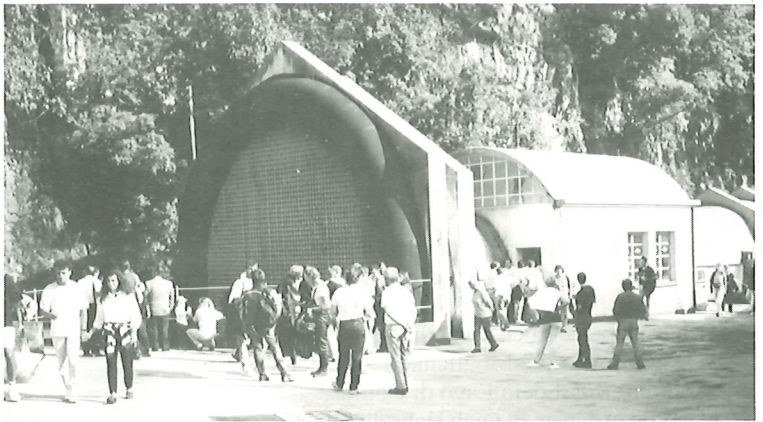
Gegen 23.00 Uhr wurde besagte Party dann durch ein derbes Gewitter inklusive Wolken-

bruch für beendet erklärt, was uns jedoch überhaupt nicht daran hinderte, in den vielen Bars, Trattorias und Cafes einfach weiterzuspumpfen und Benzin zu quatschen.

Am Sonntag morgen ging's bei strahlendem Sonnenschein munter weiter, wobei zu bemerken wäre, daß sich gerade an diesem Tage sehr viele Familien in-

klusive Kind, Hund und Kegel unter's Bikervolk mischten, um kräftig dabeizusein. Irgendwie ist die gesamte Atmosphäre wesentlich lockerer als bei uns; sogar die Jungs von der Carabinieri stellten ihre T5 auf den Seitenständen, um anschließend die Weinstände zu testen, anstatt - wie hierzulande üblich

- herzynfarktgefährdet die Kelle zu schwingen und harmlose Biker zu belästigen. Der Sonntag verlief in Bezug auf die Veranstaltung ähnlich wie der Vortag, und ab der Mittagsstunde lichteten sich die Reihen der Guzzisti bereits erheblich, um am späten Nachmittag wieder Ruhe in das schläfrige Mandello einkehren zu lassen.



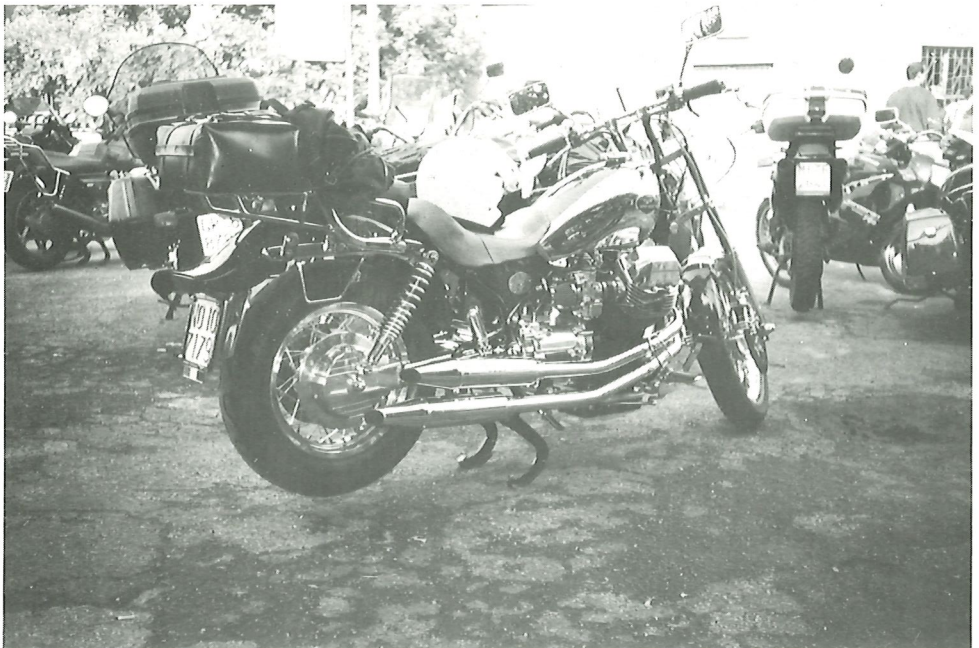
Der berühmte Windkanal im Werk.

Mein Fazit: Zweieinhalb Tage Party, passables Wetter, jede Menge geniale Mopeds, gute Atmosphäre - Herz, was willst du mehr? Ach so, die Teilnehmerzahl: Nennungen ca. 1400, geschätzte Anzahl der Guzzis: 4000-5000!!

Noch Fragen?

Bis zum nächsten Treffen!

Wahbel



Guzzi-Lowrider aus Novara, handwerklich allerbeste Arbeit.

Die Zeit ist gekommen....

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



Jetzt auch lieferbar
für Aprilia- und
Laverda-Fahrer!

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

Nur 49,- DM
incl. Porto und
Verpackung!

EUROSPEED
VIDEOS

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos für Viertaktfans

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

Je ca. 60 Minuten Rennszenen, Technik und Details

Die Motorrad-Sport Videos für Insider

Absender:

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

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

Motiv: APRILIA 49,- DM

Motiv: DUCATI 49,- DM

Motiv: GUZZI 49,- DM

Motiv: LAVERDA 49,- DM

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

Datum

Unterschrift

Bitte
freimachen,
falls Brief-
marke zur
Hand

Antwort

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

Absender:

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

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

Ducati-Clubrennen Assen 1991 59,- DM

Ducati-Clubrennen Assen 1992 59,- DM

Ducati-Clubrennen Zeltweg 1992 59,- DM

Ducati-Clubrennen Zeltweg 1993 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 1990 49,- DM

Sound of Singles-Cup 1990 49,- DM

Sound of Singles-Cup 1991 59,- DM

Datum

Unterschrift

Bitte
freimachen,
falls Brief-
marke zur
Hand

Antwort

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

Motalia, die Zeitung für italienische Motorräder

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

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 beigelegt.

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

BLZ: _____

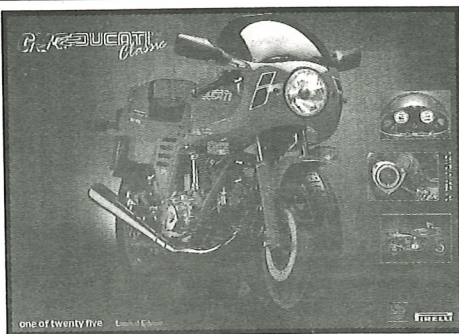
Konto-Nr: _____

Bank: _____

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

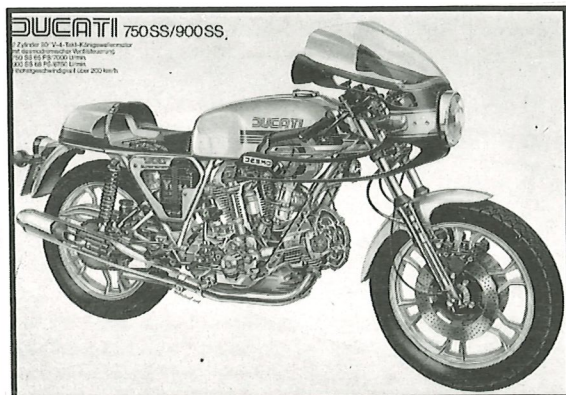
Datum: _____ Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite nicht vergessen!!



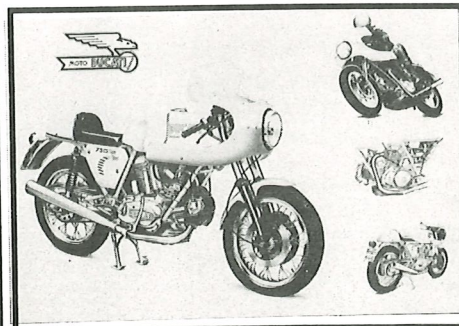
Ducati-Poster

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



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

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



Absender:

Bitte freimachen, falls Briefmarke zur Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos.

Bitte Telefonnummer nicht vergessen!

Rubrik: _____

Text: _____

Antwort

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

Absender:

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten Poster.

per Scheck/bar über DM liegt bei.

per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

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

Bitte freimachen, falls Briefmarke zur Hand

Antwort

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

Datum _____ Unterschrift _____

Basteltips

Gummimatte als Windschutz

Hallo Felix + Co!

Ich habe früher immer Schwierigkeiten im Winter mit der Öltemperatur gehabt! Das heißt: keine Betriebstemperatur/unrunder Lauf usw.

Hier jetzt die ultimative Lösung: Eine Autogummimatte aus dem Kaufhaus oder vom Schrottplatz passend schneiden und mit Kabelbindern an Sturzbügel + Rahmen befestigen! Zu empfehlen ab +10°C und tiefer. Achtung! Öltemperatur beachten!

Verfeinerung: runden Ausschnitt für Limadeckel schneiden und bei Bedarf (ab -5°C und kälter) mit Druckknöpfen ausgestattetes Teil darüber knöpfen!

Lehmannfahrer! Ich habe die Matten auch schon in rot gesehen!

Viele Grüße an alle, die mich kennen + ein gutes '94

Ballermeier/Wöbbel

P.S. Ich fahre die Matte den 3. Winter! Bei -15°C und ruhiger Fahrweise schöne 80° Öltemperatur, 100%ig!

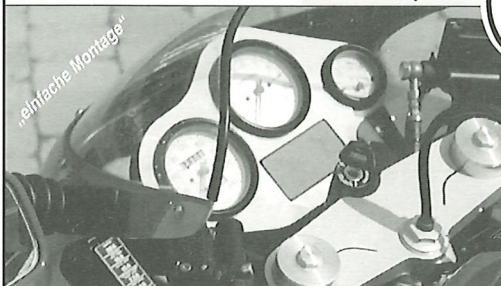
Easy Clutch - die Kupplungerleichterung

Aus dem Geländesport kommt ein etwa streichholzschachtelgroßes Teil, daß die Kupplungsbetätigung erleichtert. Die Funktionsweise des Easy-Clutch ist sehr einfach, in dem Gehäuse befindet sich ein kleiner Hebelarm. Doch wer in der Schule aufgepaßt hat, weiß, was man an Kraft spart, geht an Weg verloren. Da aber bei den meisten Motorrädern mehr als das doppelte des nötigen Kupplungsweges vorhanden ist, sollte es hier keine Schwierigkeiten geben. Falls doch, hat man die Möglichkeit, das Hebelverhältnis des Easy-Clutch in mehreren Stufen einzustellen, bzw. anzupassen. Es gibt zwei Ausführungen mit unterschiedlichen Nippeln, die aber doch meistens individuell geändert werden müssen. Um das Teil möglichst unsichtbar unterzubringen, bietet es sich an, den originalen Bowdenzug unter dem Tank zu zertrennen, und dann müssen sowieso neue Nippel angebracht werden.

Der Easy Clutch kostet ca. 90 DM und ist in Moto Cross-Läden oder bei der Firma WIMI, Tel. 0431/641575 erhältlich.

Alu-Cockpitblende von

mit und ohne integriertes Zusatzinstrument, eloxiert in 7 Farben, auch grün oder poliert.



055 43/4 71 73

Fax: 055 43/4 72 73

Herstellung + Vertrieb

W & M Design

Postfach 103151

34117 Kassel

4 Sportrasten für 169,⁸⁰

auch paarweise lieferbar DM 98,⁹⁰

Alu-CNC-gefräst in 7 Farben eloxiert, passend zu den Cockpitblenden



Lieferbar für **DUCATI** und jap. Sportmaschinen

- Nur Cockpitblende ab DM 69,-
- Blende mit Integrationsmöglichkeit eines Zusatz-Instruments DM 99,-
- Racimex Instrument am Besten gleich mitbestellen (z. B. Öltherm., Öldruck oder Quarzuhr)!
- auch erhältlich: Veglia Ölthermometer 98,-

Passend nur für Originalhalter

DUCATI Triumph und jap. Sportmaschinen

Farbprospekt DM 5,- in Briefmarken.

Der Guzzi Bazillus und seine Folgen

Immer wieder lese ich in der Motalia Geschichten über Italienerfahrer und ihre Mopeds. Es sind so tolle Berichte dabei, daß nun auch ich meinen Senf dazugeben muß.

Es begann so um die 1979-1980.

Einer meiner Klassenkameraden verkaufte seine 750er Honda und auf einmal stand da nun eine Moto Guzzi Le Mans II in seiner Garage.

Feuerrot, hochgezogene Auspuffe und offene Trichter. Auf den Auspuffen stand Lafranco-ni Riservato Competitione. Er lies den Motor an und mir lief ein kalter Schauer über den Rücken, überall Gänsehaut. Und ich armer Wicht hatte kein Geld und einen Vater, der in seiner Jugendzeit so heftig Motorrad gefahren ist, daß er nun Angst um seinen Sohn hatte. Er unternahm alles, um mich daran zu hindern, ein Motorrad zu kaufen.

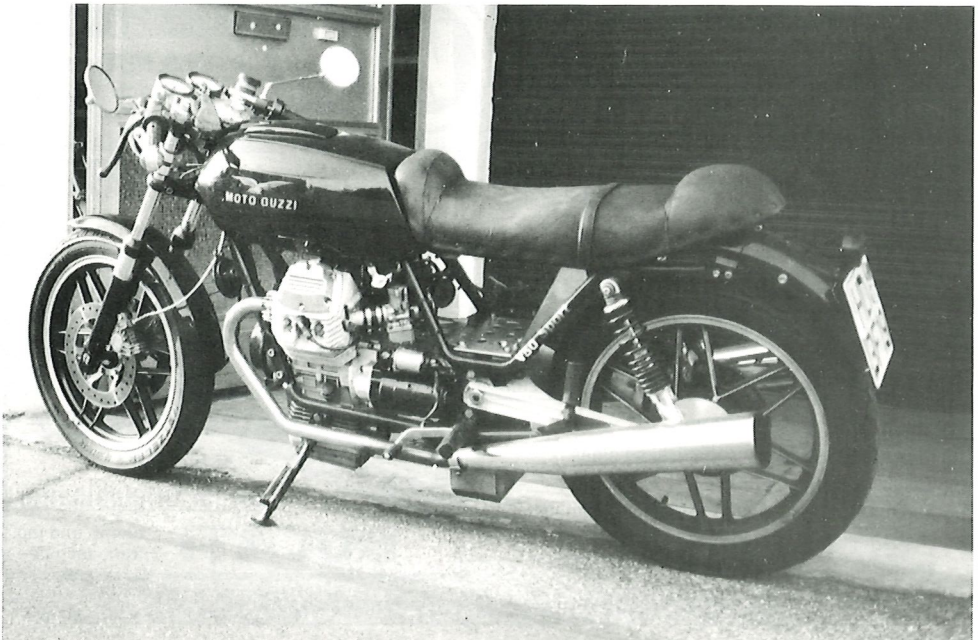
1981, dann Urlaub in Norditalien.

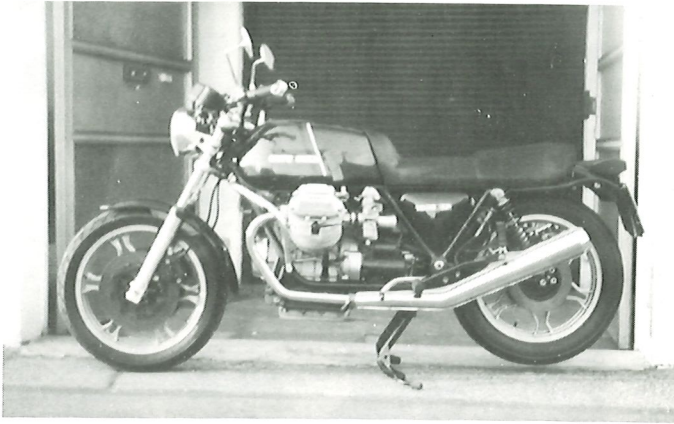
Lago Maggiore, Luganer See und dann Lago di Como. An diesem herrlichen See an der Ostseite gen Süden. Gegen Abend in einer Ortschaft namens Mandello del Lario angekommen und gezeltet.

Ich unwissender staunte nur, wo man hinsah Schilder mit Moto Guzzi. Auf dem Campingplatz erfuhr ich dann, daß diese Teile hier gebaut werden. Also Werk gesucht und mal probiert, ob man da irgendwie reinkommt. Es standen noch andere Leute rum und wir hatten Glück, Museumsbesichtigung war angesagt.

Diese engen, verwinkelten Treppenhäuser auf und auf einmal Oldtimer vom Feinsten, soweit das Auge reichte. Dann der Raum mit den moderneren Fahrzeugen. Ich stolperte fast über etwas kleines, rotes, V 35 Imola stand drauf. Da gibts eine 500er, die sieht genauso aus, meinte einer. Das wars dann, meine Sicherung brannte durch.

Unten: Mit einer V 50 Monza fing es damals in Mandello an. Heute umfaßt die Guzzi-Sammlung fünf Motorräder.





Als zweite Guzzi wurde eine SP angeschafft, die durch einige Umbaumaßnahmen verändert wurde.

Aus einem normalen Menschen wurde ein Spinner, der von V2 Zylindern und diesem sonoren Brummeln träumte. Die wollte ich haben, 500 ccm, 185 kg vollgetankt!!!! „Gänsehaut!“ Es folgten 4 Jahre träumen (kein Geld) und Gänsehaut bei jeder Guzzi oder Ducati, die vorbeidonnerte.

1984 kaufte ich dann eine Honda CB 400 N. Naja, eine Honda halt, bei der mit 120 km/h in langgezogenen Kurven ein ekelerregendes Rühren durch die ganze Kiste ging. Beim Bremsen in Schräglage kam die Fuhre schlagartig hoch. Aber wenigstens mal ein Motorrad.

1985 kam der Lichtblick, als ich mit ein paar Kumpels zusammen saß. Einen, den ich nicht so gut kannte, hörte ich V 50 Monza sagen. Meine Ohren wurden größer als die eines afrikanischen Elefanten. Der wollte dieses Teil tatsächlich verkaufen. In Windeseile war die Honda in die Zeitung gesetzt und verkauft. Mit diesem Geld ging ich zu dem Typen und kaufte die Monza. Ende '85 fuhr mich dann einer um: die schöne Monza war kaputt (Totalschaden).

In einer Zeitung inserierte jemand eine V 50 Monza, klar fuhr ich hin, um zu gucken. Die Guzzi sprang zur Probefahrt nicht an, da die O-Ringe der Vergaserdeckel eingeklemmt und die Vergaser völlig verstellt waren. Also O-Ringe richtig montiert, Motorrad fremd-

gestartet, Vergaser eingestellt und synchronisiert. „So ruhig lief die ja noch nie!“ meinte der Besitzer völlig überrascht.

Nach der Probefahrt stand mein Entschluß fest: „Die will ich haben.“ EZ 85, 4000 km und von 5500,- auf 4500,- runtergehandelt, das wars. Das Geld von der Versicherung aus dem Unfall kam und kam nicht. Frühjahr '86 war dann endlich die Kohle da. Nix wie hin zum Monza Besitzer, auf 4000,- runtergehandelt und endlich

war da wieder eine Guzzi in der Garage. Danach folgte die Zeit des Umbaus und des Abspeckens. Aber alles mit möglichst geringem finanziellen Aufwand.

1990 lernte ich dann meine jetzige Freundin kennen. Sie wollte nach einem schweren Motorradunfall 1981 nie wieder Motorrad fahren. Auch dieses Herz brach meine kleine Guzzi. Nach kurzem „Und ich traue mich doch!“ auf einer Suzuki GT 185 folgte dann der erste Ausritt von Iris auf der Monza.

„Nur mal kurz eine Viertelstunde in der Ortschaft probieren.“ waren ihre Worte. Nach einer Stunde kam sie dann zurück. Die Mundwinkel an den Ohrläppchen und mit der Ausrede: „Ich hab mich verfahren.“

Als ich schließlich von der Knochelei, Suzuki oder Guzzi fahren, die Nase voll hatte, wurde die Suzi verkauft und eine SP 1000 angeschafft. SP deshalb weil eine gute Basis für einen Umbau vorhanden war und sie mit 27000 km und 5500,- DM ein günstiges Angebot war. Ausfahrten ab sofort auf zwei Guzzis.

In dieser Zeit bekam ich einige Guzzi Bücher geschenkt, die auch meine Freundin durchblättere. Blick und Atem blieben bei den Bildern der 750 S3 fast ständig stehen. Ein Traum war geboren. (Doch davon später.)

1991 fuhr ich nach Mandello auf das Werkstreffen. Der Motor der 1000 Daytona faszi-

nierte mich schon seit langem, nur die Optik der ersten Vorstellungen erregte in mir Brechreiz. Ich baute sie in meinen Gedanken so um, daß sie mir gefiel. Im Werk stand die Daytona genauso, wie sie gebaut werden sollte. Zu allem Übel aber exakt so, wie ich sie mir vorgestellt hatte. Also als Resultat, Gänsehaut am ganzen Körper. Mir schoß nur ein Gedanke durch den Kopf. „Die will ich haben, egal wie.“ Die Reaktion meiner Kumpels: „Du spinnst“. Mein Argument: 1981 war ich in Mandello und sah die Monza. 1985 hatte ich sie. 1991 war ich in Mandello und sah die Daytona. Bis spätestens '95 wollte ich sie haben. Diesmal ging es jedoch nicht solange. Laut den ersten Gerüchten sollten nur 500 Stück gebaut werden, also war Eile geboten. Anfang Juli '92 stand ich dann bei Peuker & Streeb in Straubenhardt und sagte: „Ich will eine Daytona“.

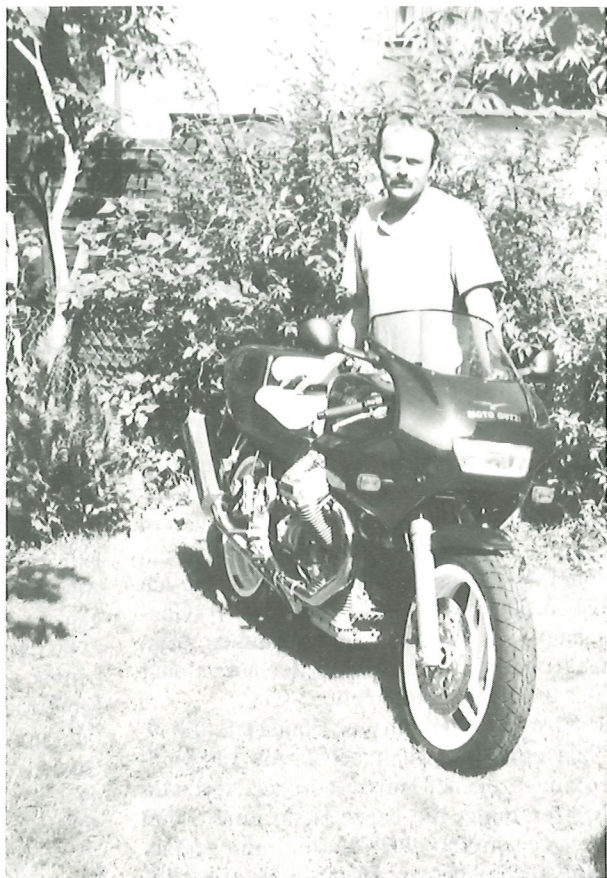
Hendrik Peuker sehr fix, legte mir sofort ein Bestellformular unter die Nase und ich unterschrieb.

Mitte August konnte ich sie dann abholen. Nach den letzten Treffen 1992 waren dann auch die letzten Zweifler davon überzeugt, daß ich der totale Spinner bin und meine Worte vom letzten Jahr wahr gemacht hatte.

Die Herren Peuker und Streeb konnten nicht verstehen, daß einer, der mit der Monza jeden Pfennig dreimal umgedreht hatte, auf einmal eine Daytona gekauft hat.

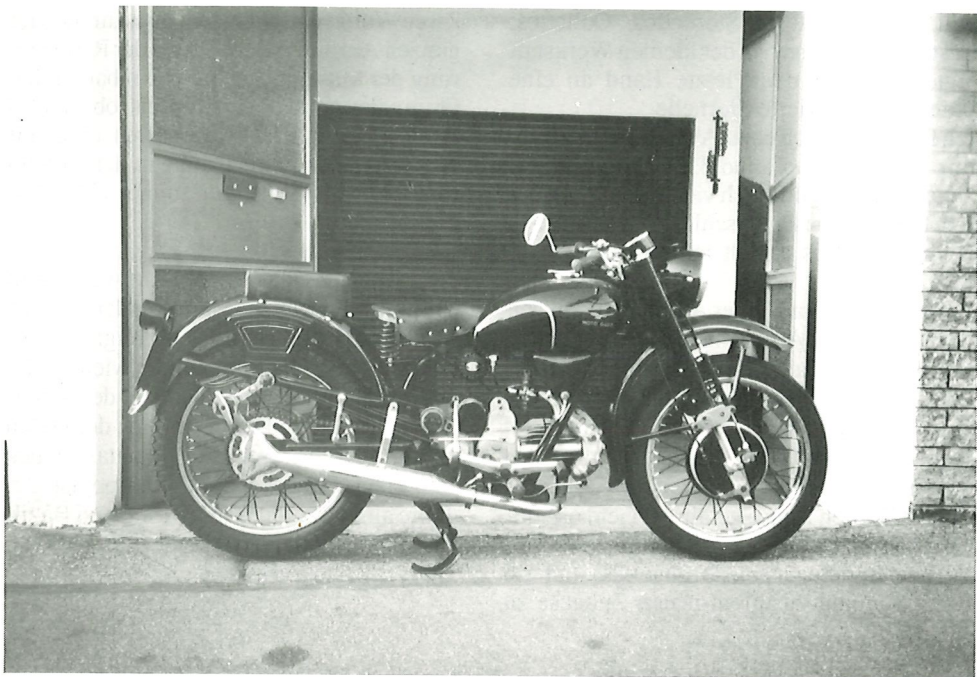
Beim Durchblättern der Guzzibücher verharnte meine Freundin Iris immer wieder bei den Bildern der S3. Wenn man (Frau) so eine hätte, vielleicht mit grünen Streifen?

Im Motalia stand dann im Anzeigenteil eine zerlegte S3. Bei der Besichtigung stellten wir fest: „Die hat ja grüne Streifen.“ Gesehen, gekauft!!!

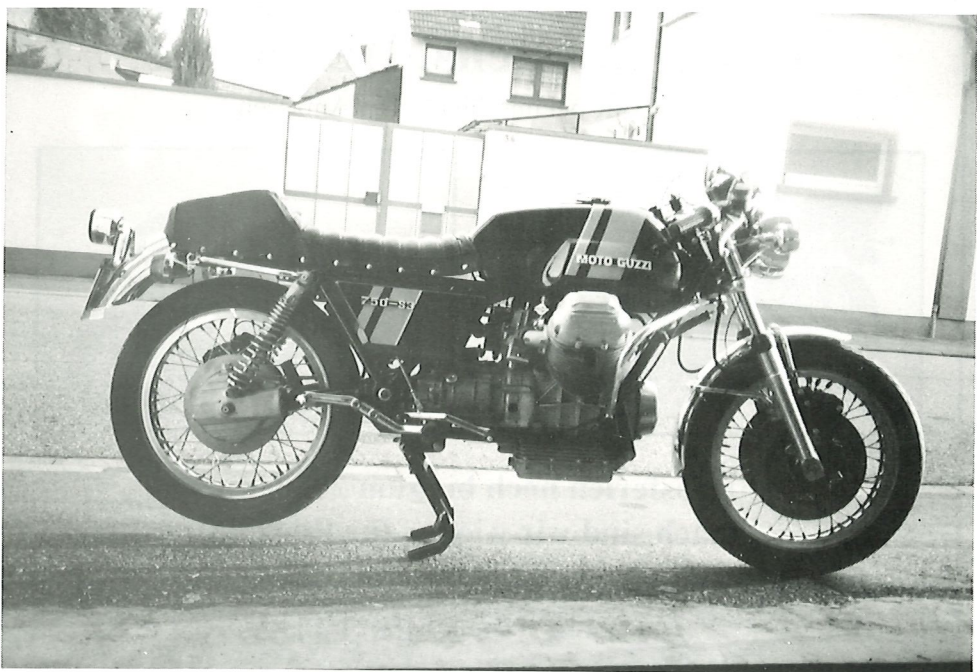


Mit der Daytona erfüllte sich Ralph einen Traum.

Nun bin ich kräftig am Schrauben. Es ist ein Horror, ein Motorrad zusammenzubauen, das man nicht genau kennt und nicht selbst zerlegt hat. Aber wenn sie fertig ist und läuft, ist aller Kummer vergessen, dann ist sie ein echtes Sahnestückchen. Ich sehe Iris jetzt schon mit funkelnden Augen vor ihr stehen und ihre ersten Meter damit fahren. Wer weiß, vielleicht verfährt sie sich ja wieder. Eigentlich wollte ich meine Guzzi Geschichte mit dem Bericht über die S3 von Iris beenden. Doch dann kam das Raduno in Mandello 1993. Montags danach meinten einige Freunde: „Gehen wir mal schnell zu Lucchi Restauri in Mandello. Der hat immer was interessantes da stehen.“ Gesagt getan. Dort angekommen erblicken wir eine Wiese



Zwei Guzzis aus unterschiedlichen Epochen. Oben die Airone von 1952 und unten die 750 S3, die noch nicht ganz fertiggestellt ist.



voll mit verrosteten Stornellos, Gallettos, Lastdreirädern usw. In der kleinen Werkstatt legte der Chef dann letzte Hand an eine prächtig restaurierte Stornello.

Ich fragte ihn nach einer Airone und er zeigte mir eine Turismo anno 52. Schön war sie, zugelassen und für mich viel zu teuer, dachte ich. Doch irren ist menschlich. Auf die Frage nach dem Preis erhielt ich die Antwort: 5 Mio. Lire.

Zum ersten Mal auf einer Airone fuhr ich von Mandello nach Abadia zum Campingplatz. Es galt schließlich, Iris von meinem Vorhaben, Aironebesitzer zu werden, zu überzeugen. Die Antwort von Iris war: „Du spinnst“, womit Sie mir nichts neues erzählte, also Airone reserviert.

Dienstag nach Hause gefahren, Geld organisiert. Samstag wieder nach Mandello und Airone mit Seat Toledo abgeholt, um sie dann Sonntag zu ihrem neuen Zuhause zu bringen.

Zwei Worte verfolgten mich während der ganzen Airone Aktion. Ob bei der Reservierung der Maschine, ob beim Umbau in den Originalzustand ohne Aufpreis, ob Ersatzteilversorgung und Reparaturen oder auf die Frage „bekomme ich die in den Toledo rein“. Die Antwort war immer „No Problem“.

Euer Ralph

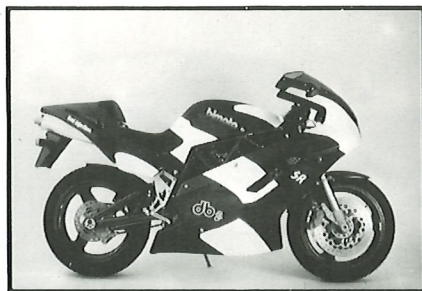
P.S. Übrigens das erste Wort von Sohn Philipp war nicht „Mama“ oder „Papa“ sondern „Guzzi“. Nächstes Ereignis: Großer Preis von Deutschland der Motorräder in Hockenheim Philipp sitzt auf der Schulter von Ralph und beim Anblick der vielen Motorräder war sein Kommentar „Guck mal, lauter Reiskocher“. Philipp ist 3½ Jahre alt und bereits Opfer des Guzzi Bazillus. Wen wunderts bei den Eltern.

Eure Iris und Philipp

Euer Spezialist für Italiener und mehr...!

Claus Carstens, Hennstedt

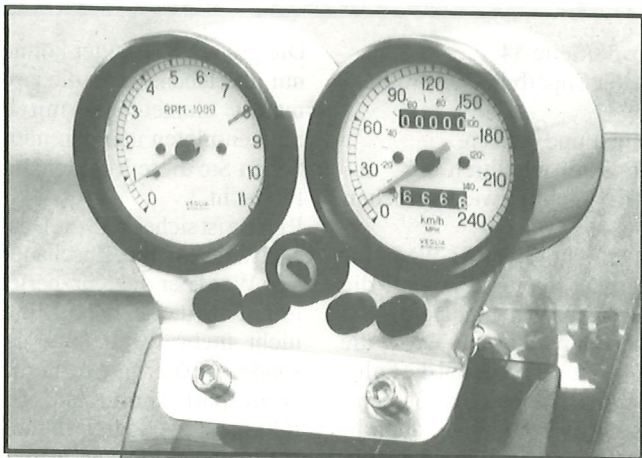
DB 2 SR bei uns "live" zum Anfassen



**Betriebsferien noch bis zum 20. Januar,
danach sind wir wieder für Euch da.**

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

Aluminium-Cockpit für Moto Guzzi



Das Cockpit ist aus Aluminium hergestellt und hochglanzpoliert.

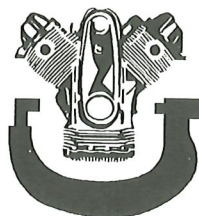
Das Cockpit wird mit Kontrolllampen und Deckeln (für Rückseite) geliefert .

(Instrumente und Zündschloß sind nicht im Lieferumfang enthalten.)

Das Cockpit paßt für T, T3, T4, G5, SP, Cali I + II, LMI + 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

aprilias



Leserbriefe

Betr. Motalia Nr. 58/Seite 34

„Wie wird es mit der Superbike-WM weitergehen.“

Sehr geehrte Damen und Herren, als Rennsportfan kann ich Ihnen o.g., unglücklichen Beitrag nicht unwidersprochen lassen.

Da gibt es also eine Rennserie (SB-WM), für die „eigentlich“ großes Interesse besteht - die aber immer weniger Zuschauer anzieht. Und dann gibt es eine Rennserie (GP-WM), die eigentlich niemand interessiert, weil die Fahrzeuge „mit Straßenmaschinen keine Gemeinsamkeit haben“ - die aber Zuschauer mobilisiert und meistens vor vollen Tribünen läuft. Nun wäre als erstes zu fragen, warum sich die Zuschauer permanent die „falschen“ Rennen ansehen? Ist diese beschworene „Seriennähe“ für den Rennsportfan überhaupt wichtig? Ich glaube nicht, denn dann würde auch die Formel I vor leeren Rängen stattfinden. Und zu dieser „Seriennähe“ darf noch bemerkt werden, daß sicher die meisten auf dieser Welt gefahrenen Zweiradfahrzeuge immer noch Zweitakter sind.

Eine Identifikation mit den Fahrern, die Sie aus gutem Grund nicht ansprechen, ist in der SB-WM kaum möglich - über den Bekanntheitsgrad von Leuten wie Russel, Fogarty, Slight, Falappa, Bontempi, Lindholm etc. gegenüber Schwantz, Kocinski, Harada, Reggiani, Raudies, Waldmann, Bradl etc. erübrigt sich ein Vergleich ja wohl.

In der Superbike-WM sind genau diejenigen Fahrer dabei, die mit der hohen Leistung einer modernen 500er-GP-Maschine überfordert sind oder die, die SB als „Sprungbrett“ in die GP-WM nutzen wollen. Es gibt sicher keinen SB-WM-Piloten, der nicht sofort auf die 500er Werksmaschine steigen würde. Umgekehrt ist dies freilich nicht so. Wenn denn schon ein Spitzenfahrer der GP-Szene in die SB umsteigt (Garriga), dann doch nur, weil wegen „ungenügender Leistung“ kein Werksvertrag mehr angeboten wird.

Die großen Viertakter können als Rennserie nur überleben, wenn die japanischen Werke massiv einsteigen - mit bester Technik, Spitzenpiloten und den nötigen Sponsoren. Sehen Sie diese Möglichkeit ernsthaft?

Ich nicht.

Richtig ist sicher, daß die Deutsche Superbike-Meisterschaft ihre Zuschauer regelmäßig findet. Wer aber die Kurzberichte im DSF verfolgt hat (die etwa ab Mitte der Saison gar nicht mehr regelmäßig gesendet wurden, sondern später nur noch die GP-Pausen bei „Eurosport“ verkürzten), der wurde das Gefühl nicht los, lediglich mit Kawasaki-Werbefilmen gefüttert worden zu sein.

Was passiert, wenn diese Firma aussteigt?

Gut, dann läuft es als Ducati-Cup noch eine Weile, aber ganz zwangsläufig wird es enden wie die deutsche BOT-DM.

Der Rennsport insgesamt verliert zu Recht an Bedeutung (in den 60er Jahren gab es bei GPs bis zu 400 000 Zuschauern), weil sich heute von der Rennstrecke so gut wie nichts mehr auf die Straße übertragen läßt. Reifen und Fahrwerke sind für unseren engen europäischen Raum ausreichend, und Motorleistungen von über 150 PS bei einem Motorrad braucht im Dauerstau und bei einer sicher folgenden Geschwindigkeitsbeschränkung ernsthaft niemand. Rennsportaktivität und Verkaufszahlen haben nichts miteinander zu tun, denn es gibt eine ganze Menge Firmen, die verkaufen, ohne im Motorsport engagiert zu sein.

Der Zuschauer will, und das ist sein gutes Recht, Spitzensport sehen. Dies kann er im Moment nur in den drei GP-Klassen. Hier sind alle namhaften Werke (außer Kawasaki und BMW) vertreten - mit bestem Material, gut organisierten Teams und den besten Fahrern. Sicher haben auch Viertakt-Rennen ihre Berechtigung, aber der Stellenwert scheint mir noch weit unter Ihrer herbeigeschriebenen Wunschvorstellung zu sein. Eine gute Superbike-Maschine ist in etwa so schnell wie eine mittelmäßige 250er GP-

Leserbrief

Maschine - damit ist nun einmal Spitzensport mit all seinen Kriterien nicht zu realisieren. Boris Becker spielt schließlich auch nicht mit einer Dachlatte Tennis, oder?

Mit freundlichen Zweitaktgrüßen

Bertram Sattler

*In dem oben kritisierten Artikel (siehe Motalia Nr. 58, Seite 34) befaßten wir uns mit der schlechten Vermarktung der Superbike-Weltmeisterschaft. Als Einleitung stellten wir lediglich die Behauptung auf, daß die meisten Motorradfans den Viertaktern der SB-WM mehr Interesse gegenüberbringen, als den Zweitaktern der Straßen-WM. Es ging in dieser Einleitung **nur** um die Motorräder. In keinster Weise haben wir eine vergleichende Wertung dieser beiden Rennklassen vorgenommen oder gar behauptet, die eine Rennklasse wäre "die Richtige" und die andere "die Falsche". Genausowenig haben wir behauptet, daß die GP-WM "eigentlich niemand interessiert". Hier hat Herr Sattler anscheinend etwas gelesen, was gar nicht da stand. Ich habe nur geschrieben, daß die Viertakter der SB-WM, also die Motorräder selbst, für die meisten Motorradfahrer interessanter als die Zweitakter der GP-WM sind, die mit normalen Serienmotorrädern nichts gemein haben.*

Das die Seriennähe und überhaupt die Fahrzeugkonstruktionen heutzutage nicht mehr das Hauptkriterium sind, ist wohl bekannt. Aus den Markenweltmeisterschaften sind schon in den fünfziger Jahren Fahrerweltmeisterschaften geworden. Und heutzutage wird im Motorsport ein ginantischer Personenkult betrieben. Daß die GP-Stars bekannter als die Superbike-Piloten sind, ist ebenso unbestritten, denn der GP-Sport wird professionell vermarktet, ganz im Gegensatz zu der SB-WM. Und damit sind wir ja genau bei dem Hauptthema des kritisierten Artikels: Ohne ordentliche Vermarktung kein Bekanntheitsgrad.

Noch eine Bemerkung zur Seriennähe; erst führt Herr Sattler auf, daß die Seriennähe für den Rennsportfan nicht wichtig ist, ein paar Absätze später widerspricht er sich selbst mit dem Satz: "Der Rennsport insgesamt verliert zu Recht an Bedeutung, weil sich heute von der Rennstrecke so gut wie nichts mehr auf die Straße übertragen läßt" und begründet damit zurückgehende Zuschauerzahlen. Während zu der Superbike-WM zwar im Vergleich immer nur wenig Zuschauer kommen, herrscht im GP-Sport doch ein regelrechter Zuschauerschwind, teils bedingt, durch die hohen Eintrittspreise. Zum großen Preis von Deutschland kamen 1993 gerade 38.000 Zuschauer (1991 waren es noch über 100.000), von "meistens vollen Tribünen" kann hier wirklich nicht mehr die Rede sein. Etwas befremden tut mich die Aussage, daß in der Superbike-WM Spitzensport nicht möglich sein soll, denn "eine gute Superbike-Maschine ist in etwa so schnell wie eine mittelmäßige 250er GP-Maschine - damit ist nun einmal Spitzensport mit all seinen Kriterien nicht zu realisieren." Da Herr Sattler hier anscheinend Spitzensport mit Geschwindigkeit gleichsetzt, kann seiner Meinung nach sicherlich mit den noch langsameren 125er GP-Maschinen erst recht kein Spitzensport durchgeführt werden. Außerdem wird die Aussage: "Eine gute Superbike-Maschine ist in etwa so schnell wie eine mittelmäßige 250er GP-Maschine" dadurch widerlegt, daß sowohl in Hockenheim wie auch in Misano und Assen der Rundenrekord für Superbikes unter dem der 250er liegt!

*Übrigens hatte ich keine Probleme, alle Rennen der SB-DM im DSF zu sehen und auch auf Video aufzunehmen. Sie wurden nicht - wie behauptet - im DSF abgesetzt und als Lückenbüßer in den GP-Übertragungen des Senders Eurosport gezeigt, sondern sie wurden **zusätzlich** im Eurosport gezeigt. So wird eine Rennserie professionell vermarktet.*
Felix Hasselbrink

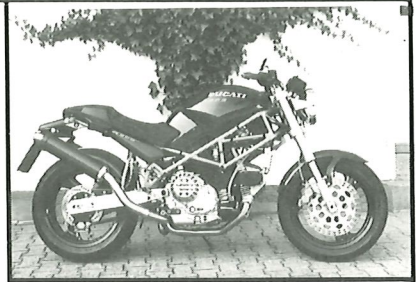
Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI

bimota

RPR Ducati

Deutscher B.O.T. Meister '91



Freier Ducati Händler

Exclusive Zweiräder * Top Service

Motor Tuning u. Optimierung * Fahrwerke

Sonderanfertigungen * Alle '94er 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

**Neu: Monster Alu-Cockpit mit DZM, CNC gefräst,
vormontiert, einfache Selbstmontage**

Exclusive CNC-gefräste RPR Spezial Teile für Ducati Modelle

Fußrastenanlagen mit Exzenter und Zubehör f. 750/900/888/900 M.	849,-
Bremsankersystem mit Zugstrebe incl. Stahlflex f. alle Modelle	549,-
Motorentlüftungsstutzen mit Kühlrippen und Ölabscheider dto.	129,-
Alu Stummellenker in verschiedenen Ausführungen f. 750/900/888	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 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 !!!

Alu-Deltaboxfahrwerk mit TÜV für alle Zahnriemen-Ducatis

.... 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

Aspes

Aspes Hopi 125, Bj. 81, mit Brief, Zul. möglich, VB 1200,-; Suche Juma oder Teile, alles anbieten, Tel. 02853/39241

Benelli

Suche Auspuffanlage für 500 LS/Quattro, Tel. 040/7323140 AB

Cagiva

Suche für Cagiva SST 350, Rep.-Handbuch, techn. Daten u. sonstiges (Teile usw.), Tel. 0431/734003

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

Elefant 900 ie GT, EZ 6.93, 3200 km, DNL-Garantie, Neuzust., 14.900,- DM, Tel. 02351/54037

Verkaufe Cagiva 650 Alazzurra ohne Motor in Teilen, Tel. 05322/6391 ab 17.00

Ducati

Verk. f. 900 S2 '84 Tank, Verkl., Sitzb., Bürzel, Seitend., Marzocchi, Silentium, Dell'Orto 32, etc., anhrazit, neuw., 0451/309574

Suche Hauptständer für Ducati 750 F1 letzte Serie, Rahmen wie Santamonica, Tel. 07562/2950 ab 18 Uhr

Verkaufe von Vento 350 org. Räder u. kompl. Bremsanlage, 05403/5617

Verkaufe Gebrauchtteile für 851/900 SS/Pantah. Tel. 07531/68163

Desmothek Berlin

Ducati Neufahrzeuge mit TÜV + Garantie
NOCH BILLIGER geht es nicht!
(Irrtum vorbehalten)
030/661 81 95

Für 900 SS, Bj. 76, Kettenträger + Ruckgummi + Kettenrad neuw., VB 300,-; 8 Klemmfäuste für Hinterradschwinge NCR-Magnesium je Stück 25,-; Für 1000 Mille S2 Sitzbank komplett VB 180,-; Für HR 1 Satz Armaturen VB 400,-; Tel. 089/9043994

Suche Alu-Endtöpfe für 900 SS ab Bj. 91, Tel. 07733/5957

DUCATI LAERDA MOTORRÄDER

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

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

seby·poly

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

Verkaufe Auspufftöpfe Alu/Carbon f. Ducatis ab Bj. 90, 07566/1747

Suche für Ducati 750 SS, EZ 4/92, 2in1 oder 2in2 Auspuffanlage und Diopa Höcker, 0571/77458

DUCATI KÄMNA 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**

Ducati 450 SCR (u. 250 + Mark 3), guter Zustand, ital. Papiere, schwarz, bis auf 4 Teile orig., mit Flensbg.-Wisch, leichtes Projekt f. TÜV, Bj. 74, möchte gern zu neuem Besitzer, Preis 3500,- DM. Tel. 030/3953928

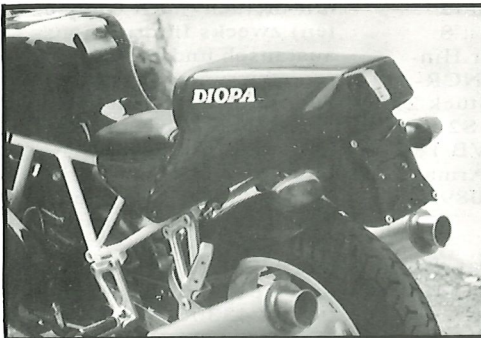
Suche für 900 SS, Bj. 92 gebrauchte, hochgelegte Endtöpfe ohne TÜV, 1-Mann Höcker, Alu-Cockpitplatte mit Ölthermo' ohne Originalinstrumente, Kohlefaser Kotfl. vo., Tel. 09871/1715 Mo-Fr ab 17.900 Sa. So ab 2.000

Suche für KW-SS oder SD obere Gabelbrücke, sowie für 600er Pantah originale Verkleidung, 030/6618195

Suche für 93er 900 SS Seitenteil + Verkleidung rechts, Tel. 08293/346

Spoilerscheibe für 851 Bj. 89-91, Scheinwerfer vorne, Diopa GFK Schutzblech für M1R, Tel. 0221/7901348 ab 19.00 Uhr

Verkaufe für Königs- welle: 1. GFK-Tank, Typ NCR, top lackiert wie Hailwood Replika 1 mit Flugzeugtankverschluss und Benzinhahn, DM 350.00; 2. Einen Satz Oscam-Räder, vorn 2.50x18, hinten 2.50x18 komplett mit Lager und Ruckdämpfer, neuwertig bereift mit 100/90V18 vorn und 130/80V18 hinten, DM 500.00; 3. Eine 38er Marzocchi Gabel, luftunterstützt mit White Power Federn, komplett mit Gabelbrücken, Stummellenker und Radachse, DM 600.00; 4. Ein Paar Seitendeckel für MHR 2, DM 100.00; 0431/673258 ab 18.00 Uhr



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

Motalia Anzeigenmarkt

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

Pantah 500, Bj 82, 35.000 km, tech./opt. 3 3500,- DM

94er Modelle mit 2 Jahren Garantie zu günstigen Preisen
Zubehör und Ersatzteile Sonderanfertigungen
TÜV-Abnahmen/Eintragungen

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

Verkaufe Teile für
Königswellenducati:
Rahmen MHR II ohne
Brief DM 950,-; Alu
Tank Optik MHR mit
Alu-Schraubverschluß
DM 450,-; Felgensatz
sandgestrahlt FPS vorn
2,15" hinten 2,5" 4-Loch
Bremscheibenaufnahme
DM 500,-; Gußfelge vorn
Oscam 2,15" 6-Loch
Bremscheibenaufnahme
DM 250,-; Gußfelge vorn
EPM 2,15" 4-Loch
Bremscheibenaufnahme
DM 250,-; Brembo
Fußbremszylinder hinten
mit schrägem Behälter für
900 SS DM 80,-; Alu
Kettenräder 35, 36 und 37
Zähne neu je DM 50,-;
Tel. 08143/8528

WHB + ETL für Pantah
und 750 Sport/89 je 25
DM, Tel. 0241/507469
ab 19 Uhr

Einmannhöcker 750-900
SS neu, Grasdiert o.
Polster 250,- DM, Re-
paraturhandbuch 750-900
SS neu 55,- DM, Tel.
040/2503314

Verkaufe 350 Sport
Desmo, 10t km, Original-
zustand, sehr guter Zu-
stand, gelb-schwarz-gold,
Tel. 07121/600416
abends, Tel. 07031/17-
2710 tagsüber

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

Suche für DUC 860
GT oder Falcone/
Sahara-Guzzi Hinter-
rad oder Radnabe mit
Kettenradträger und
Bremse, Tel. 0451/
473434

Verkaufe oder tausche
Brembo Hinterradfelge
5.50x17, schwarz, neu-
wertiger Zustand gegen
4.50x17 Brembo aus 700
SS, 0431/673258 ab
18.00 Uhr

Suchen Brief für 1 Zyl. 2/
3/450 ccm auch o. Rah-
men, evtl. Tausch geg.
Brief 900 SS Kö-We.,
Tel. 07524/3595



Motorräder

Teile u. Restauration

Ducati und Moto Guzzi
Direktimport mit TÜV + Garantie

Rheinstr. 3,
65795 Hattersheim-Okriftel
Telefon 06190-74317, Fax 06142-72794

Motalia Anzeigenmarkt

4 - TAKT STUDIO

Werksgeschulter Mechaniker bietet an:

DUCATI Monster	16.990 DM
DUCATI 900 SS	16.990 DM
DUCATI 900 Nuda	16.450 DM
DUCATI 750 SS	14.100 DM
DUCATI 888 Strada	21.990 DM
DUCATI SP 5	29.800 DM
DUCATI Superlight	18.500 DM

**Alle mit deutschem Brief und TÜV.
Top Wartung (15 J. Erfahrung)**

750/900/851 Sport-Alu-Auspuß	775.- DM
851/900 Superlight-Style (hochgezogen)	840.- DM
Termingnoni mit TÜV 750/900/851/888	
Alu Dämpfer flach- oder hochgezogen	1.149.- DM
Carbon flach- oder hochgezogen	1.489.- DM
Tangentialkrümmeranlage VA Ø 45 mm	
Monster, 900 SS	1.437.- DM
888	1.955.- DM
dazu passende Carbontöpfe offen hochgezogen oder unterliegend (bei Kompletanlage mit TÜV)	1.293.- DM
Carbonkotflügel vorne/hinten	je 280.- DM
Bremsbeläge für 4-Kolbenzange (Sportmischung)	79.- DM
Die Vergaser mußte das Werk für das Abgasgutachten verstümmeln (Loch im unteren Bereich, dreht träge hoch). Mit unserem Umbausatz wird Ihre DUCATI zum Drehmomenthammer! Sie dreht blitzschnell hoch.	
Enormer Leistungszuwachs. Für 750/900/Monster K+N Luftfiltersatz mit Rahmen (oberes Luftfiltergehäuse entfällt, enormer Luftdurchzug). Für alle Modelle	220.- DM
Stahlflexbremschläuche vorne. Für alle Modelle	180.- DM
Kettensatz besser als original Ergal-Ritzel	149.- DM
(für alle Modelle) oder Stahl-Ritzel	280.- DM
Bremspumpe Ø 16 mm mit orig. oder seperatem Behälter	260.- DM
Brems Scheibenbau auf schwimmend DUCATI und YAMAHA, pro Paar mit TÜV	250.- DM
Krümmerbau auf verbesserten Durchsatz	250.- DM
... sowie jedes Normal- und Racingteil für alte und neue Modelle.	

Großes Gebrauchtteillager !

Tel.: 07531-68965 oder 07531/68163 (eventuell Anrufbeantworter)

Für SS ab Bj. 91: Diopa-Höcker, höhergelegt, lackiert 450,-; Kämma-Feder 120,-; 14/38-Ritzel 100,-; Spoilerscheibe 100,-; 2 Satz Bremsbeläge 120,-; alles neu; Tel. 07195/68582 ab 18 Uhr

Ducati 900 SS Halbschale, Bj. 06/92, TÜV 6/95, 13500 km, neue Bereifung, offener Kupplungsdeckel, Sitzbankabdeckung, 1a Zustand, VHB 13.900,- DM, Tel. 04471/5340

900 HR, Bj. 82, 45000 km, Kick-, Contis, 40er offen, Halbsch., Speichen-, Konis, Stahlflex, Preis VS, Tel. 04845/1359

Hallo Ducati Fan's!
Verkaufe NCR-Fuchsaufkleber zum Preis je St. 7,50 DM + Versand auch paarweise. Bei Glas G., Wiesenzeile 21, 83278 Traunstein. Bei Fragen: Tel. 0861/64236. In Bar od. Euro. „Forza Ducati!“


Verkaufe von 900 SS, '91 Handzylinder v. Kuppl. u. Bremse; Spiegel re.u.li.; CFK-Schutzbl. hi.; CFK Cockpitblende m. Ölth.; or. Schutzblech hi u. vo. rot lackiert; or. Rastenplatten vo.; Kotflügel mit Blinker hi.; 04822/5290 (öfter versuchen)

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Nagelneue Ducati 125 S/R, Bj. 76, 6 Gang, umständehalber preiswert abzugeben, Tel. 07121/600416 abends, Tel. 07031/17-2710 tagsüber

Suche für 900 SS KöWe: Lima-Deckel mit 200 W Lichtmaschine (2-Draht); Bosch Pick-Ups, Bosch Zündboxen mit Steckern, 300er oder 320er Brems-scheiben schwimmend; 4-Kolben Bremszangen Oro; Alu-Schwinge, Schalthebel (am Motor); Angebote unter Tel. 08143/8528

Alle Literatur für 1+2 Zyl. Königswelle wie Prospekte, WHB, ET.-Kataloge, Betriebsanl., usw. liefert in Kopie: Tel. 07524/3595, Ducati Freunde Oberschwaben, 88339 Bad-Waldsee, Zur Spitzenkapelle 5



DANIELE MOTO
Italianische Motorräder

Firma Dani le Moto
Inh.: Marco Daniele
Obergasse 30
65428 Rüsselsheim

☎ 06142/33306 + 32926 - Fax 34199
Großes Gebrauchtmaschinen- + Teillager
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

Motalia Anzeigenmarkt

STOP Deine Ducati mit Bremsen von SPIEGLER

Sensationelle Bremswirkung
8-Kolben Bremszange

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

Bremsscheiben Bremsanlagen Bremsbeläge

...ab sofort keine Bremsprobleme mehr!

Werkstatthandbuch und Ersatzteil-Katalog für 900 SS/91, DM 30 und 20, Tel. 0241/507469 ab 19 Uhr

Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos.

Ducati Pantah 500 SL, TÜV 12/95, Conti offen + zu/Trichter, VB 4900, 05544/8255

Gilera

Gilera Saturno ME 1, ital. Auspuff, Vergaser offen, 17000 km, 1A Zustand, VHB 7900 DM, Tel. 07423/4729

Guzzi

Suche Luftfilterkasten Moto Spezial, verk. 2 x 41er Dell'Orto UL Vergaser 450,-, kontaktlose Zündung HT Moto kompl. od. in Teilen VB 400,-, Auspuffeigenbau siehe Motalia Heft 32 VB 600,- 04745/6549

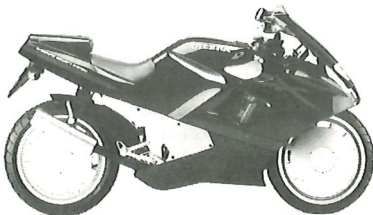
Weißer Vegliatacho, neu, DM 170,-, 2in1 für V 65 mit Straßen- und Renn- topf absolut neuwertig DM 500,-, weitere Teile für kleine Guzzis wegen Garagenräumung zu Spottpreisen abzugeben, Tel. 06123/61565

LM IV, EZ '86, Doppel- zündung, Rahmen be- schichtet, km original 24.000, VB 8.000,-, Tel. 08681/9370 ab 19.00 Uhr

Doppelzdg. f. alle Model- le 300,- DM, kompl. 1000 ccm Bot Motor 0 km 5000,- DM, T3 TÜV neu 5950,- DM, Bleifrei Umrüstg. 400 DM kompl., R. Bäcker, 0251/211721 ab 13.00 Uhr

Verkaufe orig. Gußfelgen für 1000 S, VB 300,- DM/St., Tel. 04740/471

V 65 rot, 1. Hd., ca. 25000 km, Bj. 83, guter Zustand, TÜV 2 Jahre, 3500,- DM, 0531/43888 event. Anrufbeantworter



Gilera

Tuningliste
kostenlos anfordern

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

Zweirad
Technik



Heim

35649 Niederweidbach

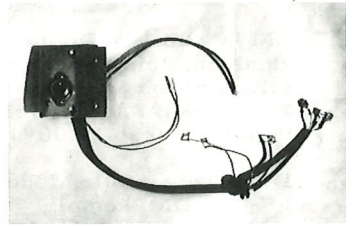
Roßbacher Straße 3 • Tel.+Fax 0 64 44 / 18 52

CX 125, stufenführerscheintauglich: 6.500,-
Crono 125, stufenführerscheintauglich: 7.500,-
Nord Cape, alle Farben 20 kw + 34 kw: 9.950,-
RC 600 R, mit E.Starter 34 kw: 9.950,-

Motalia Anzeigenmarkt

Für alle großen Guzzi:

- ◆ freies Rahmendreieck ?
- ◆ leere Batterie bei Stadtverkehr?
- ◆ Optik hui - Elektrik pfui ?
- ◆ wie kann man noch 'n Kilo sparen?



Die Lösung:
Mini-Lichtmaschinenregler
(+ Gleichrichter) mit kompletter
Verdrahtung, paßt an Original-
befestigung (keine weiteren
Teile erforderlich)
- der Clou: 5 Jahre Garantie!
DM 250,-

nur bei:
Hubi's Ladegeräte
Eisenbahnstr. 45
79341 Kenzingen
Tel. 07644 7228

LM II Köpfe, Kurbelwelle, Steuergehäuse-
deckel, Lichtmaschine u. Verteiler
zu verkaufen, Tel.
0251/211994

Moto Guzzi Zigolo,
110 ccm, dt. Brief,
500,- DM, Tel.
02238/7724

Verkaufe LM II
Rahmen, 2 unter-
schiedliche LM
Schwingen, LM II
Gabel, 2 T3 Tanks,
verschiedene Sitz-
bänke, Guzzi 5-
Gang-Getriebe, auf
Wunsch überholt, 1
850 Zyl. + Kolben
neu, versch. ge-

Suche für DUC 860 GT
oder Falcone/Sahara-
Guzzi Hinterrad oder
Radnabe mit Kettenrad-
träger und Bremse, Tel.
0451/473434

Suche Informationen über
Eintragungen von GFK-
Tanks, speziell Guzzi
Transconti-Tanks, biete
Entgelt gegen Unterlag-
en, Tel. 02382/3380 ab
19.00

Moto Guzzi Le Mans 3 -
Classic, EZ 5/84, 49.000
km, 76 PS, HU 10/95,
Classic-Umbau, 1/2-
Mann-Imola, WMW-
Halbschale, freies Rah-
mendreieck, Speiche, 2,5
v. und 3,5 h., 140/70 ME
1, Moto-Italia Rastenan-
lage, Konis, Stahlflex,
außenliegender Ölfilter,
polierte Deckel, Batterie
unterm Getriebe, diverse
VA-Teile und viel Zu-
behör. Tel. 04173/7243
Mo-Fr ab 20:00 Uhr und
Sa-So

Verkaufe von Mille GT
(Bj. 1990) wegen Ge-
spannungsbau: Gabel (ohne
Brücken), Schutzblech
vorn (rot), Steckachse
vorn, 2 Blinker, orig.
Spiegel, Auspuffsammler
(alte H-Form), Tel: 0551/
302-7102 oder 05506/
7333

Verk. Seitenwagen, neuw.
Jupiter, 15", Scheibe
Halter, günstig u. 15"
EML Räder u. Reifen,
07544/71106

Verk. T3, rot, Bj. '76,
Borranis, Ochsenaugen,
Motor u. Getriebe über-
holt, VB 5900,-, WBO
Tank lang mit Flugzeug-
verschluß VB 450,-,
Höcker P&W VB 300,-,
Kardan neu VB 1000,-,
div. Kleinteile, Tel.
02642/3559 ab 20.00 Uhr

Verkaufe 40er Gabel von
1000 S und Schwinge
hinten, Räder mit Reifen
von LM 5, 05424/38177

brauchte Zyl. + Kolben
für Guzzi, 1 250 Hiro-
Bultaco Motor (Sammy-
Miller), 1 Motobi Catria
175 4T Tank. **Suche V7-
Teile!** Habe fast alle
Ersatzteilkataloge v. ital.
Motorrädern. Biete
Rahmen mit Gabel für
Kindermotorräder. Tel.
05381/8899

1 Motorgehäuse 750-S-S3
mit Kurbelwelle, 1
Kolben, 1 Zylinder, 1
Pleuel + Nockenwelle,
Ölwanne o.k. 800 DM, 2
750-S3 Köpfe mit neuen
Ventilen und Führungen
600,- DM, 2 Gußräder
LM 1 weiß 450,-, 2
Einmannsitze LM 1-
2 Stück 100,- DM, 1
Valpolini-Einmann
hellrot/weiß 300,- DM, 1
DMB Halbschale hellrot,
Doppelscheinwerfer +
Zubehör, LM 3, 600,-
DM, 1 Stucchi Voll-
verkleidung hellrot/weiß,
LM 1-2, 350,- DM, Tel.
030/4139125

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe: LM III-Teile wie: Räder (Satz kpl.) 100,- + Paar Krümmer 20,- + Tank 70,- + Cockpit 10,- + Seitendeckel a 10,- + Sitzbank 30,- + HBZ 20,- + Hauptständer 20,- + Ago-VV kpl. 200,- + Lima-Deckel 10,- + Lufi-Box 20,- + ME1 150/70-18 NEU! 200,- + Cali Schwinge, bis 150er Reifen! 200,- + und jede Menge Kleinkram, kein Schrott, sehr preiswert!
Suche: Seitenständer LM III, Halbschale oder obere Verkleidungsteile aus neuen Ducati SS-Modellen, sowie evtl. Scheinwerfer dazu!, Tel. 02735/3258 o. 5352/Fax 5364 (Oli)

LM II Teile: Gabel ø 35, Sitzbank, Tank, Ago Vollverkl., Gußräder, Stoßdämpfer, Brems-scheiben, Stummel, Seitendeckel rund u. original, Preis VHS, Tel. 06445/5136

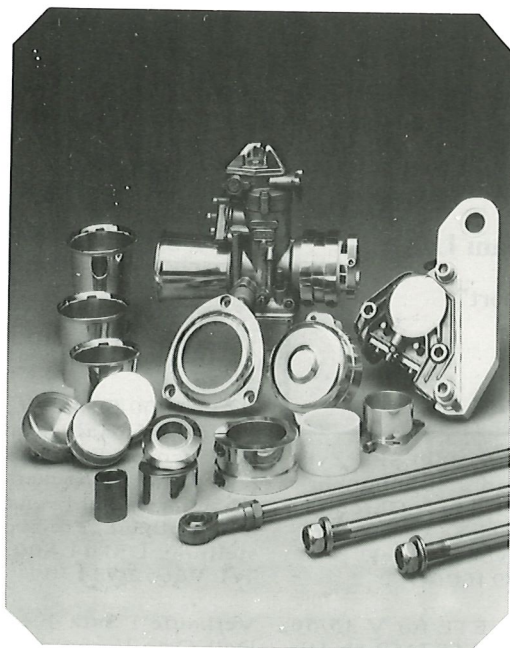
Suche für Moto Guzzi 850 T3 Rahmen mit Kfz-Brief oder auch nur Kfz-Brief von großer Guzzi V2. Bitte alles anbieten! Österreich Tel. 0222/6028955, Gert Schnögl

Verkl. Oberteil SP 1000 mit Blinker u. Scheibe 300,-, jede Menge Teile LM II, SP 1000, Convert aus Umbau, 06751/3273, ab 20.00 Uhr 06752/6106

Verk. f. SP II orig. Ausp.-Anl. kompl., Gabel, Räder, sowie kompl. Verkl. für Le Mans 48er + Lafranconi, Schwinge, H-Rad, orig. Zyl. m. Kolben, alles LM II sowie Cali 2 Teile (Koffer von H.u.B. Träger), Tel. 07244/4846

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

MG T4, EZ 3/83, § 3/95, Schw., 2. Hand, 69000 km, n. Akront-Hochschf., Piranha-Zündanl., Spiegler-Stahlfl., Konis, H. u. B.-Koffertr., viel Chrom u. pol. Alu, Techn. u. Opt. gepfl. Zust., FP 7500,-, 02923/8289 abds.



Die faszinierende Verbindung von Zweckmäßigkeit und Design

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

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

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

Unseren Katalog gibt's bei der nebenstehenden Adresse.

Hajo Barth *Oliver Oettel*
Hajo Barth Oliver Oettel

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

Motalia Anzeigenmarkt



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!

Unserer Angebot:

- u Unterzugabdeckung (Paar) für Cali III aus poliertem Edelstahl anstatt der orig. Plastikabdeckung 139,-
- u Kreuzgelenk für T3, Cali II, Mille, Le Mans... 189,-
- u Synchronster - Quecksilbersäule für 4 Vergaser robuste Ausführung, nahezu unzerbrechlich mit Vergasereinstellanleitung 199,-

Neu: Keramikbeschichten von Gabelstandrohren

fünf - zehn mal längere Lebensdauer,
viel besseres Ansprechverhalten durch
wesentlich geringere Losbrechkraft
Preis pro Satz: 799,- DM

Täglicher Schnellversand - Liste anfordern!

DUCATI

aprilia

MOTO GUZZI

Reichlich Neufahrzeuge am Lager

"Pit's Moto Italia Import"
Hans-Thoma-Str. 2
78467 Konstanz
Tel.: 07531 - 54271
Fax: 07531 - 66041

Suche Verkleidung von Le Mans II oder V 65 SP, 0043-1-568331 Österreich!

Suche für V7 Sport orig. Rücklicht, Sicherungskastenbeleuchtung und Magnet-Benzinhahn, Tel. 02261/28686

Suche für 1000 SP I Zyl. + Kolben ø 88 in gutem Zustand, sowie Chromschutzbleche vorne und hinten von T3, Tel. 04121/94606

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

Suche 300er Brembo-Bremsscheiben, schwimmend, Tel. 07907/1318 Anrufbeant.

Für LM IV, V bzw. Lario komplettes Verkleidungsheck, Seitendeckel, Fußrasten, Krümmer alles original. Für LM IV 16 Zoll: untere Gabelbrücke Alu hochglanzpoliert unbenutzt, Tel. 06834/56609

850 T3, EZ 4/86!, 1. Hand, 30500 km, Sonderlack, Top-Zustand, TÜV neu, evtl. Lafranconis, VHB 7300 DM, Tel. 0981/96343

Verk. V 50 Monza, Bj. 82, 48 PS, TÜV 6/94, mit Alu Seitend., Silentium Auspuff u. viel Chrom u. VA, gute Bereifung 4000,-; Suche Marzocchi-Gabel ø 38 und 18" Speichenvorderrad u. Sitzbank V7 Sport, Tel. 04331/6504 abends oder 04841/666234 tagsüber

Borrani Hochschulterfelgen WM 3. 2.15-18 neu eingespeicht, mit Flanschen für DM 950,- (Versand möglich) Tel. 07626/8644 (ab 18.00), Tel. 07621/660356 (tagsüber)

Verk. 1000 S, 04.90, km 9100, P+W Halbschale, Lafranconis, Fußrastenanlage, Einmannhöcker (Eigenbau)/wahlweise Originalbank, Preisvorstellung: DM 11.800,-, Tel. 06652/71170

Verkaufe 1 Satz 40er Dell'Orto Vergaser neu, 09384/1246

Motalia Anzeigenmarkt

LM II Teile: Handbremszylinder, Bremsdruckregelventil, Höcker-sitzbank für langen Tank, Tel. 04452/7293

Guzzi LM 1, 2, 3, T3, SP, G5, V7 Sport wegen Umbau in Teilen zu verkaufen, Tel. 02238/7724

Verk. V 50 Monza, EZ 8/82, TÜV 9/95, Lafranconi, offene Verg., Koni, Bitubo, bleifrei, Gepäckträger, alles eingetr., Top-Zust., VB 4500,-, Tel. 0711/4579279 zw. 14-16 Uhr

Suche für V 35 Vollverkleidung oder halbschale (Bj. 83), 09122/13886 (evtl. Anrufbeant.)

California II zu verkaufen, Bj. 86, schwarz, 49500 km, Extras, VB 9500 DM, Tel. 040/7457567 Anrufbeantworter!

Le Mans I Teilmasch. o. Räder, Vergaser, Motor neu 10.000 km Aufbau, kein Schrott, Neuteile m. Brief kpl. 8000,- DM, 05261/6202

Suche für Mille GT: Verteiler, Regler, Zündspule, Gleichrichter, Anlasser, Tel. 05461/1766 ab 18.00 Uhr

Krümmersatz 100,-, 3 x Auspuff DGM 322645 je 50,-, 2 Vergaser 20er zus. 50,-, 1 Windschild von T3 Cali neu mit Halter 90,-, M-Lenker Magura neu wegen Fehlkauf 90,-, Tel. 06207/81505

ITALO MOTORRAD HANDEL

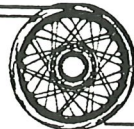
Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

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 II weiß, 24.000 km, Bj. '82, Vollverklg., 40er Vergaser
 Le Mans III rot, 59.000 km, Verklg., Lafr., off. Trichter, Konis,
 Le Mans III Sportkoffl. (V), Sportsitzb., pol. Ven.Deckel, TÜV
 T3 rot, 21.600 km, Bj. '83, m. Lenkerverkl., Top-Zust.
 T3 rot, 41.100 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl. u. Koffer
 T4 grau-metallic, 50.700 km, Bj. '77, Speiche, g. Zust.
 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
 Mille GT rot, 3970 km, Bj. '91, Speiche, TÜV
 California II weiß, 26.800 km, Bj. '83, Verklg.
 California II weiß, 42.000 km, Bj. '83, orig. Zustand
 California II schwarz, 14.400 km, Bj. '83, orig.
 California T3 schwarz, 54.700 km, Bj. '78, Speiche, orig.
 California T3 20.400 km, Bj. '82, Top-Zustand - neuwertig -
 California T3 80.500 km, Bj. '77, guter Zustand, Speiche
 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 bordeaux-rot, 30.000 km, Bj. '80, guter Zustand
 V 1000 Convert blau-metallic, 41.500 km, Bj. '78, Speiche, orig.
 V7 Cali 750 bordeaux-metallic, 42.000 km, Bj. 70, schön
 V7/700 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
 V7/700 weiß, 80.000 km, Bj. '69, Scheibenbr. vorne
 V7/850 GT rot, 30.500 km, Bj. 71, orig. Zustand
 V 35 Imola rot/schwarz, 26.600 km, Bj. '83, guter Zustand
 V 35 rot, 22.000 km, Bj. '82, orig. Zustand
 V 35 rot, 40.000 km, Bj. '81, rechter Zyl.Kopf fehlt
 1x Nuovo Falcone - grün, 3.450 km, Bj. '71, Lenkerverkl., TÜV, Koffer
 10x Nuovo Falcone - zum Herrichten

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

Suche für LM II erleichterte oder Einscheiben-Kupplung, Valeo Anlasser, Ölwannezw.ring, Seitenständer LM 4/1000 S, Alu Ansaugtrichter, Andy 07304/42292

Verk. LM III, Bj. 7/83, 2.Hand, TÜV neu, Classic-Umbau, Speiche (4.25x17 mit 160/60 ME 1 MBS-Racing und 3.50x17 mit 120/70 ME 1 Front MBS-Racing vorne, neue FAC-Federbeine und Bremsmomentabstützung hinten, Bremsen überholt, Stahlflexleit., rote Halbschale (ww. VVK) mit integr. weißen Veglia (IMT-Verkl.), WBO-271-Alutank poliert, Gaman-sitzbank, AGO-Rasten, kl. Seitendeckel, Dynotec-Motor, ca. 80 PS, 40er Verg., Lafr. T 28, off. Trichter, erl. Schwung, Doppelzünd., kompl. 95 PS-DMB-Satz eingetragen, Rahmen und Schwingen rot kunststoffbesch., '93 neu aufgebaut, seither 0 km!, 1a Zustand, insges. 50t km, alles eingetr., Pr. 13.900,- DM, Tel. 06227/53408

V 50 Monza, Bj. 82, 36 kw, 550 ccm, 64.000 km, Motor, Getriebe, Kardan bei 32.000 km überholt, VVK, gepflegter Zust., VB 3800,-, 07725/2718

V2A Auspuffanlage Töpfe + H-Stück, gebaut für 1000 SP mit Koffer, müßte auch an andere Modelle passen. Auf Wunsch mit Anbau! DM 500,-, Heiner 030/6621209



**Vertragshändler
in Holstein**

DUCAATI



MOTO GUZZI **aprilia**

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

LM II, Bj. 82, 10.95, 50t km, Marz. Federbeine, Bitubos, Ölfilter außen, Stucchi Vollverkl., Lafra. Comp. eingetragen, 2 Sitzbänke, Köpfe überholt, Kreuzgelenk, Lima, Kupplung, Reifen hinten neu, 7900,-, 06051/16284

T3-Cali, 76, kompl. Neuaufbau, sämtl. Verschl.-T. neu o. besser, bleifrei, 88 o, 48er Kr., w. Instr., Borrani, Lafras, Stahlflex, VA, FAC, etc., etc. + orig. Teile, FP: 10.000,- o. Tausch SP 3, Infos: Tel./Fax 0201/745114

Verkaufe 850 Le Mans, Bj. 78, Gesamtfahrleistung 68.837 km, Motor teilüberholt, Imola 1+2 Mann Höckersitzbank, Imola Halbschale, Moto Italia Fuhrastenanlage, Lafranconi Auspuffanlage mit 40 mm o Krümmer, offene Vergaser, Koni-Stoßdämpfer, kleine Seitendeckel, Alu-Cockpit, Lenkerblinker, kurzes Schutzblech vorne, Farbe rot, Preis gegen Gebot, Tel. 06151/377573

MOTO GUZZI EDELTEILE:

28/30 AH Batteriekasten aus V2A	DM 95.-
Original Batteriegrundplatte aus ALU oder V2A	DM 30.-
Cockpitgrundplatte mit Halter für Instrumente (Durchm. 52 mm, 82 mm, 100 mm) aus ALU u. V2A	DM 38.-
Original Schutzblech hinter der Batterie für LM I/II/III, T3, Mille GT, Cali 850 T3, II und III	DM 60.-
Original Cockpithalter aus V2A für 35er Gabel für LM und Cali	DM 30.-

POLIERE AUF HOCHGLANZ ALU UND EDELSTAHL

z.B.: -Ventildeckel
-Vergaserdeckel
-Lichtmaschinendeckel
-VA-Schraubenköpfe, usw.
-Tauchrohre

AUF WUNSCH:

-MASSENANFERTIGUNG von DREHTEILEN
Büchsen, Hülsen, usw.

Tel. 02432/20179 nach 20.00 Uhr

Motalia Anzeigenmarkt

Motorschmiede Lehmsiek

J.P. Kruse

Harzhoferweg 47 * 24361 Lehmsiek b. Eckernförde
Telefon 04351/43020

Achtung Einsteiger aufgepaßt
"Der Preis ist heiß"

Aprilia RS 125 Extrema
Neufahrzeuge zum Sonderpreis
von nur DM 7790,- incl. MwSt.
bei uns sofort lieferbar.



**Außerdem haben wir ständig diverse Neu-,
Gebraucht- und Vorführmaschinen für Euch
bereit. Anruf lohnt.**

Auch 1994 tausche ich
meine Cali nicht gegen
eine Quarkley Harlison!
Bodo Munk, Kemmenau

75er org. T3, 28t km, 1.
Hand, umgebaut auf V7
Sp./750 S3, schwarz,
Ochsenaugen, Auspuff
offen, neu: Batt. 32 AH,
Kreuzgel. incl. Lager,
Reifen v.+ h., Tank V7
Sport, Sitzb. V7 Sp.,
Schutzbl. V 7 Sp., etc.
alle orig. T3 Teile vorh.,
8800,- DM VB, 0201/
579254

Verkaufe Lafranconis f. V
50 Monza, VB 130,-, Tel.
09082/4318

Verkaufe für Guzzi einen
Imola Höcker, schwarz
lackiert, DM 150.00,
0431/673258 ab 18.00
Uhr

Verkaufe LM V, EZ 9/90,
45t km, schwarz, VB
8550 DM, Tel. 08678/
7929 ab 19 Uhr

LM 3, 81, original 26'
km, DM 6900; LM 3, 83
classic, 33' km, DM
7900; Nuovo Falcone
Carabinieri DM 4900;
08649/353

Verkaufe für LM 4-5 org.
Auspufftüten 1+r, Fuß-
rastenanl., Schutzblech
vorne, Alu-Ölmeßstab,
Alu-Lenker 38 mm, Tel.
04851/8309 event. An-
rufbeantworter (Schicht)

Suche für LM II
Gabel, Marzocchi
oder Forcella Italia
und Verlicchi
Lenker, Andy
07304/42292

LM IV Teile:
Verkleidung,
Stummel, PS 15,
Lenkerarmatur
rechts, Kupplung,
Anlasser Bosch,
Tel. 07171/76975

Guzzi Cardellino,
Rahmen, Schutz-
bleche etc. zusam-
men 120,- DM,
Tel. 02238/7724

Suche Gutachten
oder Briefkopie für
Marzocchi M1R
oder Forcella Italia Gabel
an Le Mans II, Andy,
07304/42292

Gawa-Tourenverkleidung
für Cali/T-Modelle mit
TÜV 300,-; Cali 3 Lenker
30,-; 2 Seitendeckel T3/
T4/G5 Farbe schwarz
100,-; 2 Rahmenunter-
züge LM/T 100,-; Original
Alu-Lima-Deckel
150,-; Tel. 089/491921
ab 21.00

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

IMT Vollverkl. mit Tank, Sitzb. Valpolini I, g. lack. gn, wß, rt, komplett für LM III VB 1150,-; Gußräder LM III mit 120er Pirelli h. 80% u. vorne 90% VB 350,-; Suche Zyl. Kopf LM IV links, IMT Halbschale, Schwinge LM IV, T5, Tel. 09644/8800

Verkaufe von Moto Guzzi Mille GT: 40er Telegabel Bitubo mit Gabelbrücken, Lampenhalter und V-Rad-Schutzblech grün; 2 Laufräder Akront, mit Pirelli Phantom. ca. 70 %. Von Moto Guzzi T3: Tank, Schutzbleche verchromt, Borranifelge, Speichen, Seitendeckel, Gepäckbrücke, Gabelbrücken, Standrohre, Tauchrohre, Federn, Halterung für Windschild und div. Kleinteile. Tel. 040/53112130

Cali 3/Custom, blau met., EZ 3/92, 1000 ccm, 67 PS, Speichenräder, Kat, 27t km, nur Langstrecke, Inspektions gepflegt, nur Synthetiköl, TÜV neu, neu bereift, wie Ladenneu, VHB 13500,-, Tel. 06701/1092

Verk. LM V, rot, EZ 8.90, 48er Krümmer + off. Lafranconi m. TÜV, erl. Schwungmasse, u. SH. Elektronikzündung, sehr g. Zustand, 21500 km, Preis VHS, Tel. 04561/4213 ab 17.00

Hier könnte Deine kostenlose private Kleinanzeige stehen!

VV Stucchi DM 200,-; 1-2 Mann Höcker DM 200,- (Foto), 08649/353

Suche Moto Guzzi V7 S3, nur im Best- + absoluten Originalzustand, Tel. 08121/5686

Verk. Guzzi California II, EZ. 85, ca. 70000 km, VHB 10000,- DM, Tel. 07531/15608

Hilfe! Suche dringend Briefkopie von MG daytona. 0211/452649

Seitendeckel in klassisch-rundlichem Design mit Halter für große Guzzis, Stek. 69,50 DM, Fotoinfo? Tel. 02361/371628 ab 18h

Nachtrag Leserbrief Motalia 57 offene Vergaser. Meine Telefonnr. 07321/345472 bis 16 Uhr und 07322/4155 ab 17 Uhr, hier bitte öfters probieren od. Name + Tel. hinterlassen. Danke Thomas. P.S. Barbara E., herzlichen Dank, auch für den Katalog

Laverda

1000 i. T. zu verk. Rahmennr. 3978, viele Kleinteile u. Großteile. Motorgeh. Nr. 1529 o. Ölkühleranschluß. Nockenwellen für 120° A11/A12/F1. Tel. 07522/21908 ab 19.00

Verkaufe 750 SF2, EZ 75, dunkelgrün, 39.000 orig. km, TÜV 6.94, 62 PS, Borranis, 2 Scheiben Bremsanlage, Sättel + Bremsscheiben neu, 2 Mannsitzbank + E-Teile, VB 5500,- DM, Tel. 08121/5686

Neue 750 + 1000er Originalteile, z.B. 750 SFC Electronicagetriebe komplett, 100er RGS Zylinderkopf, 1000er Lima Bosch + ND, Kurbelwelle usw. Liste mit ca. 200 Positionen geiler Teile kostenlos gegen Rückumschlag anfordern bei Andy Wagner, Schreibergrasse 37, 78462 Konstanz, Tel. 07531/61198 abends 20-21 Uhr

Verk. Laverda 750 SF, Baujahr 70, TÜV 5/95, restauriert, Pries 6500 DM VHB, Tel. 04733/752

Laverda 1000 Yota 120°, TOP restauriert, Laverda Yota 180°, über 1200 ccm, Optik 750 SFC, ca. 113 PS, TOP restauriert, für je 16000 DM. 1200er Spezial Motor mit Doppelzündung, ca. 120 PS, neu 6000 DM, 1000er Motor zum Aufbauen. Speichenräder von 750 SFC (Scheibe) mit Schwinge, Gußräder, 38er Gabel, Yota Rahmen mit Brief, Yota Rastenanlage, gute Auspuffanlagen, Vergaseranlagen, Luftfilterkästen, 2teilige Vollverkl. Typ Nieland, Yota und 750 SFC Verkleidung, Lampen, Halter, Ständer, Radabdeckungen und vieles mehr, Näheres unter 07132/41422 ab 19.00

750 SF, Bj. 74 (Trommel), fast fertig restauriert (Lack, Chrom, Technik); nur noch Elektrik-Restarbeiten, orig. 28t km, top Originalzustand verzollt, VB 4600,- DM, 07142/54508

Motalia Anzeigenmarkt

Gepäckträger original
Laverda passend für SF
1-3 verchromt, klappbar,
guter Zustand, DM 70,-,
Tel. 0911/837337

Suche Gußräder für
1000er SFC, auch mit
leichtem Schlag, Tel.
07943/8442

750 SF II, EZ 7.76,
garantiert 30000 km +
Witt Electronic-Zündung,
SFC-Tank, evt. SFC-Rahmen/75-76 +
Speichenradsatz
(Magnesiumnabe) 3"
Akront Hinterrad +
Bremsseiben und
diverse SFC-Teile, Tel.
089/9043994

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

Morini

Verk. 350 Kangoru
15000 km, TÜV neu,
Techn. u. Optik Topzu-
stand, Bj. 87, Winter-
preis, 3700 DM, Tel.
07433/37150

Es gibt ihn wieder! Den
Moto Morini Jahres-
kalender 1994. Preis
inklusive Porto und
Verpackung DM 25,-.
Begrenzte Auflage!
Von daher gleich
bestellen bei: Thorsten
Heller, Passauer Str. 7,
42697 Solingen oder
Telefon: 0212/78395

Werkstatthandbuch +
Ersatzteilkatalog für
3½ je 25 DM, Tel.
0241/507469 ab 19
Uhr

Motobi

Verk. Motor 125 ccm
4 T, Tel. 07171/
76975

MV Agusta

MV Agusta 125 S, o.
Brief, '75, nicht ganz
kompl. (z.B. Aus-
puff) u. original, sehr
aufbaufähig, z.B.
Ständer verbogen, Lack
Note 3, Felgen u.a. gut,
schicke ggfs. Foto(s),
Preis 2500,- DM, Tel.
030/3953928 (spät
abends)

MV Agusta 125 (Brief- u.
Schreibtischbeschwerer),
Bj. 1958, RTL, oh. Brief,
mit KBA-Bescheid,
schwarz-weiß Lack, gut
restauriert u. orig., Preis
3000,-, Tel. 030/
3953928 (abends)

Für MV 150 RS abzuge-
ben: Speichenräder vo. +
hi., Gabel, Schwinge,
Zündungsgrundplatte +
Rotor, Zylinder, Vergaser
MB 20 B. Geschichtener-
zähler + Sparsammeln
zwecklos! Tel. 06151/
76340 ab 16.30 h



Speichenrad-Instandsetzung

NORBERT SCHENK

Einspeichen und Zentrieren
für Motorräder, PKW und Kreuzräder
Speichen nach Wunsch, auch VA
Felgen von Akront und stahlverchromt
21244 Buchholz i.d.N.
Tel. 041 81/3 01 26 - Fax 041 81/996 57

Für MV 350 Ipotesi
abzugeben: Kurbelwelle,
neuer Zylinderblock
(Nikasil) + 2 Kolben ø 63
mm, neuer Zylinderkopf
bleifrei kpl. mit Ventilen +
Federn, Kupplung kpl. mit
Belägen, Nockenwelle +
Zahnrad, Stoßstangen +
Stößel, Getriebe kpl.,
Alufelgen vo + hi mit
Bremsseiben, Brems-
sättel Scarab, Bremspumpe
Scarab hi., Schwinge sw.
kunststoffbesch., Alu-
Seitendeckel (3 Stk.), neue
Zündungsgrundplatte + 2
Rotoren, Pick-Up, Black-
box, 4 Zündspulen, LiMa-
Regler, Zener Diode, 2
Hupen Fiamm, Geschich-
tenezähler + Sparsammeln
zwecklos! Tel. 06151/
76340 ab 16.30 h

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -

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

- MATCHLESS - DUCATI - VINCENT - ENFIELD -

Motalia Anzeigenmarkt

 **Reifen
Salawyski**

**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**
Motorradbekleidung
im klassischen
rot
**Schuberth
Super Visor III**
zum
Probefahren
und
Motorradreifen von:
**Bridgestone
Michelin**

Hamburger Landstr. 19a
21357 Bardowick (an d. B 4)
 **0 41 31 / 12 91 11**

Für 800 MV 2 Tauch-
rohre (Ceriani) ø 35
neuwertig, VB 400,-, Tel.
089/9043994

MV 350 S el., mit ital.
Briefkopie u. Flensburg.-
Wisch, kompl. bis auf
Tüten, Farbe rot (Note 4-
), Lack muß neu, Stahl-
felg., Reifen, Batt., Kette
„fertig“, insges. Winter-
projekt, Preis 3500,-
DM, Tel. 030/3953928
(spät abends)

Suche Briefkopie von
125 Sport, Tel. 04381/
7701

Gespanne

Verkaufte Seiten-
wagen, neuw.
Jupiter, 15",
Scheibe Halter,
günstig u. 15"
EML Räder u.
Reifen, 07544/
71106

MZ Gespann ETZ
251, Bj. 89,
17500 km, Beiwa-
gen alte Form,
winterklar,
Heizgriffe,
Lenkerstulpen,
Spritzdecke,
neue Batterie,
Beiwagen
wahlweise
eingetragen,
12V, H4
Licht, 17 PS,
VB 2900,-
DM, Tel.
05300/1480

Moto Guzzi
V7 (Polizia)
Gespann m.
Seitenwagen

Steib/Ural, zuverlässig,
schön, aber nicht restauri-
ert, zum Winterpreis
VHB 8900,- DM oder
evtl. in Teilen, Tel: 0761/
499450

Seitenwagen Squire ST 2
mit Zubehör u. Guzzi
Anschlüssen, Verschleiß-
teile neu, guter Zustand,
VB 2900 DM, 02689/
3071 od. 2432

Sonstiges

Moto Guzzi Stornello
160, 72; Moto Morini
Corsaro 125, ca. 65;
Gilera 124 Extra, 61;
Gilera 150 Turismo 54
restauriert; Moto-Bi 125
Imperiale 54 z. rest.; Tel.
ab 19.30 004131-372-00-
02 Schweiz

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterungen

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


Bertram Sattler Heinestr. 9

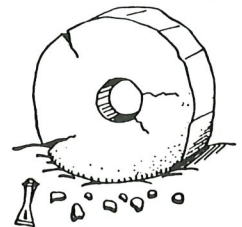
75236 Kämpfelbach 07231/82184

Verk. Werkstatthandb. u.
E-Teil-Kat. f. Laverda
1000/1200, RGS, RGA,
SFC 1000 u. f. versch.
Honda-Modelle, 040/
7532101

BÖHM - Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-75446 Wiernsheim
 07044/5732



Motalia Anzeigenmarkt



HELM-AIRBRUSH-LACKIERUNGEN IN INDIVIDUELLEM
DESIGN - ODER PASSEND ZU EUREM ITALO-BIKE.
GRAFIK & ILLUSTRATION
REINHOLD BURKART-SCHWARZWALDSTRASSE 9
75173 PFORZHEIM

HOTLINE: 07231-26634 - HOTFAX 07231-27348

Suche Motorrad-Modell-
bausätze von Protar,
Tamiya etc., Tel. 0241/
507469 ab 19 Uhr

Neueröffnung am 15.01.94

CAVALLO für Italiener
Motorrad und Teile-Handel

Hans Broskewitz
Möserstr. 41 (im Hof)
49074 Osnabrück
Tel.: 0541/23258

Im Angebot:

Guzzi z.B.: Daytona 20590 DM
Ducati z.B.: 900 M 16590 DM
Alutanks, Carbonteile und mehr!

Fahrwerk Ducati 250
breite Motoraufnahme;
Lambretta X-150 Spezial,
67; Mival 125 SS sehr
rar.; Moto Guzzi 125
Stornello rund Motor; 1
Galletto Motor 192 cm;
Tel. ab 19.30 004131-
372-00-02 Schweiz

Rolef-Protek-
torenkombi,
Gr. 56-58, (bin
selbst 95 kg +
190 cm) rot-
weiß-blau für
300,- DM zu
verkaufen,
0571/77458

Laverda 500, 78,
Spezial, 4000,-;
Morini 500, Enduro,
12000 km, kein
Gelände, 3000,-;
Amex 250 2 Zyl.,
2400,-; Morini 125,
schwarz-rot-gold,
81, 2000. Suche in
der Schweiz zuge-
lassene Morini 500
Camel, Schweiz
033-54-7004

Borrani Hoch-
schulterfelge 40
Loch, 2,15x18 für
abgewinkelte Spei-
chen ohne
Macken,
neu
poliert,
DM 200,-

Heiner 030/
6621209

Moto Guzzi 1000 G5, km
36000, very good con-
ditions, price 3.500.000
Lire; Ducati 750 Sport
(model with Weber), km
6000, perfect., price
7.000.000 Lire; Morini
250 GT One-Cylinder (no
documents) price 900.000
Lire; Ducati Desmo 250,
with cylinder-head 350
(no documents), price
2.000.000 Lire; it is pos-
sible to see the bikes at
my restaurant in Valle S.
Liberale in Norditalien.
Our fax is 0423-538814.
Maurizio Pompone

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Benelli 500/4, Borraniräder	2200,-
Ducati 175 Sport	1600,-
Ducati 350 1 Zyl.	1400,-
Ducati 600 Pantah	3100,-
Gilera 500, 3 Rad LKW	3300,-
Kawasaki Z 900 + Z 1000	je 3900,-
Laverda 750 S	2900,-
Moto Guzzi Galetto Roller	1500,-
Moto Guzzi 250 Airone Sport	4300,-
Moto Guzzi V 35 Imola	3200,-
Moto Guzzi 500 Nuovo Falcone	4000,-
Moto Guzzi 500 CF Falcone	5300,-
Moto Guzzi V 65	3300,-
Moto Guzzi V7 Polizei	4900,-
Moto Guzzi V7 850 GT	4700,-
Moto Guzzi 850 T 3 Cali	4900,-
Moto Guzzi 850 T3 Cali, TÜV neu	6300,-
Moto Guzzi 850 LM II	5400,-
Moto Guzzi 850 LM III	4300,-
Moto Guzzi 850 LM III, TÜV, Extras	5300,-
Moto Guzzi SP 1000	4900,-
Moto Guzzi Cali II, Speichenräder, TÜV neu, Unfall	6300,-

Weitere Motorräder auf Anfrage

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

Motalia Anzeigenmarkt

Tausche neuaufgebaute
Suzuki GS 750 D, Bj. 77,
TÜV a.W. neu, viele
Neuteile gegen defektes
oder leicht verunfalltes
Italo-Bike (gerne Ducati
Pantah), Tel. 040/
7233140 AB

Verk. Guzzi Stornello
160 Bj. 71, DM 800,-;
Villa 125 Bj. 82, 250 km,
DM 1500,-; Taurus 160
G, Bj. 55, DM 600,-;
Suche Rumi Zyl. auch
Tausch mit Rumi-Teilen,
Schweiz Tel. 0041/62/
416422

1. offene Oldtimerausfahrt
für Fahrzeuge bis Bj. 73
rund um Krefeld am 15.
Mai 94, Info: Tel. 02151/
733405

Hier könnte Deine private kostenlose Kleinanzeige stehen!

Ducati 900 SS Königs-
welle, Bj. 79, voll-
restauriert. Motor-
überholung, Speichenrä-
der, weiße Veglias, Conti
& offene 40er Verg.
eingetragen, Brembo 4-
Kolben, diverse Neuteile,
neue Elektrik, sehr schön
und zuverlässig. VB
18.500,-, Tel. 04161-
87851 Anrufbeantw. -
rufe zurück

MRD Testberichte aus
den 60er und 70er Jahren,
Heft 5 DM, Motorrad-
Kataloge, 82, 84, 85 je
15 DM, Tel. 0241/
507469 ab 19 Uhr

Suche Testberichte von
Ducati Pantah und Morini
3½, ital. oder engl.
Zeitschriften, Tel. 0241/
507469 ab 19 Uhr

Yamaha FS-1 50 ccm
Kleinkraftad oder Teile
gesucht, 07131/483871

Moto Stefano



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

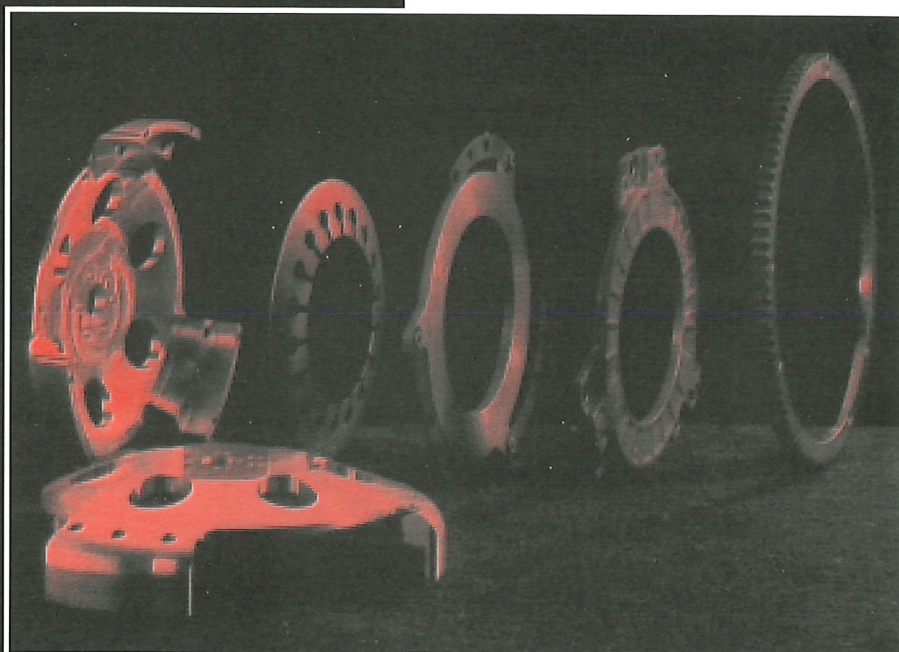
Benelli 250 Sport Spezial, fahrbereit z. Restaurieren	1.200,-
Ducati 350 Scrambler, guter Zustand, viele Neuteile	4.200,-
Ducati 500 Pantah, 19.000 km, Topzustand, original, TÜV	5.500,-
Gilera 175 Sport "rossa extra", gt. Originalzust.	1.800,-
Gilera Saturno 500 ccm, Bj. 89, Topzustand mit ital. Auspuff und div. Extras, alles mit TÜV	7.000,-
Laverda 350 4 Ventile, Topzust., 9.000 km, orig., TÜV, 30 PS	3.500,-
Moto Guzzi Le Mans III, gut. Originalzust., div. Neuteile, TÜV	6.200,-
Moto Guzzi 850 T, 24.000 km, TÜV, Originalzustand	5.500,-
Moto Morini 3½ Sport, 15.000 km, fahrbereit	2.500,-
Moto Morini 3½ GT, 1. Serie, jedoch mit Alu-Borrani	2.400,-
Motobi Ardizio, Bj. 53, 125 ccm, Originalzustand, fahrbereit	1.300,-
MV Agusta, mehrere Modelle 125 - 350 ccm	ab 900,-
guterhaltene gebrauchte Tanks für:	
Morini 3½ / Kanguro / V 35 II / Imola / Guzzi 850 T / T3 / MV Agusta 350 Scrambler / Motobi 250 SS / MV Agusta 125 Bj. 59	
guterhaltene gebrauchte Räder für:	
Morini 3½ Gußräder / Guzzi V 35 / Imola / Monza / Guzzi V7 Spezial neue Chromfelgen für MV Agusta 125 18 Zoll 28 Loch!!!!	
Rahmen mit Brief für:	
Morini 3½ / Guzzi Imola / Guzzi V7 Spezial / Motobi 250 SS	

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

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

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
15. Februar.
Redaktionsschluß ist der
1. Februar.**

- erhebliche Gewichtseinsparung
(Gesamtgewicht 2.800g, Serie 8.200g)
- durch die reduzierte Schwungmasse wird der Motor drehfreudiger
- weniger Verschleiss durch hochwertigere Teile
- Erhöhung der Drehmomentübertragung
- langlebig und wartungsfreundlich
- absolute Präzision durch CNC-Fertigung
- exakte Dosierung durch degressive Tellerfeder
- leichtgängige, komfortable Bedienung
- im Rennsport bewährt



DESIGNFACTORY

MAX - Einscheibenkupplung

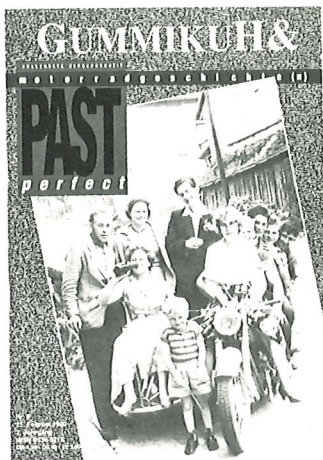
DM 1.580,00

Moto Guzzi Ersatzteilzentrum

Villinger Strasse 7
75179 Pforzheim
Allemania

Maxfon 0 72 31 · 35 39 21
0 72 31 · 35 40 63
Maxfax 0 72 31 · 35 41 50

Garantiert autofrei



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

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

Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h,
28199 Bremen

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

made by Spiegler

Lieferbar für alle Modelle als fertiger Kit o. Sonderanfertigung
Anschlüsse eloxiert in:
silber, schwarz, rot, gold, blau, grün o. magenta.



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

- Bremsscheiben
- Bremsanlagen
- Bremsbeläge

8 Kolben Bremszange



SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

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