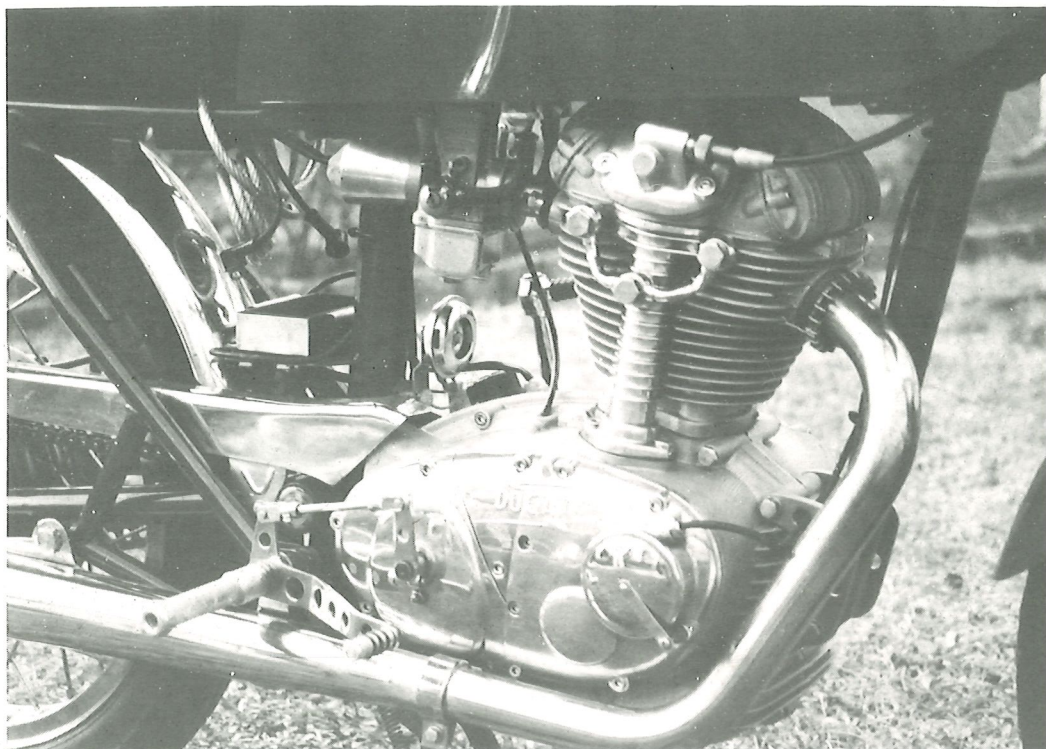


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTITALIA

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



Agostini-Guzzi Le Mans - ewiger Umbau
Umrüstaktion Guzzi Daytona
Ducati 24 Horas - Einzylinder aus Spanien
Reisebericht Seeland
250 Kleinanzeigen, 75 Italo-Termine, News ...

GO, GUZZI, GO



*Aufsteigen und
Abfahren !!!*



**Powerpreise für Fahrer,
die das Besondere
suchen!**

**Für Leute, die wissen,
worauf es ankommt...**

**Auf *kostenlosen* 150
Seiten alles für die
GUZZI. Jetzt Katalog
anfordern. (Postkarte genügt).**

hübner + partner . bs



**STEIN
DINSE**



**STEIN-DINSE GmbH
Im Alten Dorfe 3 f
38112 Braunschweig
Tel 0531 - 210210
Fax 0531 - 2102122**

**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!

Vor Euch liegt das Heft Nummer 60. Für uns bedeutet das ein kleines Jubiläum, denn mit dieser Ausgabe wird die Motalia fünf Jahre alt. Das erste Heft erschien im März 1989. Wir möchten uns hier einmal bei allen Händlern und Lesern bedanken, die uns in diesen fünf Jahren mit Inseraten, Artikeln und Informationen unterstützt haben.

Eine der Grundideen, die uns vor fünf Jahren angeregt hat, die Motalia ins Leben zu rufen, war die Schaffung eines kostenlosen Kleinanzeigenmarktes für italienische Motorräder. Dort sollte jeder Italo-Fahrer die Möglichkeit haben, kostenlos sein Motorrad oder Teile zum Verkauf anzubieten oder Suchinse-
rate aufgeben zu können. Mittlerweile ist der Kleinanzeigenmarkt in der Motalia auf eine ansehnliche Größe gewachsen und ich weiß von vielen Motalia-Lesern, die die Kleinanzeigen als Erstes lesen. Es soll sogar welche geben, die die Motalia nur wegen der Kleinanzeigen abonniert haben.

Die Beliebtheit des Motalia-Anzeigenmarktes hat sich auch bei den Händlern herumgesprochen und immer wieder versuchen Gewerbetreibende, uns Inserate unterzumogeln, die als private Kleinanzeigen getarnt sind. Einige gehen sogar soweit, daß sie falsche Namen und Tarnadressen angeben. Darum will ich hier einmal deutlich klarstellen, daß der Motalia-Kleinanzeigenmarkt für private Kleinanzeigen gedacht ist und nur private Kleinanzeigen sind kostenlos. Anzeigen, in denen Reparaturarbeiten, Materialbearbeitungen, Wiederverkauf von Teilen und Fahrzeugen etc. angeboten werden, sind gewerblich und müssen bezahlt werden. Es kann ja nicht Sinn der Sache sein, daß einige Händler mit ihren gewerblichen Inseraten die Motalia finanzieren und andere Händler versuchen, sozusagen als Trittbrettfahrer schwarz-zufahren.

In Zukunft werden wir verstärkt auf solche Anzeigen achten und uns entsprechende Konsequenzen überlegen.

Euer Motalia-Team

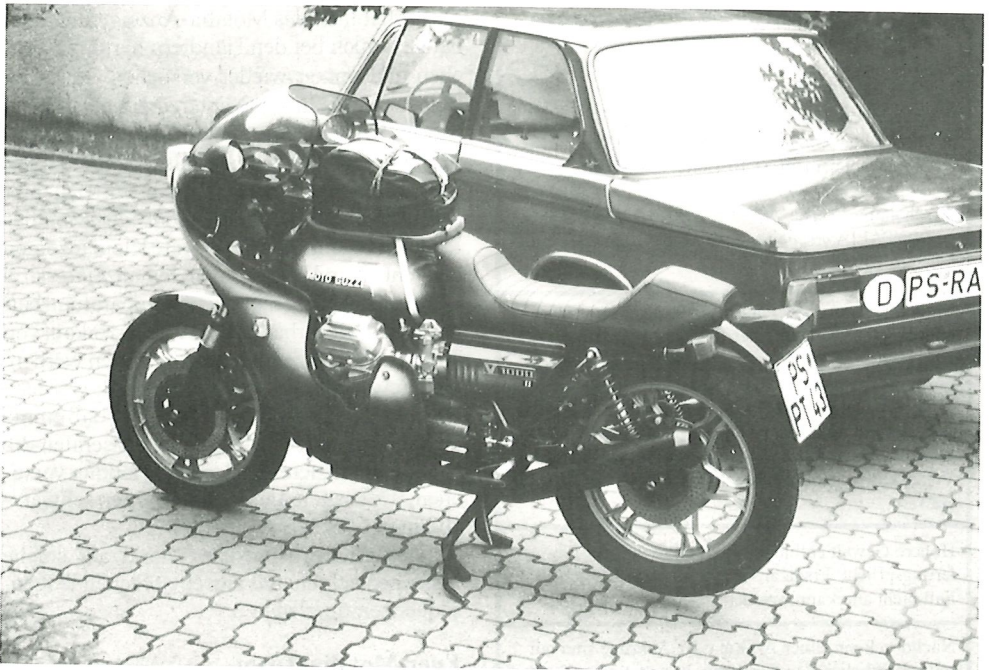
Eine unendliche Geschichte

Im Sommer '84 entschloß ich mich, mir einen lang gehegten Traum zu erfüllen. Nach Honda- und Harleyerfahrungen mußte eine sportliche Moto Guzzi Le Mans I oder II her. Jenes Modell mit dem schönen „runden“ Motor und den serienmäßig offenen Vergasern. Da es nicht irgendein Modell von der Stange sein sollte, stach mir ein rares Sondermodell, eine Agostini LM II mit 1000 ccm ins Auge. Zu der Zeit waren gut gemachte Guzzis mit mehr als 850 ccm noch recht selten und meist nur als Eigenumbauten ohne Eintragungen auf dem Gebrauchtmakrt zu bekommen.

Im Januar '85 wurde ich fündig, eine originale Ago LM II V 1000 wurde in der Zeitschrift Motorrad angeboten. Sie war Baujahr '80, hatte angeblich 20.000 km Laufleistung. Der Preis des am Telefon als optisch mäßig geschilderten Zweirades lag 1000,- unter dem damaligen Listenpreis. Um so mehr brannte ich darauf, mir das Gerät genauer anzusehen. Nach langer Fahrt von Hauenstein nach Braunschweig stand ich vor ihr. Sie war wirklich kein gepflegtes Ausstellungsstück sondern ein Motorrad aus 2. Hand, das eigentlich nur gefahren wurde. Vom Besitzer optimiert durch Lafranconis, Alu-

schwungscheibe und kontaktlose Zündung. Sie lief auf den ersten Schlag, der Motor war trocken und machte keinerlei mechanische, guzziuntypische Geräusche außer dem lauten Ventiltrieb, bedingt durch die scharfe Nockenwelle und härtere Ventildfedern. Die Probefahrt fiel wegen nicht vorhandener roter Nummer und mehrerer Minusgrade unter Null etwas kurz aus. Es war beschlossene Sache, die war es und keine andere. Geld und Brief wechselten den Besitzer.

Zuhause angekommen, zerlegte ich meine Guzzi bis auf den Motor, um ihr optisch auf die Sprünge zu helfen. Rahmen, Gabel und



Die Ago-Guzzi nach der ersten Aufbauphase im Frühjahr '85.

Schwinge lackierte ich schwarz. Der Motor wurde mit Silberbesteckreiniger behandelt und erstrahlte wieder in hellem Glanz.

„Eine Guzzi muß rot sein“, war die Meinung meiner Guzzibazillus befallenen Kollegen, als ich meine in Eigenarbeit vollbrachte 4 Farben Schattenlackierung vorstellte. Aber die von weiß nach hellblau, dunkelblau und schwarz verlaufenden Farben paßten wie angegossen. Vollverkleidung, Tank, Seitendeckel und Schutzbleche, alles wirkte wie aus einem Guß und zerschmolz mit dem schwarzen Rahmen zum harmonischen Gesamtbild. Beide Gußfelgen lackierte ich gold, die Bremsättel blaumetallic. Von der eingerissenen Sitzbank verwendete ich nur noch das Unterteil und polsterte dieses neu mit schon abgestepptem Kunstleder.

Technisch wurde in dieser ersten Aufbauphase eine neue Batterie, ein neues Kreuzgelenk, neue Bremsbeläge, neue Lager in Schwinge und Rahmen sowie ein Satz Koni-Stoßdämpfer eingebaut. Es folgten ein neuer Gasgriff und ein neuer Schraubensatz für das komplette Motorrad. Optisch wie neu ging es in den Sommer '85.

Werkstattaufenthalte beschränkten sich auf Reifenwechsel, Vergaser einstellen und Kontrolle der Zündung sowie Kompressionstest, der dem Motor und mir fast unglaubliche 16,5 bar auf jedem Zylinder bescheinigte.

Im Winter '85 wanderte die nach meiner Meinung schrottreife Agostini-Fußrastenanlage in den Müll bzw. ins Regal. Ich baute mir eine eigene aus Aluminium mit stabilen Umlenkungen und Hebeln aus Stahl. Als Lager drehte ich mir Messingbuchsen aus dem Vollen und hatte so endlich Ruhe vor „zündappmäßigen“ Schaltwegen. Zierbohrungen wurden so gesetzt, daß die Soziusfußrasten in verschiedenen Stellungen angebracht werden konnten, was meine Frau als Sozius unheimlich toll fand. Im Winter '86 ging es weiter mit dem Bauen. Die Instrumentenkonsole erschien mir zu klobig, und die darunter hervorquellenden Kabel und Stecker sollten auch weg.

Die Konsole fertigte ich aus Alu, nur Drehzahlmesser und Tacho sowie 4 Kontrolleuch-

ten setzte ich noch ein. Den Kabelbaum legte ich einfach in einer Schleife unter den Tank und zog die benötigten Kabel nach vorne zu den Instrumenten und Schaltern. Dabei zerschnitt ich nicht die alten Kabel, sondern besorgte mir von einer Unfallmaschine einen Elektrosatz.

Das alte Zündschloß schraubte ich in einen Eigenbauhalter und setzte es nach alter V7 Sport Manier auf den Rahmen vor den Lenkkopf. Die Tankklappe und das Tankschloß wanderten dafür ins Regal. Die obere und untere Gabelbrücke wurden von Hand (!) poliert, ebenso die Ventildeckel. An beiden Ventildeckeln montierte ich Eigenbausturzbügel aus polierten Aluminiumplatten.

Im Sommer '87 stellte sich bei 3500 U/min ein metallisches Geräusch ein, daß bei 3700 U/min wieder verschwand. Nach Kontaktaufnahme mit meiner Werkstatt schob ich die Ursache der Steuerkette zu, die bei der Kilometerleistung von 30.000 km vielleicht etwas gelängt wäre und gerade bei dieser Drehzahl am Gehäuse schleift. Doch leider hatte mein auf Pleuellagerschaden tippender Händler recht, wie sich wenig später auf der Autobahn Richtung Thal rausstellte. So baute ich den Motor aus und brachte ihn in die Werkstatt. Der Sommer war dann auf jeden Fall gelaufen. Als Ursache für den Lagerschaden wurde von meiner Werkstatt Ölschlamm in der Ölbohrung der Kurbelwelle festgestellt, der eine Öffnung zur Pleuellagerschale zu setzte. Da ich nur hochwertiges Castrol verwendete, konnte ich mich nur bei den Vorbesitzern „bedanken“, die entweder: a) zu wenig Öl, b) schlechte Ölqualität oder c) das alte Öl viel zu lange im Motor ließen. Zweifelhaft erschienen mir nun auch die Kilometerangaben beim Kauf, zumal sich diese auf einem gestohlenen Tachometer befunden haben sollten. Bei der Übernahme prangte ein Neuteil mit 180 km auf dem Zähler im Armaturenhalter.

Im Herbst wurde der gerichtete Motor wieder eingepflanzt. Über Winter wurde gebaut, flache Verkleidungsblinker nebst neuen Haltern zierten die Vollverkleidung. Die Tauchrohre polierte ich ebenso wie das Kardange-

häuse auf Hochglanz. Für „kleines“ Gepäck wurde ein kleiner Gepäckträger angefertigt, der gut zur Optik paßt.

Im Frühjahr '88 wurde angemeldet und der Motor behutsam eingefahren. An Pfingsten '88 kam dann der große Schlag auf der Autobahn; unterwegs mit Frau und Gepäck Richtung Salzburg. Bei ca. 140 km/h auf der Überholspur gab es einen furchtbaren Knall. Der Motor verlor sofort an Leistung und Drehzahl. Die Guzzi schwankte wie wild auf der Straße. Mit Adrenalineinstoß und gezogener Kupplung unterbrach ich sofort die Zündung und rollte auf dem Standstreifen aus. Mein vorausfahrender Freund Joachim bemerkte den Vorfall einige Zeit später und stieß so nach ca. einer Stunde wieder zu uns. Derweil hatte ich die Ventildeckel und Lichtmaschinendeckel demontiert und die Kerzen ausgeschraubt, um Ventiltrieb, Kolben und Kompression zu prüfen.

Am Ölmeßstab hingen reichlich große Späne und die Lichtmaschinenankerschraube hatte total Spiel in alle Richtungen.

Diagnose: Kurbelwellenbruch.

Per Hänger wurde die Guzzi heimgeholt und wieder der Motor ausgebaut. Die Freude über eine wieder auf dem Hänger heimfahrende Guzzi wurde von unseren nipponverseuchten Zweiradkollegen des Ortes mit viel Grinsen und Wohlwollen bezeugt, was uns „Italiener“ allerdings recht kalt ließ. Den Motor brachte ich wieder zurück in die Werkstatt. Als Metallbauer brannte ich natürlich ebenso wie mein Händler darauf, die Ursache des Bruches zu ergründen, da eine Guzzikurbelwelle nie gerade mal so bricht. Anhand des Bruchbildes und der Bruchstelle war die Ursache klar. Die Radien vom Pleuellagersitz zur Kurbelwellenwange waren nicht im Radius 2-2,5 mm sondern eckig ausgeführt und somit eine Sollbruchstelle geschaffen. Feine Rastlinien des Bruches, ausgehend von der Schleifkante, bestärkten unser Urteil. Auf Nachdruck meines Händlers und mir übernahm die Kurbelwellenschleiferei die volle Reparatur des lädierten V2. Bei dieser Gelegenheit spendierte ich dem Motor noch eine gehärtete Alu-Schwungscheibe, da die Ver-

zahnung der ungehärteten Stucchi-Scheibe total am Ende war.

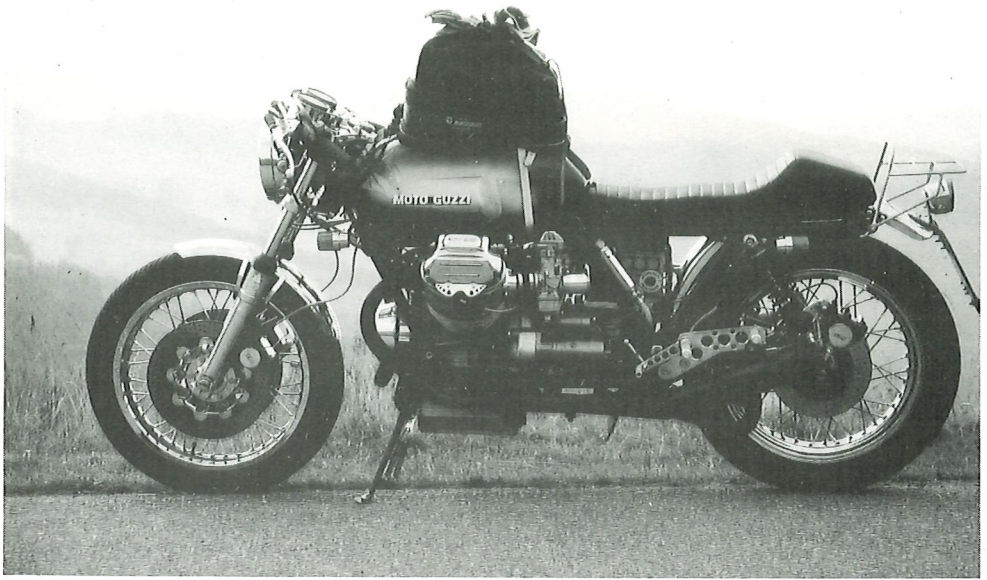
Im Winter '88 baute ich 40er Krümmer sowie eine verkürzte Lafranconi-Auspuffanlage an. Das Interferenzrohr baute ich aus Präzisionsrohr \varnothing 48 selbst. Die komplette Anlage ließ ich per Einzelabnahme eintragen. Die Bereifung stellte ich auf Metzeler ME 33 sowie ME 99 120/90 um, was ebenfalls problemlos eingetragen wurde.

Im Frühjahr '89 meldete ich die Guzzi wieder an. Nach wiederholtem Einfahren lief der Motor wie eine Eins und machte unwahrscheinlich Spaß.

Bis zum Spätsommer, als das Getriebe durch mahelnde Geräusche auf sich aufmerksam machte und nach Überholung rief. An sich wäre eine Reparatur billig gewesen (eine Schiebemuffe defekt), doch für mich stand fest, die Guzzi wird nicht mehr verkauft; trotz allem. So wurde das Getriebe komplett zerlegt und was nach Verschleiß ausgesehen hatte, vermessen und durch Neuteile ersetzt. Die Restsaison wurde inklusive Urlaubsreise nach Italien klaglos beendet. Im Winter wurde eine kurze Stucchi-Auspuffanlage angebaut, von der ich mehr Drehmoment und Durchzug erwartete als von den kurzen, ausgeräumten Lafranconis. Das Rücklicht wanderte ins Regal, ein rundes verchromtes Teil montierte ich an dessen Stelle.

Den Halter fertigte ich aus Aluminium. Nach zweijähriger „Bastelpause“ (jedoch nicht Fahrpause) bedingt durch schulische Weiterbildung stauten sich Umbaupläne, Wünsche und Vorstellungen vom Traumbild meiner Guzzi richtig an, und ich wollte dann endlich zum „großen Schlag“ ausholen. Gestrippt und verfeinert sollte sie werden - optisch wie technisch - jedoch wollte ich die Guzzi in ihren Grundzügen nicht total verbauen, sondern eben nur verbessern. Im Herbst '91 stand der Tacho auf 60.000 km für den Motor bzw. dessen Zylinder und Köpfe.

Blauer Rauch beim Gasgeben sowie erhöhter Ölverbrauch sprachen für sich. Das Motorrad wurde komplett zerlegt. Alle Teile sortiert und gesäubert. Nach dem Vermessen der Zylinder und Demontage der Ventile war mir



Im Sommer '92 präsentierte sich die Guzzi ohne Vollverkleidung und Seitendeckel.

klar, daß die Verschleißgrenze erreicht bzw. weit überschritten war. Zylinder und Kolben waren oval eingelaufen, die Einlaßventile „fielen“ aus ihren Führungen, während die Auslaßventile tiefe Riefen im Ventilschaft zeigten. Da bei der Agostini-Guzzi Gußzylinder sowie Schmiedekolben mit hohem Dom verbaut wurden, wollte ich auf verschleißfestere Nikasilzylinder mit Alukolben umstellen, was sich als schwierig erwies, da ich keine Kolben mit gleich hohem Dom bekommen konnte. Zudem kostete das Honen der Gußzylinder nebst neuer Schmiedekolben in Übergröße pro Seite so viel wie Nikasilzylinder/Alukolbenausführung für zwei Seiten. Dank eines Motoreninstandsetzungsbetriebs im Nachbarort, dessen Chef früher mit einer V7 Sport reichlich Rennerfahrung sammelte und bei alten Kennern der Szene kein Unbekannter ist, stieß ich auf offene Ohren für mein Problem. Die Arbeiten an Zylindern, Kolben und Köpfen erledigte er mit viel Fachwissen und Erfahrung. Der „Hals“ der Zylinder wurde abgedreht, da

das Gehäuse nicht aufgespindelt war und die neue Kurbelwelle nicht ausgebaut werden sollte. Natürlich hätte man die Welle ausbauen, erleichtern und feinwuchten können, aber irgendwo setzt man sich Grenzen, technisch wie finanziell. Das Kolbengewicht wurde angeglichen, zudem verbaute ich die leichtesten Kolben, die ich bekommen konnte. Wegen des zu niedrigen Domes wurde die Primärverdichtung neu bestimmt und die Zylinder entsprechend abgedreht. Anschließend wurden die Ventiltaschen am Kolben tiefer gefräst. Die Köpfe wurden für Doppelzündung gebohrt, sowie neue Führungen eingesetzt. Neue Ventile aus dem Automobilbau mit größerem Durchmesser und aufgepanzelter Härteschicht wurden eingebaut. Aus- und Einlaßkanal wurden poliert, neue Federteller (BMW) wurden verbaut und die Brennräume ausgelitert. Die P3 Nockenwelle zeigte sich noch in gutem Zustand und verblieb im Motor.

Neue, abgeänderte Kipphebel nebst Achsen, Federn und Scheiben wurden montiert. Vier



Guzzi-Treffen '93 in Thal mit "kleinem Gepäck".

neue Stoßelassen in härterer Ausführung waren ebenfalls fällig. Die nun so überarbeiteten Teile wurden zusammengebaut und das Getriebe wieder angeflanscht. Der Motor wurde mit Totalreiniger eingeweicht und optisch wieder auf Glanz gebracht. Den Steuergehäusedeckel polierte ich auf Hochglanz und in den polierten Lichtmaschinendeckel setzte ich eine durchsichtige Scheibe ein.

Die Schwinge wurde am rechten Schwingenholm „gedrückt“, um die spätere Aufnahme eines „dicken Schlappen“ zu ermöglichen. Diese Arbeit sowie die Lieferung der aus verschiedenen Kaufteilen bestehenden Speichenräder übernahm ein Teilehändler in der Nähe. Vor dem Einspeichen wurden alle Teile außer den Edelstahlspeichen poliert und verchromt.

Am Rahmen schweißte ich verschiedene Halter an und trennte überflüssige ab. Der Rahmen und die Schwinge wurden neu in Eigenregie geschliffen, gefüllt und schwarz lackiert.

Neue, blaumetallic lackierte Bremscheiben

wurden auf die verchromten Aluminiumhalter an die Speichenräder angeschraubt. Das Vorderrad wurde eingepaßt, d.h. die Steckachse und Buchsen abgedreht. Die Bremssättel distanzierte ich neu aus, lackierte sie blaumetallic und polierte die Seitenflächen mit dem Bremboschriftzug auf Hochglanz. Die Plastikabdeckung der Bremsbeläge ersetzte ich durch Eigenbaubleche aus poliertem Edelstahlblech. Die Räder wurden eingebaut mit 3,5"x18 mit ME 1 Comp K 150/70 hinten und 2,5"x18 ME 33 Comp K 100/90 Bereifung vorne. Die Bremsankerplatte hinten überfräste ich und trennte alle überflüssigen Teile ab. Danach wurde sie auf Hochglanz poliert. Der komplette Kupplungshebel, Bremsgriff sowie der vordere und hintere Bremsflüssigkeitsbehälter wurden ebenfalls zerlegt und poliert. Bei der Montage verbaute ich V2A Bremsleitungen von Frentubo, da die alten Leitungen porös und rissig waren. Die Instrumentenkonzole wurde nochmals verkleinert, durch Bohrungen erleichtert und komplett aus Edelstahlblech gefertigt. Ein

neues, kleines Rundinstrument für den Motoröldruck wurde eingepaßt. Drehzahlmesser, Tacho und Öldruckmesser erhielten Eigenbaugehäuse aus poliertem Edelstahlblech. Die Vollverkleidung wollte ich nicht mehr anbauen, da sie den schönen V2 aus Mandello zu sehr verdeckt. Stattdessen bestückte ich die Gabel mit einer gebrauchten, verchromten LM 1 Lampe von Moto Spezial. Lampenhalter fertigte ich aus poliertem Edelstahlrundmaterial selbst. Da ich auch keine Seitendeckel mehr verwenden wollte, installierte ich eine Eigenbaualuminiumkonsole unter dem Tank, auf der alle Elemente der Serienelektrik inklusive zweier neuer Andrews-Doppelzündspulen verschraubt werden konnten. Mein Guzzikollege Bernd verdrahtete mir die Elektrik mit den nötigsten Kabeln und zeichnete mir einen neuen Schaltplan. Man glaubt gar nicht, was dabei an Kabeln und Steckern übrig bleibt und alles trotzdem funktioniert.

Die BMW-Batterie blieb an ihrem Platz, da ich die Lösung mit der untenliegenden Batterie aus Optik- und Wartungsgründen nicht so gut finde. Als Batteriekonsole fräste ich mir aus einer 15 mm dicken Aluminiumplatte ein passendes Teil zurecht, genau nach Maßen der BMW-Batterie. Große Bohrungen am Konsolenboden sparten zusätzlich Gewicht und lassen Wasser ablaufen. Die polierte Konsole schraubte ich an die Originalhalterungen an Rahmen und Motor. Dies hat den Vorteil, daß durch die massive Aluplatte das Fahrwerk zusätzlich versteift wird. Die Batterie selbst wird nun einfach mit den originalen Spanngummis gehalten.

Die außermittig gespeichte „Walze“ hinten war ein Problem, da sie zwar an der Schwinge paßte (beim Einbau Luft ablassen und Achsantrieb abschrauben), jedoch beim Einfedern das schmale hintere Originalschutzblech streifte. Nach längeren Anproben verschiedener hinterer Schutzbleche verwendete ich schließlich ein abgeändertes, verchromtes Harleyschutzblech. Befestigungsteile und Halter wurden selbst angefertigt. Alle Elektro- und Bremsleitungen mußten sorgfältig verlegt werden, um nicht vom Reifen im

Fahrbetrieb beschädigt zu werden. Den Hauptständer mußte ich an seinem linken Stützrohr einschneiden, ein Blech einschweißen, verschleifen und wieder neu lackieren, da ich jetzt erst bemerkte, daß der Ständer an der Reifenkante beim Einklappen hängen blieb. Als Vorderradschutzblech verwendete ich ein abgeändertes Teil eines Kleinkraftrades aus poliertem Edelstahlblech, die Anfertigung der Halter war kein Problem.

Der Zusammenbau ging gut voran, die Ergebnisse in puncto Optik kamen auch bei meiner Frau Petra sehr gut an und ließen sie vergessen, daß ich die meiste Zeit in meiner Werkstatt statt in der Wohnung verbrachte. Auch ließen die lästerhaften Bemerkungen wie „Mänsch, daß das nochmal zamme bringsch?“ einiger Zuschauer, die gerade mal „zufällig“ vorbeikamen, nach und änderten sich in stummes Gaffen.

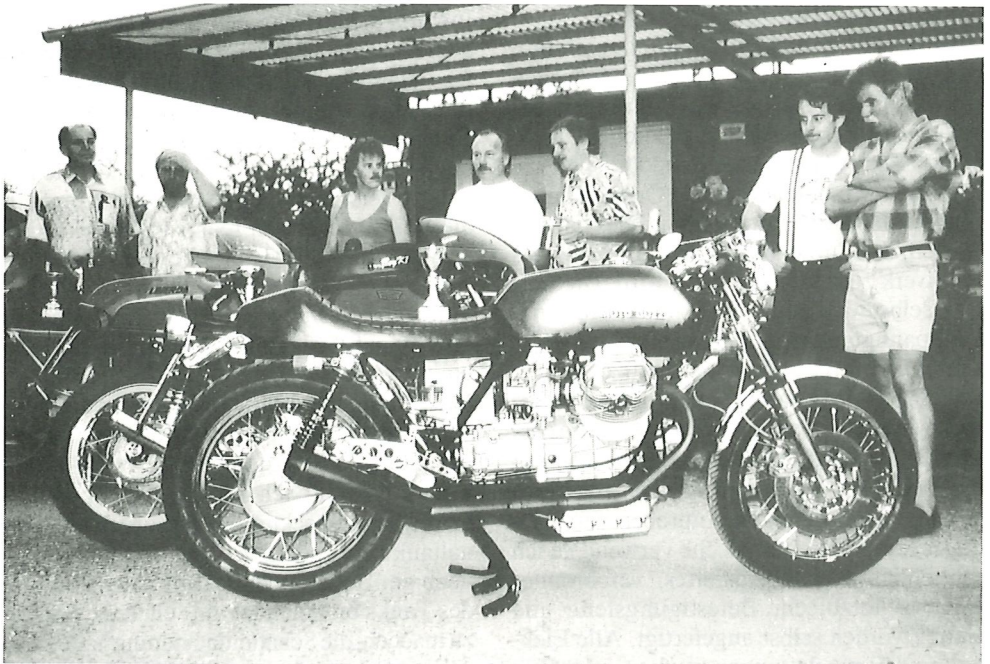
Der Agostini-Ölabscheider fand wegen der unter dem Tank installierten Elektrik keinen Platz mehr und wanderte gleichfalls in die große Ersatzteilkiste. Ich fertigte mir ein Teil aus poliertem Edelstahlblech mit ca. 0,7 Liter Inhalt, das ich zwischen den Vergasern auf dem Getriebe verschraubte. Die Anschlüsse für Zulauf, Rücklauf und Entlüftung wurden mit Silberlot angelötet und sitzen so wie bei dem Ago-Abscheider. Die originalen Entlüftungsschläuche der Ventildeckel konnte ich wieder verwenden, dazu drehte ich einfach die Ventildeckel von rechts nach links, daß die Anschlüsse der Ringschrauben nach hinten schauen. Als Zusatzentlüftung drehte ich mir aus Messingvollmaterial ein Gehäuse mit Ablaufvorrichtung, das auf Hochglanz poliert wurde.

Viele Pappmodelle brauchte ich für die Sitzbank, bis die endgültige Form feststand. Da ich die meisten Kilometer zu zweit unterwegs bin, wollte ich die originale Sportsitzbank in abgespeckter Form sowie den Originaltank verwenden, dessen Form mir immer noch am Besten gefällt. Um die Lackierung des Tanks brauchte ich mir eh keine Sorgen zu machen, die Schattenlackierung hatte zwar einige Gebrauchsspuren, war aber immer noch super nach 7 Jahren. So fertigte ich aus

Stahlblech die Grundkonsole für eine Sport-
sitzbank, die genau zur Form des hinteren
Kotflügels paßte. Auf dieses Blech klebte ich
eine dicke, mittelharte Schaumstoffplatte. Die
Konturen, die ich mittels Pappschablone und
Filzstift auftrug, schnitt ich mit einem elek-
trischen Küchenmesser aus. Nach Gesprä-
chen über Schnitt und Material fertigte mir
mein Kollege Philip Sonntagnachmittags ein-
en super Echtlederbezug der Sonderklasse.
Die Begeisterung beim Zusammenschrau-
ben stieg immer mehr, nichts, was ich in der
Hand hielt, blieb unbehandelt im Originalzu-
stand: Es wurde erleichtert, poliert oder aus
V2A gefertigt. So stach mir auch die Eigen-
baufußrastenanlage ins Auge. Sie erschien
mir zu klobig, also Neubau. Wiederum aus
Alu, jedoch mit größeren Zierbohrungen und
schlankeren, filigranen Hebeln und Gestän-
gen. Beim Schalthebel sparte ich eine Um-
lenkung ein, indem ich direkt vom Getriebe-
ausgang ein Kugelgelenk auf dem Schalthe-
bel verschraubte. Brems- und Schalthebel
wurden so gefertigt, daß beide über Schrau-

ben einstellbar sind. Als Lagerung beider
Hebel verwendete ich DU-Buchsen (Gleitlag-
er aus dem Maschinenbau). Sehr ärgerlich
war, daß der Galvanikbetrieb den Schalthe-
bel im Chrombecken versenkte und dieser für
immer verschwand. Zum Glück hatte ich mir
von allen Umbauten Zeichnungen und Skiz-
zen zugelegt.

Die Rasten selbst drehte ich mir aus Aluvoll-
material. Ganz schön wählerisch war ich bei
der Wahl des Rückspiegels. Was man so sah
in Katalogen und bei Händlern, war mir viel
zu klobig oder zu modern. So fiel die Wahl
auf einen Kreidler Florett Spiegel Baujahr
'68, der noch aus Mopedzeiten bei mir lagerte
und nur etwas gebogen werden mußte.
Bei den vier Blinkern fiel die Wahl auf das
„Beste, was Honda je gebaut hatte“: die run-
den CB 500 Blinker mit Alugehäuse und
Schnapsglasdeckeln. Die Halter dazu fertigte
ich aus Hydraulikrohr. Einen LSL-Lenkungs-
dämpfer mit 7-facher Verstellmöglichkeit
schraubte ich an Stelle des ausgelutschten
Originalteils an. Die Vergaser wurden grei-



Azzurri-Treffen in Karlsruhe '93.

nigt und mit neuen Schiebern, 158er Düsen und Nadeln K7 ausgerüstet. Optisch polierte ich die Schwimmerkammern, Schieberdeckel sowie Beschleunigerpumpen, Ansaugkrümmer und Trichter.

Sämtliche Züge, Schrauben, Gummitteile und Schellen wurden beim Neuaufbau durch Neuteile bzw. V2A Teile ersetzt.

Dann kam Anfang Mai '92 der große Moment, nachdem der Motor eingestellt, Benzin und Öl aufgefüllt, sowie nochmals alle Verkabelungen und Schrauben kontrolliert waren, wo das erste Startritual vollzogen wurde. Zündung an - Vergaser reichlich fluten - Start.

Nach kurzem Einrücken des Anlassers erklang erstmalig wieder das sonore Bollern des V2 mit einem mächtigen Schlag. Nach kurzer Einstellung am Vergaser vibrierte die Guzzi mit schönem gleichmäßigen Takt und alle Augen, auch die der wieder zufällig vorbeigekommenen Gäste, leuchteten. Die Sektorken knallten, und es wurde kräftig angestoßen.

Nach Anmeldung der Maschine fuhr ich zum TÜV und ließ den Umbau per Einzelabnahme eintragen. Ungerecht finde ich nur, daß die Männer in grau alles austragen, was nicht mehr an der Maschine montiert ist. Da diese Eintragungen ja auch mal mein Geld gekostet haben und nun nichts mehr wert sind. Nebenbei wird dann gleich ein neuer Brief fällig, weil der originale Brief vollgeschrieben ist mit technischen Daten. Witzigerweise wird bei Eintragungen gleich ein Querstrich in eine ganze Spalte gezogen, wobei bei 6-7 Eintragungen, die nicht zur gleichen Zeit erfolgen, logischerweise der Brief voll ist. Ein kleines Wort namens wahlweise würde doch voll genügen, bei Umbauten wie Wechselhöckern gehts doch auch.

Die Guzzi zeichnet sich seit dem Neuaufbau durch sattes Drehmoment aus. Ich kann z.B. im 5. Gang mit Sozia mit 50 km/h durch eine Ortschaft fahren und außerorts ruckfrei beschleunigen, ohne daß sich der Motor verschluckt. Der Verbrauch von Super bleifrei beläuft sich je nach Fahrweise auf 5,5-7 Liter mit Sozia und Gepäck; Ölverbrauch 0,25

Ltr./1000 km. Die Vergaserabstimmung könnte - so meine ich - noch besser sein, so werde ich wohl irgendwann bei der Firma Dynotec vorbeischauchen, von deren Prüfstand ich schon einiges Gutes gehört habe.

Der hinten außermittig gespeichte 150er „Schlappen“ fällt im Fahrbetrieb entgegen weitverbreiteter Meinung nicht negativ auf. Die Guzzi fährt sich weicher in den Kurven und fällt nicht so plötzlich beim Einlenken. Haftung und Haltbarkeit sind sehr gut. Hinter- und Vorderreifen wechsel ich bei 9000 km. Über die idiotische 1,6 mm Grenze läßt sich dabei natürlich streiten beim Nachmesen.

Für den Winter '93 ist eine Auspuffanlage ø 48 mit Eigenbautöpfen aus Edelstahl geplant, aber das ist eine andere Geschichte. Für Guzzi wünsche ich mir ein kräftiges Plus an Zulassungs- und Verkaufszahlen, damit auch in Zukunft das Salz in der Suppe bleibt. Hoffentlich muß ein wirtschaftlicher Erfolg der Marke nicht mit vollkommen zugestopften, kastrierten Design in Form einer Moto Morini Dart 400 bezahlt werden. Das wäre eine Horrervision.

Ciao Toni

Moto Guzzi V 1000 LM II

In einer limitierten Auflage wurde 1980 eine sportlich aufgewertete Version der Le Mans II in Deutschland angeboten. Optische Unterscheidungsmerkmale waren eine eng anliegende Vollverkleidung und eine andere Sitzbank, doch die meisten Änderungen mußte der Motor über sich ergehen lassen. Um mehr Leistung zu erzielen, wurde der Hubraum durch 88er Kolben auf 942 Kubikzentimeter angehoben, die Verdichtung auf 10,8:1 erhöht und der Ventiltrieb mit einer schärferen Nockenwelle und stärkeren Ventildfedern modifiziert. Für die Spritversorgung sorgten offene 40er Dell'Ortos. Als Leistung wurden damals 82 PS bei 7500 U/min angegeben. Mit 15950 DM war die Le Mans 1000 satte 4600 DM teurer als die serienmäßige Le Mans II.

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!

Februar

19.02.-20.02.94

Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Frankreich in Montchevrier/Frankreich.

Info: Ripoteau Laurent, 65 Rue Greneta, I-75002 Paris, Tel. 0033/142214869, Frankreich.

27.02.1994

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

März

05.03.-06.03.94

Teilemarkt in Novegro in der Nähe vom Flugplatz von Mailand in Norditalien.

Info: Parco Esposizione di Novegro, Via Novegro, I-20090 Segrate (MI), Tel. 02/70200022.

19.03.-20.03.94

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

April

01.04.-04.04.94

Guzzi Scozzese Mini Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien in Ershine/England.

Info: Ian Macdonald, 48 Hazel Ave, Dumbarton, G82 5BW, England.

02.04.-04.04.94

Veteranenteilemarkt in Udine/Italien.

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

08.04.-10.04.94

4. Eintopf-Löwenherz-Motorradtreffen (Ein- und Zweizylinder bevorzugt) in der Villa Löwenherz in Lauenförde.

Info: Joachim Hartmann, Tel. 0228/443404.

16.04.-17.04.1994

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

24.04.1994

1. Italofrühstück in 32469 Petershagen-Lahde (bei Minden), Nähe Kraftwerk Lahde an der B 482.

Info: Tel. 0571/46813 Jörg oder Tel. 0571/43805 Jürgen, ab 18.30 Uhr.

24.04.-25.04.94

Internationales Moto Guzzi Treffen in Monza/Italien.

Info: Motor Bike di Maffezzini Ercole, Via Volta 249, I-20030 Senago (MI), Tel. 02/99056094, Italien.

29.04.-01.05.94

3. Moto Guzzi Lario-Treffen bei Baden-Baden.

Info: Martin Hagemann, Speyerer Str. 7, 76646 Bruchsal, Tel. 07251/82217.

29.04.-02.05.94

Scottish Borders Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien.

Info: Carl Laver, 21 The Oaks, Southwater, W. Sussex, RH13 7HQ, Tel. 0044/403731038, England.

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.

06.05.-08.05.94

4. Italienertreffen des Moto Guzzi Stammtisch Hannover.
Info: Tel. 0511/3524117 oder 0511/9734188.

07.05.1994

Tag der offenen Tür bei Ducati-Carstens in Hennstedt.
Info: Fa. Carstens, Fedderinger Str. 10, 25779 Hennstedt, Tel. 04836/1550.

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.

Veranstaltungskalender

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.

13.05.-15.05.94

Treffen der Laverda Freunde Berlin in Berlin.

15.05.1994

Italdag mit Motorradausstellung in Soesterberg in Holland.

20.05.-22.05.94

Moto Guzzi Rally der Gruppo Moto Guzzi Finlandia in Suonenjoki/Finland.
Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Finland.

20.05.-22.05.94

9. Illinois Moto Guzzi Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Illinois/USA.
Info: J. Cokel, RR 3, Box 160, Monmouth, Illinois 61462, USA.

20.05.-22.05.94

2. Gaggle of Geese Rally des Moto Guzzi National Owners Club.
Info: Mike Marston, P.O. Box 35, Turner, Maine 04282, Tel. 001/2072253065, USA.

21.05.-22.05.94

Treffen des Ducati-Club Dänemark in Krarup.

21.05.-23.05.94

Laverda Treffen des Laverda Club Nederland in Hierop/Venlo in Holland.

27.05.-28.05.94

Internationale Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien in New Venue/England.
Info: Ken Irwin, 7 the Green Stathern, Melton Macbray, Leicesters, Tel. 0044/949/61004, England.

27.05.-29.05.94

23. Internationale Guzzi Rally des Moto Guzzi National Owners Club in New Cumberland in West Virginia/USA.
Info: Buck Bush, 347 Glenn Drive, West Virginia 26036, Tel. 001/3045271389, USA.

27.05.-29.05.94

Treffen der Laverda Freunde Villingen-Schwenningen in Rietheim.

28.05.-29.05.94

Mosport Rally 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 in Bologna 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 Euroastr. 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.

03.06.-05.06.94

23. Kansas State Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Lake Council Grove in Kansas/USA.
Info: David Kasitz, 8931 N. Spencer Road, Newton, Kansas 67114, Tel. 001/3163678263, USA.

09.06.1994

TT-Meeting des International Laverda Owners Club am Crosby Hotel auf der Isle of Man/England.
Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Tel. 0434/604648, England.

10.06.-12.06.94

Treffen des Laverda Stammtisch Linker Niederrhein.

11.06.-12.06.94

14. Internationales Moto Guzzi Treffen in San Benedetto (AP)/Italien.
Info: Simonelli Chiara, Via S. Pellico 198, I-63039 San Benedetto (AP), Tel. 0735/86967, Italien.

Veranstaltungskalender

11.06.-12.06.94

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

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

17.06.-19.06.94

Internationales Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Niederland in Vortum-Mullem bei Boxmeer/Holland.

Info: Margot de Zeeuw, Van Bijniershoeklaan 383, NL-3527 XK Utrecht, Holland.

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.

17.06.-19.06.94

Italiener-Treffen des Laverda Club Danmark.

24.06.-26.06.94

Arkansas Moto Guzzi Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Arkansas/USA.

Info: Steve Walker, 205 SE 11th Street, Bentonville, Arkansas 72712, Tel. 001/5012739408, USA.

24.06.-26.06.94

9. int. Motorradtreffen für italienische Motorräder der Motorradfreunde Eyfalia-Nord auf dem Grillplatz Hürtgen bei Düren.

Info mit frankiertem Rückumschlag bei Peter Kaulen, Paul Keller Str. 3, 50374 Erftstadt-Lecherich, Tel. 02235/6417.

25.06.-26.06.94

5. Internationales Moto Guzzi Treffen in Vicenza/Italien.

Info: Motor Shop SNC di Possia Graziano, V.le S. Lazzaro 209, I-36100 Vicenza, Tel. 0444/562087, Italien.

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.

01.07.-03.07.94

Treffen des Laverda Club Bergen in Großmover bei Celle.

01.07.-03.07.94

12. Internationales Azzurri-Treffen für italienische Motorräder bei Karlsruhe.

Info: Gerhard u. Kirsten Knapp, Frühlingstr. 39, 76751 Jockgrim, Tel. 07271/52727.

08.07.-10.07.94

1. Mittsommer Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien in Eaton/England.

Info: Ken Irwin, 7 The Green Stathern nr Melton Macbray, Leichester, Tel. 0044/94961004, England.

09.07.-10.07.94

1. Int. Moto Guzzi Treffen in Montecatini Terme/Italien.

Info: Moto Guzzi Prato, c/o Croce d'Oro, Via del Romito 31, I-50047 Prato (FI), Tel. 0330/730617, Italien.

10.07.1994

Schwarzwaldausfahrt des Ducati-Club Schweiz.

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

15.07.-17.07.94

Treffen des Laverda Club Berlin.

18.07.1994

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

Info: Ducati Owners Club Canada, Tel. 905-263-8610, Kanada.

22.07.-24.07.94

Treffen des Bremer Italo Club in Oytten.

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

23.07.1994

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

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

27.07.-31.07.94

2. Moto Guzzi Reunion des Moto Guzzi National Owners Club in Stroud in Ontario/Kanada.

Info: Larry Hogg, R=2, Stroud, Ontario, Kanada LOL 2MO.

29.07.-31.07.94

Laverda Rally des International Laverda Owners Club Großbritannien, Peak District, England.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Tel. 0434/604648, England.

Veranstaltungskalender

29.07.-31.07.94

Grattan Rally des Ducati Owners Club Canada.

Info: Ducati Owners Club Canada, Tel. 905-263-8610, Kanada.

August

05.08.- 07.08.94

Treffen der Laverda-Freunde Silberstedt.

06.08.1994

Grillfest bei Ducati-Carstens.

Info: Fa. Carstens, Fedderinger Str. 10, 25779 Hennstedt, Tel. 04836/1550.

12.08.1994

Cadwell Track Day des International Laverda Owners Club Großbritannien.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Tel. 0434/604648, England.

12.08.-14.08.94

Treffen des Laverda Stammtisch Heftrich.

12.08.-14.08.94

3. Guzzi-Fest des Moto Guzzi Club Kupferpaste in Collenberg.
Info: Thomas Karch, Im See 4, 97896 Kirschfurt, Tel. 09375/8345.

19.08.-21.08.94

Moto Guzzi Rally der Gruppo Moto Guzzi Finlandia in Rautalampi/Finland.

Info: Tapio Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Finland.

20.08.-21.08.94

Treffen des Laverda Club Schweiz.

Februar 1994

26.08.-29.08.94

V-Twin Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien in Shaftsbury/England für alle Motorräder mit V2-Motor.

Info: Ken Irwin, 7 the green Stathern nr Melton Macbray, Leichester, Tel. 0044/949/61004, England.

September

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.

02.09.-04.09.94

5. Treffen der MF Al Dente an der Jahn-Hütte in 66773 Schwalbach-ELM.

Info: Dieter Weiler, Niedstr. 19, 66809 Nalbach, Tel. 06838/81138.

02.09.-04.09.94

7. Internationales Ostsee-Italo-Treffen in Kiel-Falkenstein direkt an der Ostsee.

Info: Felix Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 24321 Lütjenburg, Tel. 04381/7701.

04.09.-11.09.94

Treffen des Laverda Interclub/Moto Club Breganze in Breganze/Norditalien.

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.

10.09.-11.09.94

2. Incontro Motociclistico Moto Guzzi in Principina Mare (GR)/Italien.

Info: Aristide Vasellini, Via Podgora 48, I-58100 Grosseto, Tel. 0564/456589, Italien.

16.09.-18.09.94

6. Italienerntreffen des Moto Guzzi Club Olpe-Biggesee e.V. in Elben.

Info: Ralf Böhm, Graf von Staufenberg Str. 1, 57482

Wenden-Schönau, Tel. 02762/2743.

17.09.-18.09.94

Treffen der IG Laverda 750 in der Schweiz.

18.09.1994

Raduno Moto d'Epoca Moto Guzzi in Mandello del Lario (CO)/Italien.

Info: MC Carlo Guzzi, Via del Fosso 20, I-22054 Mandello del Lario (CO), Italien.

24.09.-25.09.94

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

Oktober

08.10.-09.10.94

Veterama in Mannheim.

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

15.10.-16.10.94

Herbstweekend des Ducati-Club Schweiz.

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

Wo die Wellen die Luft salzig machen oder Deichwärts voran

Seeland, so heißt die südwestlichste Provinz der Niederlande. Dorthin, wo die Menschen seit Ewigkeiten sich selbst und ihr Land gegen das rauhe Meer schützen mußten, trieb es mich im September mit meiner Gilera RC 600 C.

Ausgangspunkt meiner Tour war die kleine Ortschaft Koudekerke, etwa 4 Kilometer südlich von Middelburg gelegen, wo zu dieser Zeit meine Familie Urlaub machte.

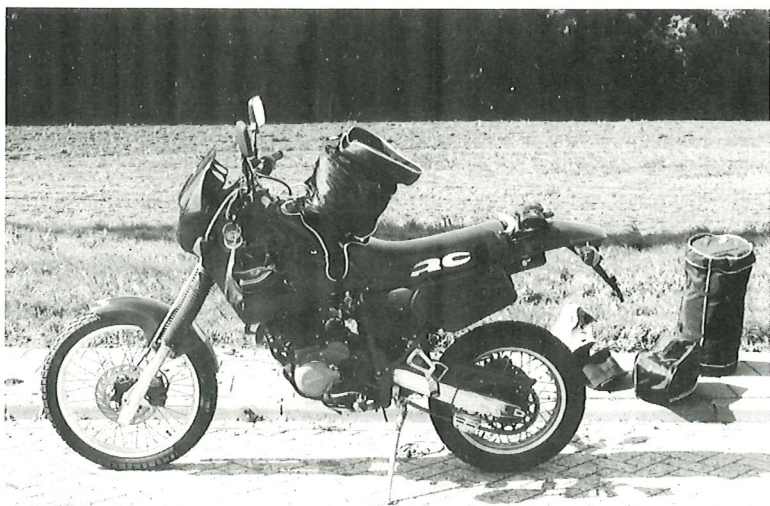
Am Sonntag nahm ich mir die Zeit, von dort aus die Gegend zu erkunden. Von Koudekerk aus fuhr ich ganz um die ehemalige Insel Walcheren herum, die erst im 16. Jahrhundert durch Trockenlegung eines Meeresarmes mit dem Festland verbunden wurde. In Westkapelle erinnert ein auf dem Deich stehender Sherman-Panzer an die Invasion der Alliierten im 2. Weltkrieg. Weiter ging's in nördlicher Richtung über Domburg und Oostkapelle nach Vrouwenpolder, von wo es mich und den dicken Einzylinder über den Veersedam in Richtung der Insel Schouwen-Duiveland trieb. Um dorthin zu gelangen, mußte ich über den Oosterscheldedam fahren, einem gigantischen Bauwerk, das erst im Jahre 1986 fertiggestellt wurde.

Dieses in der Welt einmalige Projekt gehört zum sogenannten Delta-Plan, den das niederländische Parlament im Jahre 1958 verabschiedete, und der die Küste von Antwerpen bis hinauf nach Rotterdam von den immer wieder ihre Opfer fordernden Sturmfluten schützen soll.

Als das Projekt geplant wurde, hatten die Umweltschützer Beden-

ken, daß sich durch einen Damm die Seewasserkultur der Flora und Fauna in der Oosterschelde in eine Binnenwasserkultur verändert, wie es schon in anderen Bereichen passiert war. Deshalb mußten die Spezialisten gewaltig umplanen, um allen Anforderungen zu genügen.

Der Oosterscheldedam ist nämlich kein Damm im herkömmlichen Sinne, sondern eine bewegliche Sturmflutwehr. 65 riesige Betonpfeiler, jeder an die 45 Meter hoch und 18.000 Tonnen schwer, wurden mitten in die Strömung der Oosterschelde gesetzt und dienen als Stützpfeiler, zwischen die man gigantische, bewegliche Stahlplatten gehängt hat, die in der Regel offen sind, bei einer angekündigten Sturmflut jedoch innerhalb einer Stunde geschlossen werden können, um die Küstenstriche zu schützen. Damit war sowohl dem Umweltschutz als auch den Sicherheitsinteressen Genüge getan.



Mit einer RC 600 C fuhr Frank durch Seeland.



Was wäre Holland ohne Windmühlen? Diese steht in Domburg.

So weit zur Technik. Aber ich war ja zum Motorradfahren hergekommen. Nach Überquerung der Sturmflutwehr gelangte ich schließlich nach Schouwen-Duiveland, wo ich nach einem Abstecher ins bekannte Renesse (ein schöner Strand, aber viel zu überlaufen) weiter nördlich über den Brouwersdam nach Goeree-Overflakkee fuhr. Dort erwischte mich prompt ein ausgiebiger Regenschauer. Also sah ich zu, daß ich wieder nach Süden kam, da dort das Wetter bedeutend besser gewesen war. Dadurch konnte ich leider nicht so besonders viel von der Insel sehen. Über Melissant und Nieuwe-Tonge fuhr ich dann über den Grevelingen- und Philipsdam auf die Halbinsel Tholen, wo ich die liebe Sonne wieder fand. Auf Tholen genoß ich die Strecke über St. Annaland und Stavenisse auf einsamen, menschenleeren Deichen. In Stavenisse am Strand suchten nur ein paar Touristen im Watt nach allerlei Meeresgetier. Über Poortvliet und danach über den Oesterdam gelangte ich schließlich nach Zuid-Beveland, das zur gleichen Landmasse gehört wie mein Ausgangspunkt Walcheren.

Langsam aber sicher mußte ich mich nach einer Tankstelle umsehen, da der 12 l Tank meiner Gilera nur für etwas über 200 km gut

ist. In Goes schließlich fand ich an einer Shell-Station außer dem benötigten Super noch die „Grote Autokaart van Nederland“ im optimalen Maßstab 1:250.000 für sagenhafte 3,95 hfl. Aus reiner Neugier nahm ich die Karte mit und stellte fest, daß sie durchaus mit meiner wesentlich teureren R+V-Karte konkurrieren kann. Vielleicht sollte man ja öfter Karten erst im Ur-

laubland kaufen? Von Goes aus fuhr ich in nördlicher Richtung abermals nach Schouwen-Duiveland. Dieses Mal über die fast parallel zum Oosterschelddedam liegende Seelandbrücke nach Zierikzee.

Benelli

DUCATI

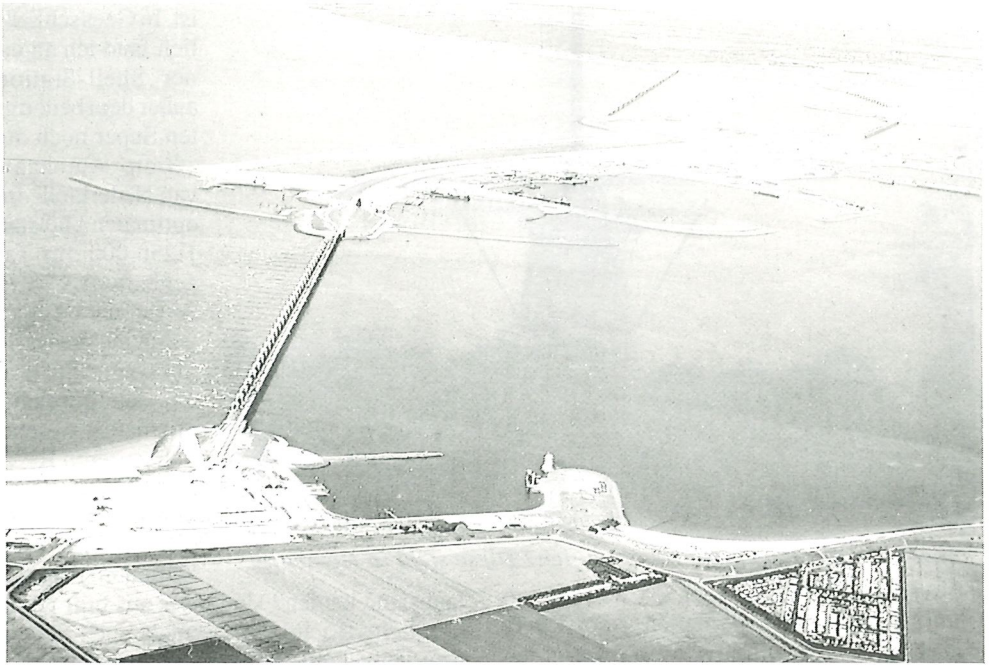




Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

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



Die wahre Größe der Dammbauten zum Schutze gegen Sturmfluten kann man erst aus der Luft erkennen.

Weil ich mich nicht mit den schweren Enduro-Stiefeln zu Fuß abquälen wollte, sah ich mir dann Zierikzee fahrenderweise auf der RC an. Es war eine wahre Freude, mit der handlichen Enduro durch die engen Gassen zu tuckern. Sehr zu empfehlen ist auch eine Pause in einem der kleinen „Koffiehuisjes“ bei einem Stück „Appelgebak“. Dieses Holländisch ist ja schon eine lustige, in der Schrift oft leicht verständliche Sprache. Schilder wie „Let op, Kinderen“ oder „Aardbeien te koop“ bedürfen ja wohl keiner Übersetzung. Schwieriger wird es, wenn man sich mit einem Niederländer unterhalten möchte. Zum Glück sprechen die meisten Einheimischen etwas oder sogar fließend Deutsch oder auch Englisch.

Von der Fahrt über den Oosterscheldedam am Morgen noch beeindruckt, überquerte ich ihn abermals. Diesmal in südlicher Richtung. Nach der Besichtigung des Hafenstädt-

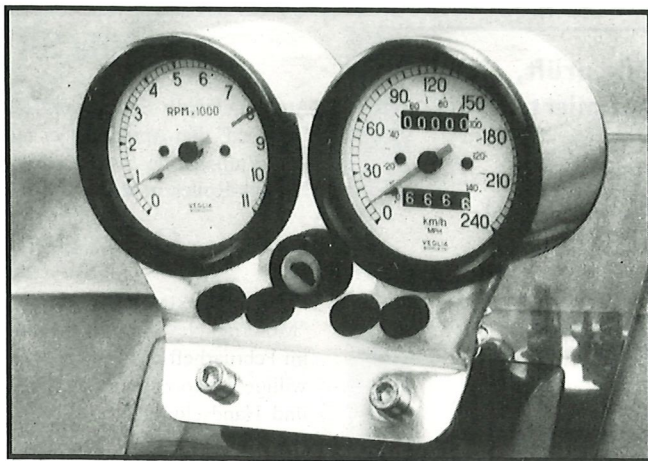
chens Veere und der Provinzhauptstadt Middelburg auf die bereits in Zierikzee praktizierte Art und Weise kehrte ich pünktlich zum Abendessen wieder zu meinem Ausgangspunkt Koudekerke zurück, fest entschlossen, das gastliche Holland noch öfters zu besuchen.

Freunde der kleinen Stoffhütten sind in Seeland übrigens bestens aufgehoben. Überall führen Hinweisschilder zu Campingplätzen und jeder zweite Landwirt bietet „Mini-Camping“ auf seinem Hof an.

Nicht vergessen sollte man aber, daß die Niederlande nicht umsonst so grün und reich an bunten Blumen sind. Auch in den Sommermonaten kommt es, gerade hier in Meeresnähe, schnell einmal zu kurzen, heftigen Regenschauern. Deshalb ist es ratsam, die Regenkombis immer griffbereit oben im Tankrucksack aufzubewahren.

Ciao, Frank

Aluminium-Cockpit für Moto Guzzi



Das Cockpit ist aus Aluminium hergestellt und hochglanzpoliert.

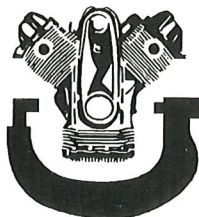
Das Cockpit wird mit Kontrollampen und Deckeln (für Rückseite) geliefert .

(Instrumente und Zündschloß sind nicht im Lieferumfang enthalten.)

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

Best. Nr. 0175-0

Preis: 195,-- DM



Hökenschnieder GbR

MOTO GUZZI

Bielefeld



10 Jahre

Hökenschnieder GbR

Moto Guzzi + Aprilia Vertragshändler

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

Rufen Sie uns an: 0521/452445

und nutzen Sie unsere Erfahrung !

**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

Aprilia SR 50

Auf eineinhalb Seiten vergleicht die Zeitschrift "mopped" den Aprilia-Roller mit dem YE 50 Zest von Yamaha. Je zwei Bilder zeigen die beiden Mokick-Roller in dem Februarheft.

Guzzi Umbau

Eine sehr extravagant umgebaute Guzzi stellt "Motorrad News" auf nicht mal einer halben Seite im Februarheft vor. Zwei Bilder zeigen das eigenwillige Motorrad mit Wurzelholzarmaturenbrett und Handschuhfach.

Bimota SB 6

In den aktuellen Motorradzeitschriften lassen sich die ersten Vorstellungen und Fahrberichte der neuen Bimota mit Suzuki-Motor finden. Knapp zwei Seiten nimmt die Vorstellung der 36.000 DM teuren SB 6 in "Motorrad News" ein. Fünf Abbildungen zeigen das Motorrad im Februarheft.

"PS" räumt der schnellen Bimota fünf Seiten in der Ausgabe 2/94 ein. Dort zeigen sieben farbige Abbildungen das schöne Motorrad aus Rimini. "mo" widmet der Bimota eine Seite, auf der das neue Modell vorgestellt wird. Der Artikel ist mit einem Foto bebildert und befindet sich im Februarheft.

Magni Australia

Einen Fahrbericht der Magni Australia mit Daytona-Motor kann man in "mo" auf einer Seite nachlesen. Zwei Bilder zeigen die Magni, die erstmals ein Zentralfederbein hat, in Heft Nr. 2.

Bimota DB 2 SR

Der letztjährigen Bimota mit Ducati 900 SS Motor stellt das Werk aus Rimini in diesem Jahr eine Variante mit Einspritzanlage zur Seite. Ein Fahrbericht dieses Motorrades befindet sich auf einer Seite in "mo". Ein Foto zeigt das Motorrad in der Februarausgabe.

Presseschau

Cagiva W 12 350

Ein Test der Einzylinder-Enduro erstreckt sich in "PS" Nr. 2/94 über vier Seiten. Zu dem Bericht gehören acht Abbildungen, die das Motorrad und Details zeigen.

Auch "mo" hat in der aktuellen Ausgabe einen Fahrerbericht der W 12 veröffentlicht, der sich aber auf eine Seite mit einem Bild beschränkt.

Aprilia RS 250 V

Alan Cathcart durfte die 250er GP-Renner von Loris Reggiani und Jean-Philippe Ruggia fahren. Seine Eindrücke schildert er auf vier Seiten in der Zeitschrift "PS". Sechs Abbildungen zeigen das Motorrad, mit dem Loris Reggiani den dritten Platz in der Gesamtwertung belegte, in der Februarausgabe.

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	Gesselnerstr. 1	33106 Paderborn-Elsen
J. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	33649 Bielefeld
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	38112 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	40211 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	41466 Neuss
Gosi's Guzzi	Langenberger Str. 463	45277 Essen
Ralf Tholen	Brockendorferweg 16	50189 Elsdorf-Grouven
RMR Motorrad GmbH	Brölbahnstr. 33	51545 Waldbröl
Zweiradhaus Thelen GmbH	Zeithstr. 433	53721 Siegburg-Schreck
Die Werkstatt	Ochsenheimer Str. 13	55435 Gau-Algesheim
transmoto	Obertalstr. 4B	56379 Winden
Jann Kramer	Rheinstr. 3	65795 Hattersheim-Okriftel
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.

Espania Duc mit glorreichem Namen

Die Infizierung mit dem Italo-Virus zog ich mir bei einem Spanienurlaub bei meinem Onkel zu. Er hatte eine 250er Ducati der „24 Horas“ Baureihe erstanden. Diese war zwar in einem mitteleiderregenden Zustand, aber sie faszinierte mich sofort.

Dieses Motorrad wurde bei dem Ducatilizenznehmer Mototrans in Barcelona gefertigt. Sie basierte auf dem Gehäuse der 200er Elite jedoch mit 5-Ganggetriebe und verfügt über 69 mm Bohrung und 66 mm Hub, im Gegensatz zu den italienischen Maßen 74 x 57,8.

Mit der Typenbezeichnung 24 Horas wollte man an ruhmreiche Siege beim 24-Stundenrennen auf dem Hausberg von Barcelona, dem Montjuich, erinnern.

Als nach 2 Jahren noch keine Anzeichen von einer Restaurierung zu verzeichnen waren, beschloß ich mit meinem Vater, das Motorrad nach Deutschland zu holen und ihm wieder zu einem passablen Aussehen zu verhelfen.

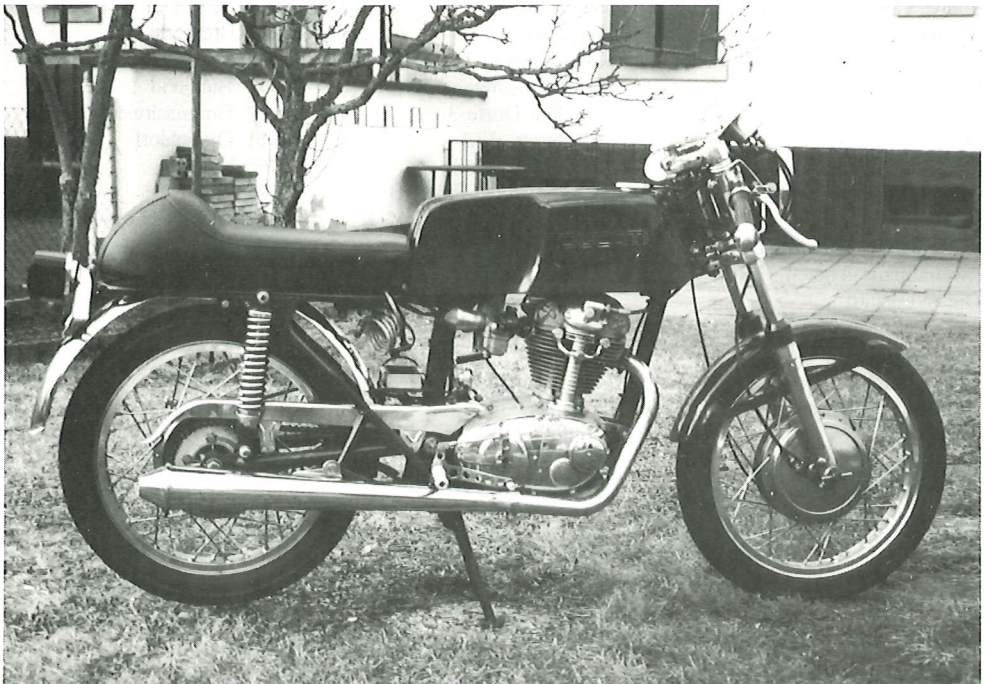
Wir beschlossen, den Motor in Spanien überarbeiten zu lassen, was sich nachher nicht als die beste Lösung herausstellte.

Nachdem dieses geschehen war, kam dann im April '90 der Transporter mit unserer Duc.

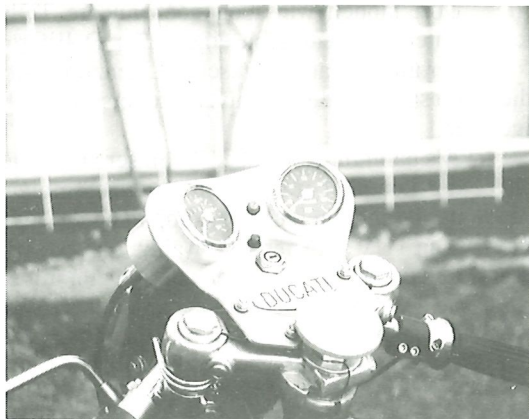
Nach Erledigung der Zollformalitäten konnten wir nun unsere Duc zerlegen.

Rahmen und Schwinge wurden einer Sandstrahlkur unterzogen, um zahllose Farbschichten zu entfernen. Zusammen mit dem vorbereiteten Tank und Vorderschutzblech gingen diese Teile zum Lackieren. Über die Farbe gab es keine Diskussion, unsere Duc mußte natürlich „rot“ werden.

In unserem Keller begannen wir die Polierarbeiten. Gabeltauchrohre, Radnaben und Fel-



Bis die Ducati so aussah, war viel Arbeit notwendig.



Im Eigenbau entstand ein Alu-Cockpit.

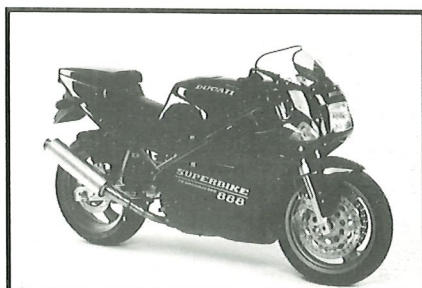
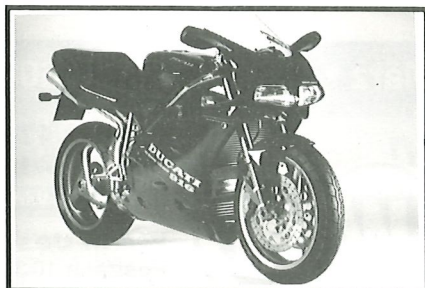
gen wurden nun hochglanzpoliert. Als Speichen kamen nur solche aus V2A in Frage. Aus Edelstahl fertigten wir auch die Motorhalterungen, Bremsankerbleche und andere Kleinteile.

Nach gründlicher Reinigung und Entfettung wurde die Auspuffanlage zusammen mit den anderen Teilen zum Verchromen gegeben.

Als nun die Teile aus der Lackierung zurückkamen, konnten wir mit dem Zusammenbau beginnen.

Das Besorgen neuer Lenkkopflager wurde zum Problem. Nach erfolgloser Suche in Deutschland, mußten wir einen Satz aus Spanien kommen lassen. Nachdem Gabel und Schwinge montiert wa-

DUCATI 94er Superbike



**Die schönsten DUCATIS aller Zeiten
Jetzt bestellen und im Frühjahr abholen**

bei

ATT

Ihr DUCATI-Team in Berlin

Service + E-Teile + Ausstellung

Finanzierung und Leasing

Lichtenrader Damm 271 * 12305 Berlin * Tel. 030/7446046 * Fax 030/7440322

Wir stellen aus
BMT 25.-27. März
Halle 21 a, Stand 18

ren und die frisch eingespeichten Räder eingesetzt waren, bekam unsere Duc allmählich wieder Ähnlichkeit mit einem Motorrad.

Nun machte ich mich an die Elektrik, die komplett erneuert werden mußte und einige Zeit in Anspruch nahm.

Da die original Armaturenhalterung nicht unseren Vorstellungen entsprach, beschlossen wir, nach italienischem Vorbild eine solche aus Aluminium zu fertigen und diese mittels Federn auf der oberen Gabelbrücke elastisch zu befestigen. Tankdeckel, Lenkungsdämpferknauf und Fußrasten wurden ebenfalls aus Aluminium gedreht.

Nun begann die Suche nach einigen Kleinteilen. Die Suche nach der Antriebsschnecke für den Tacho wurde zum Problem. Nach langem Fragen bei Händlern und Ducfahrern erhielt ich eine Adresse von einem Sammler italienischer Motorräder bei Ravensburg, der tatsächlich das benötigte Teil für uns hatte.

Dort fanden wir auch noch andere Teile, unter anderem auch einen 27er Dell'Orto, der unseren aus spanischer Lizenzproduktion stammenden Amalvergaser ersetzen sollte.

Als dann im November '90 unsere Duc wieder komplett war, traten wir nach einigen geräuschkämpfenden Maßnahmen den Weg zum TÜV an. Hier sei erwähnt, daß es wirklich noch TÜV-Sachverständige gibt mit einem Sinn für classische Italo-Bikes. Nach dreistündiger Abnahme mit Geräuschmessung und Anrufen beim Importeur, der aber keine Auskunft über unsere Espania Duc geben konnte, wurden die technischen Daten aus einem Datenblatt eines alten Motorradkataloges übernommen, und unsere Duc wurde für den Straßenverkehr freigegeben. Nach einigen kleinen Ausfahrten mißfiel uns die innere Geräuschkentwicklung unseres Motors, und wir beschlossen, nun dem bisher

Messe Dortmund • 9.–13. März • Halle 6. Stand 603

Alu-Cockpitblende von

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



055 43/471 73
Fax: 055 43/472 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



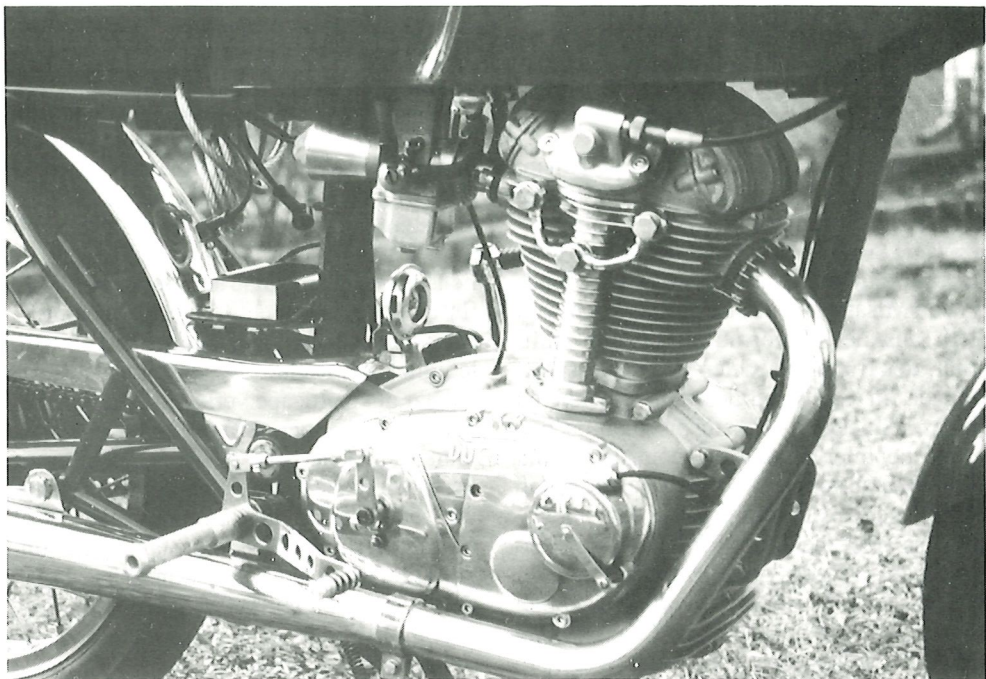
Passend
nur für Originalhalter

DUCATI Triumph und jap. Sportmaschinen

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,-

Farbprospekt DM 5,- in Briefmarken.



Nach der zweiten Motorüberholung ist aus dem Einzylinder ein Schmuckstück geworden.

von uns unberührten Teil zu Leibe zu rücken. Bei der Demontage, mit der Beihilfe des bereits erwähnten Sammlers, stellte sich heraus, daß in Spanien zwar einige Neuteile, unter anderem auch die Nockenwelle, eingebaut wurden, aber der Ausdistanzierung des Getriebes und vor allem der Kegelräder wenig Beachtung geschenkt wurde.

Nun hatten wir auch Gelegenheit, die Gehäuseteile gründlich sandstrahlen und teilweise anschließend zu polieren.

Als dann noch einige Neuteile besorgt waren, wurde unser Einzylinder mit fachmännischer Hilfe wieder zusammengesetzt.

Das Ergebnis überzeugte uns, denn die Nebengeräusche hatten beachtlich nachgelassen.

Nun stand nichts mehr im Wege, die nähere Umgebung (Nord-Schwarzwald) mit 1-Zylinder-Italo-Sound zu verwöhnen.

Die Rechtsschaltung machte mir zwar zu Beginn einige Schwierigkeiten, aber man

gewöhnt sich schnell daran.

Auch die Trommelbremsen, vorne eine Duplex, hinten eine Simplex forderten einige Gewöhnungsphasen.

Das geringe Gewicht von gerade 120 kg, sorgt für eine Handlichkeit, die ich bisher nur von einer 80er kannte.

Für kleinere Ausfahrten in der Umgebung ziehe ich unsere 24 Horas jeder großen Maschine vor, denn auch nur 24 PS können riesigen Fahrspaß bereiten.

Mit den 24 Horas hatten die Spanier bewiesen, daß sie auf bekannter Basis doch ein Motorrad mit eigenem Charakter bauen können.

Zum Schluß würde mich noch interessieren, ob unter den Motalia-Lesern noch einige 24 Horas Besitzer sind, und Zuschriften zwecks Erfahrungsaustausch würden mich sehr freuen.

Thomas Kempf, Westring 8, 76275 Ettlingen

Leserbriefe

Leserbrief zur Schließung des Gilera-Werks:
Tragödie um Gilera

„Am liebsten würde ich eine Knarre nehmen, um die zwei, drei Mann, die das Ding in den Sand gesetzt haben, aus der Welt zu pusten.“ Dies sagte Anfang September '93 Carlo Pernat, Teamdirektor bei Aprilia beim Grand-Prix von Misano anlässlich des Rückzuges von Gilera aus der Motorradweltmeisterschaft. Pernat, der früher bei Gilera als Motorsportmanager im Off-Road-Geschäft angefangen hat, bezeichnet den Rückzug als gigantischen Verlust, bei aller Konkurrenz von Aprilia und Gilera. Pernat weiter: „Für mich steht fest, daß sie nie, nie wiederkommen werden, möglicherweise geht die ganze Firma vor die Hunde!“ Carlos Lavado, noch 1992 Werksfahrer bei Gilera, schlug die Hände vors Gesicht und meinte: „Wo wären Aprilia und Cagiva, wenn sie so früh aufgegeben hätten, der Weg zum Erfolg ist hart und steinig!“

Über 55 Millionen DM hat Gilera in zwei Jahren verpulvert, alleine 20 Millionen gingen dabei für die hirnrissigen Spinnereien des wirren Projektleiters Federico Martini drauf. Auf das Konto von Martini gehen ebenfalls viele Stürze der beiden Fahrer durch festgehende Getriebe. Entgegen aller Vernunft und allem Wissen lagerte der Spinner die Wellen direkt im Gehäuse bei gleichzeitig verkleinerten Einbautoleranzen!

Hinzu kommt das geradezu krankhafte Verhalten einiger Piaggio-Funktionäre, die zwar keine Ahnung vom Rennsport haben, aber dafür eine gesunde Portion Geltungsbedürfnis. Zudem gab es „bürokratische Verpflechtungen“ im Hause Piaggio, will heißen, die linke Hand wußte nicht, was die rechte tat, aber alle meinten, den Chefspielen zu können! Piaggio bestreitet zwar den Zusammenhang zwischen Schließung des Gilera-Werks und dem Verlust im Rennsport, aber mir kann keiner erzählen, daß ein Werk von der Größenordnung von Gilera, zudem nicht eigenständig sondern am Gängelband von Piaggio, einen derartigen Verlust verkraften kann. Aber

auch die Modellpolitik von Gilera muß als verantwortlich angesehen werden. Wie kann man sich fast ausschließlich auf die 125er Klasse stürzen, gleich 4 verschiedene Modelle anbieten, und alles andere nur halbherzig betreiben? Vor Jahren hat Honda schon schmerzlich lernen müssen, daß eine derartige Modellflut in einem Segment tödlich sein kann.

Einzig konsequent zu Ende entwickelt wurde lediglich die Enduro RC 600. Die Nordwest, zuletzt als Nordcape verkauft, hätte ein Renner werden können. BMW macht nun vor, wie man das macht. Eine Sitzbank, auch für zwei Personen bequem, ein ausreichend großer Tank und ein perfekt abgestimmtes Zubehörprogramm, fertig ist das alltagstaugliche Funbike! Die Gilera Nordcape war zuerst da, aber den Erfolg werden BMW, Aprilia und Rotax nun einheimsen. Außerdem hätte unbedingt der neue 750er Motor in die RC sowohl als auch in die Nordcape eingebaut werden müssen. Stattdessen verwendete man hartnäckig den bis zum Letzten aufgenudelten, ehemaligen 350er aus der Dakota.

Zum Erfolg gehört aber auch ein funktionierendes Vertriebssystem. Dies war auch mit den Merkwürdigkeiten der Vespa-Deutschland GmbH nicht zu erreichen. Allerdings leiden auch Moto Guzzi und Aprilia unter schlechtem Management, zumindest was den Vertrieb in Deutschland angeht. Daß dies nicht typisch italienisch ist, beweist Fiat! Ich hatte noch nie irgendein Ersatzteil- oder Serviceproblem mit meinen Fiat-Autos! Die wissen, wie es geht! Und nun hat sich die Ahnung von Carlo Pernat als richtig erwiesen. Die Piaggio-Strategen haben rücksichtslos und brutal das Traditionswerk in Arcore dichtgemacht.

Ich war noch im August '93 dort. Man sagte mir, das Museum sei in der Toscana. Auf dem Hof sah es so komisch aus, und auf dem schmiedeeisernen Tor des alten Verwaltungsgebäudes fehlten die Gilera-Schriftzüge. Mir kam das alles schon recht komisch vor, und mich beschlich ein dumpfes, unbehagliches Gefühl. Auch mein lieber, hilfsbereiter Händ-

Leserbrief

ler nur 5 km entfernt, Albino Brambilla, schaute traurig zu Boden, als ich ihn nach dem Museum fragte. Anscheinend ahnte man damals schon was, bevor es offiziell bekannt wurde. Schlimm auch für die fast 400 Beschäftigten. Es soll „Ersatzarbeitsplätze“ geben. Was von solchem Geschwätz zu halten ist, wissen wir nicht erst seit Bischoferode!

Der Name Gilera soll weiterleben, tönen die Piaggio-Bosse. Aber wenn es nur noch Mopeds und Roller gibt, die zudem nicht aus Arcore kommen, was bleibt dann noch von Gilera? Ein italienischer Journalist schrieb hierzu, eine Gilera, die irgendwo gebaut wird, ist ebensowenig eine Gilera, wie ein Ferrari, der nicht in Maranello gebaut wird!

Noch steht die Fabrik mit ihrem Inventar, vielleicht findet sich ein neuer Investor?? Die Piaggio Bosse bestreiten, daß die Firma nach China verkauft werden soll. Aber was kann man denen noch glauben? Ich würde mir wünschen, daß schnell ein Investor gefunden wird, um Gilera vor dem endgültigen Untergang zu bewahren! Spontan fallen mir nur die Castiglioni-Brüder hier ein! Gilera unter einem Dach in der Cagiva Gruppe, das könnte mir gefallen. Aber ich fürchte, daß ich mir hier was zurechtträume!

Mit freundlichen Grüßen und alles Gute für 94
Manfred Schaab

Leserbrief zur Harris-Ducati:

In den letzten Jahren höre ich immer wieder Leute, die mir sagen: „Eine Ducati muß rot lackiert sein!“ - Ich sag dann meistens: „Die können ihre Ducs in sämtlichen Schattierungen aller bekanntesten Helligkeitswerte lackieren, Hauptsache sie sind schwarz oder noch einen Tick dunkler!“

Dann höre ich immer wieder Leute, die sagen: „Original muß sie sein, nur original, weil sonst ist sie nix mehr wert!“

Nun mal unter uns. Ich glaube nicht nur nicht an diesen Originalitätswahn, schon weil ich überhaupt gar keinen Bock darauf habe, mich ständig von genormten Großküchenpizzas zu

ernähren. Vielmehr hoffe ich, daß es noch einen Haufen von Leuten gibt, die bereit sind, aus einem Basismodell „IHR“ Motorrad zu bauen. In diesem Zusammenhang ist mir die Entstehungsgeschichte der Harris-Ducati regelrecht ins Gesicht gesprungen. Herzlichen Glückwunsch an Guido Wegner, da hast Du Dir ein wirklich schönes (und hoffentlich auch ebenso gut fahrendes) Motorrad zusammengebaut.

Holger

Leserbrief zum Leserbrief aus Motalia Heft Nr. 59

Hallo Felix!

Ich möchte einen Leserbrief zum Leserbrief von Bertram Sattler in Heft Nr. 59 loslassen: O.a. Leserbrief zeigt in aller Deutlichkeit, daß "Rennsportfan" nicht unbedingt mit Sachverstand gleichzusetzen ist. Mir ist völlig unverständlich, wie jemand die Superbike-WM oder DM und Tennisspielen mit einer Dachlatte vergleicht. Herr Bertram Sattler sollte mal Rundenzeiten und Höchstgeschwindigkeiten der Superbike-WM und der 250er WM in Hockenheim vergleichen. Beim Fahrzeug des Herrn Sattler handelt es sich wohl um einen Gegenstand, der noch unterhalb einer Dachlatte anzusiedeln ist.

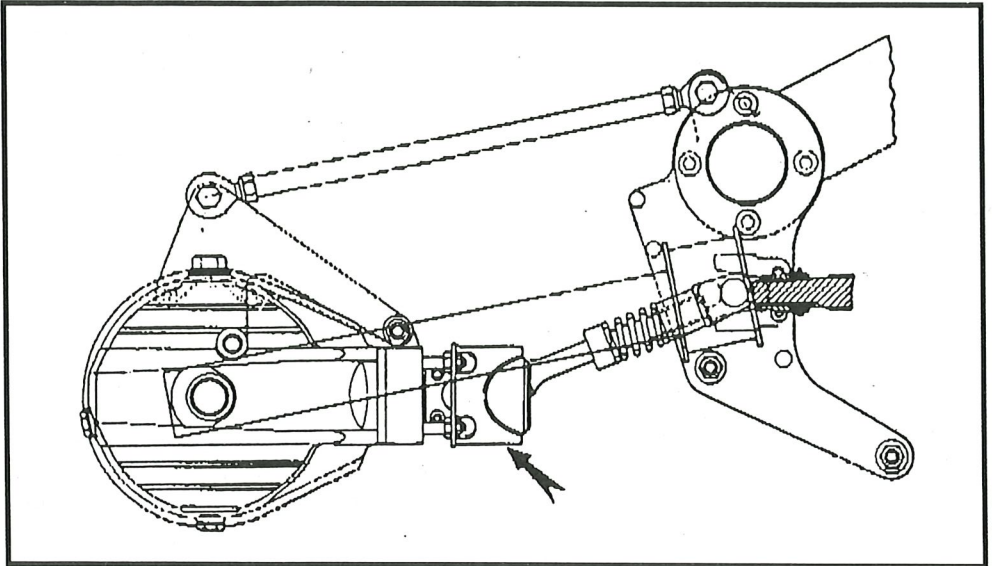
A. Schelske

Stammtische und regelmäßige Italo-Treffs

Bis Herbst 1993 hatten wir unter der Überschrift "Regelmäßige Italotreffs" Stammtische und andere regelmäßige Treffpunkte aufgeführt. Danach haben wir diese Rubrik aus Platzgründen weggelassen. Jetzt wollen wir - rechtzeitig zum Saisonbeginn - wieder einmal diese Treffpunkte auflisten. Um diese Geschichte etwas übersichtlicher zu machen, bitten wir Euch, den Ort des Geschehens mit Postleitzahl und das entsprechende Bundesland anzugeben, damit wir die Stammtische danach sortieren können.

Umrüstaktion für Guzzi Daytona

Wie wir ja schon in einem ausführlichen Bericht über Kreuzgelenke erwähnt haben, sind die Kreuzgelenke der Daytona eine Schwachstelle.



Als Nachrüstteil bietet Moto Guzzi einen Umbaukit an, der aus einer Abdeckkappe für das hintere Kreuzgelenk und das dazugehörige Befestigungsmaterial besteht.

Von einem wartungsfreundlichen und kostengünstigen Kardanantrieb kann bei diesem Motorrad nicht die Rede sein, da im Wartungsplan vermerkt ist, daß die Kardanwelle mit beiden Kreuzgelenken alle 20.000 km gewechselt werden soll. Bei "vorwiegend sportlicher Fahrweise oder bei Fahrten mit Höchstgeschwindigkeit über längere Zeit" (Zitat Werkstatthandbuch) soll die Antriebswelle gar alle 15.000 km ausgewechselt werden. Wenn man bedenkt, daß die Welle mit Gelenken knapp 800 DM kostet, ein teurer Spaß. Einige Daytona-Fahrer, mit denen ich gesprochen habe, berichteten mir von Defekten am hinteren Kreuzgelenk, teilweise schon vor Erreichen der 15.000 km Marke.

Nun hat Guzzi anscheinend reagiert und bietet einen Umbaukit an, der aus einer Schutzkappe für das hintere Kreuzgelenk besteht. Der deutsche Importeur schreibt in einem Rundschreiben: "Die Abdeckung des hinteren Kreuzgelenkes ist notwendig, da

durch Spritzwasser oder Schmutz das Kreuzgelenk frühzeitig verschleißt." Doch davor wird auch diese Abdeckung nicht schützen können, da sich im vorderen Teil der Kappe ein Langloch befindet, um der Kardanwelle die nötige Bewegungsfreiheit zu geben. Hier kann immer noch Wasser und Dreck eindringen.

Das Werk formuliert die Notwendigkeit dieser Abdeckung anders: "Diese Modifikation ist vorgenommen worden, um zu vermeiden, daß im Falle eines Verschleißes des Gelenks die Welle in das Hinterrad kommen kann, was Anlaß zu einer fatalen Situation für den Fahrer und einem instabilen Zustand des Fahrzeuges geben kann." heißt es im Circolare Technica des Guzzi-Werks vom November 1993. Damit ist klar formuliert, daß nicht die Kappe das Kreuzgelenk schützen soll, sondern Fahrer und Fahrzeug sollen vor den Folgen eines abgerissenen Kreuzgelenkes bewahrt werden.

Daß man durch diesen Umbau keine große Verbesserung in Punkto Lebensdauer des Gelenks erwarten darf, läßt schon dieser Satz aus dem Rundschreiben des Importeurs vermuten: "Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß der Umbau eine regelmäßige Kontrolle und Wartung der Kreuzgelenke nicht ausschließt (siehe Inspektionsintervall-WHB Daytona)." Das Werk wird hier noch deutlicher, dort heißt es: "All dieses schließt nicht die Notwendigkeit von Kontrollen und eines regelmäßigen Austausches der Antriebswelle innerhalb der im Werkstatthandbuch angegebenen Intervalle aus." Weiter heißt es: "Betreffs des vorsorgenden Austausches erinnern wir sie daran, daß die Daytona fähig ist, sehr hohe sportliche Leistungen zu erreichen, daher sind die Teile des Antriebs Objekte einer proportionalen Beanspruchung. Wir erinnern Sie, daß die Kosten für die oben genannten Arbeiten nicht höher sind, als die für Motorräder anderer Marken mit gleicher Leistung, bei denen genauso der regelmäßige

SILENT HEKTIK
AUTOMOTIVE HARD & SOFTWARE

" WIR MACHEN IHREM MISCHER BEINE ! "



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

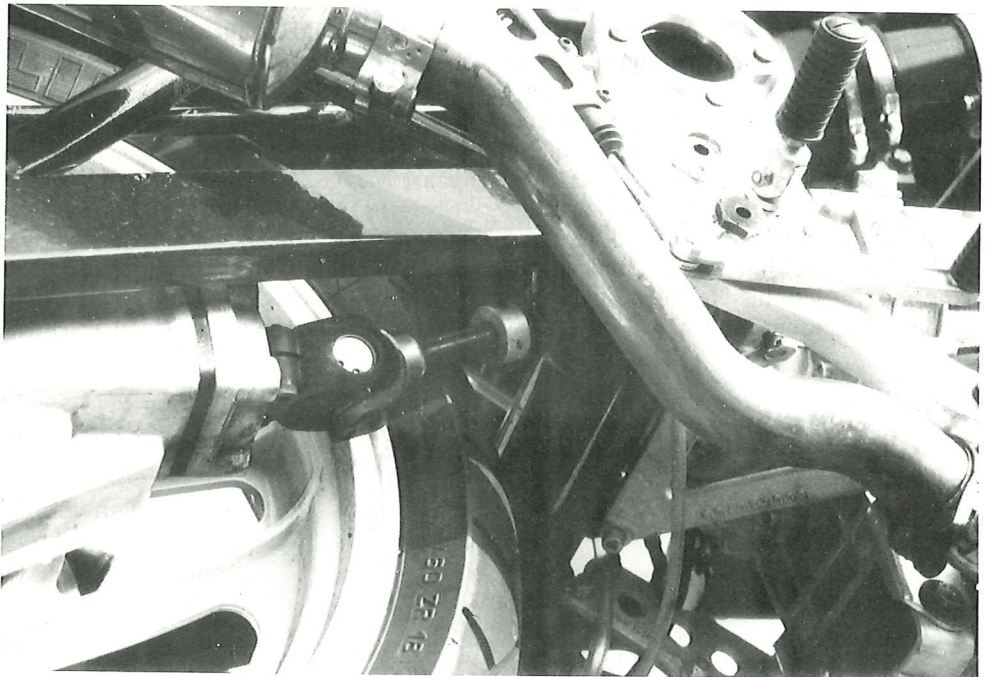


Symmetrische Zündspule
phasengleiche Ausgänge durch
2 Hochspannungs-Wicklungen
extra lange Funkendauer
Mega-Output bis 40kV/160mJ
Polyamid- Glasfaser- Gehäuse
Made in Germany
MasterCoil 2.752 DM 197.-

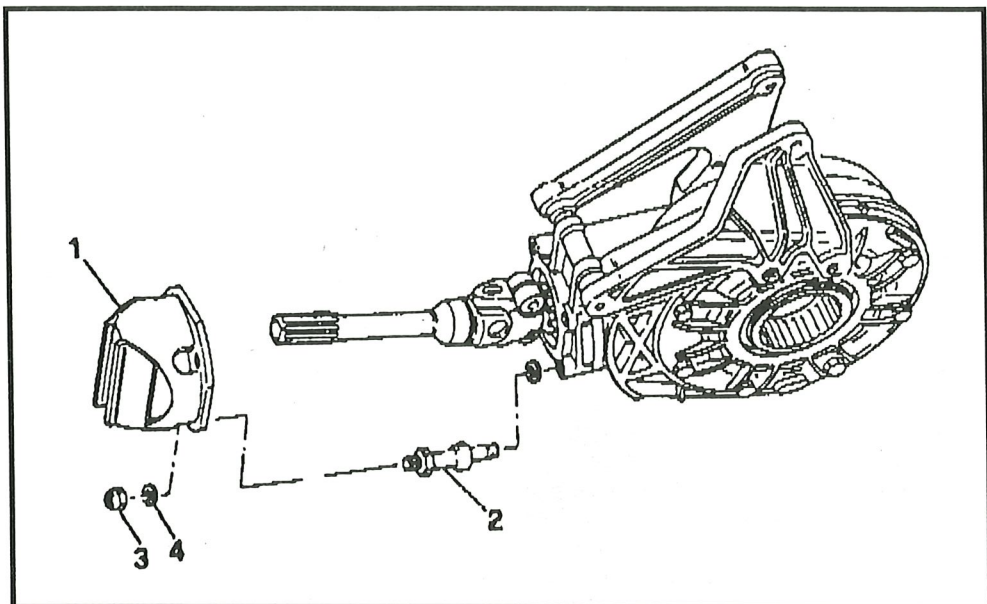
A. Kurpas Steinstr. 30 D-59425 Unna T.02303 - 66186

Austausch des Endantriebs (Kette und Zahn-
räder) vorgesehen ist."

Guzzi weist übrigens darauf hin, daß die
Gelenke auf keinen Fall mit einem starken
Wasserstrahl (z.B. Hochdruckreiniger, oder



Das hintere Kreuzgelenk der Daytona läuft ungeschützt offen.



Die Schutzkappe mit dem dazugehörigen Befestigungsmaterial.

ähnliches.) oder mit Lösungsmitteln gereinigt werden sollen. Das Wasser kann in die Lager der Gelenke eindringen und die Lebensdauer verkürzen. Lösungsmittel verändern unwiederbringlich die Konsistenz des speziellen Fetts.

Alle Daytona-Fahrer können ihr Motorrad kostenlos bei Ihrem Vertragshändler umbauen lassen, um das Risiko eines Unfalls bei beschädigtem Kreuzgelenk zu mindern. Es sollte sich dabei aber jeder bewusst sein, daß das Gelenk weiterhin Aufmerksamkeit verlangt und ein Verschleißteil bleibt, daß regelmäßig gewechselt werden soll. Wem der

periodische Austausch der Gelenkwelle zu teuer ist, der kann sich an die Fa. Höckenschneider, Bielefeld wenden, die im Austausch eine Welle mit abschmierbaren Gelenken für die Daytona anbietet. Wer dann das regelmäßige Abschmieren nicht vergißt, kann ohne Angst vor Kreuzgelenkschäden viel Spaß mit der Daytona haben und eine ganze Menge Geld sparen.

Übrigens, alles was hier geschrieben steht, gilt voraussichtlich auch für die neue Sport 1100, falls Moto Guzzi nicht bis zum Produktionsanlauf dieses Modelles im April eine Abdichtung für die Gelenke entwickelt.

Ducati
Gilera
SPIEGLER
BREMSTECHNIK
brembo
bitubo

MOTOR
RAD
Raphael
Ulrich
HANDEL

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

Service für Neu- und Gebrauchtmotorräder

Schweißen von Aluminium und Nirol

Dreh- und Bohrarbeiten

SUCK 50

DAVIDA

Helme und Motorradbekleidung
Traditionals made in England

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 beigefügt.

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

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

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

0 habe ich als Scheck beigefügt.

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

BLZ: _____

Konto-Nr: _____

Bank: _____

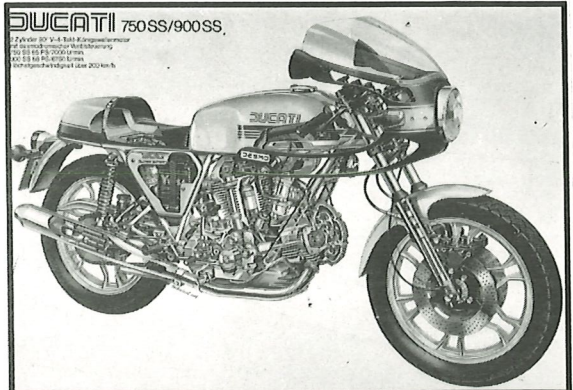
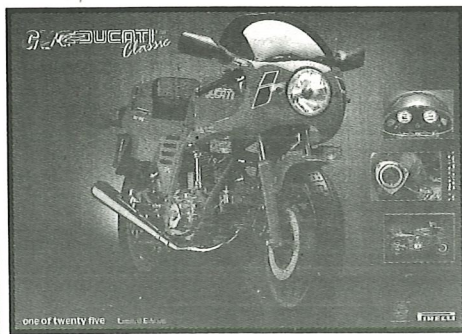
Mir ist bekannt, daß ich das Abonnement innerhalb von 7 Tagen schriftlich widerrufen kann. Hierzu genügt die fristgerechte Absendung des Widerrufs.

Datum: _____ Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite nicht vergessen!!

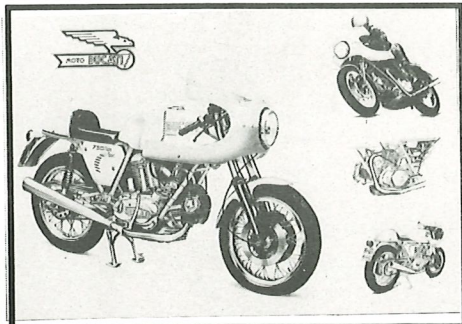
Ducati-Poster

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



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

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



Absender:

Bitte freimachen,
falls
Briefmarke zur
Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos.

Bitte Telefonnummer nicht vergessen!

Rubrik: _____

Text: _____

Antwort

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

Absender:

Bitte freimachen,
falls
Briefmarke zur
Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten
Poster.

per Scheck/bar über DM liegt bei.

per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

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

Antwort

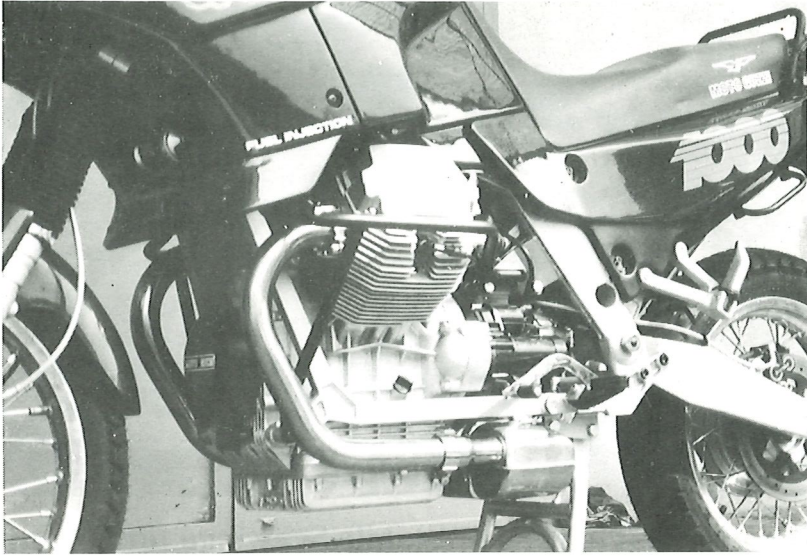
**Verlag Felix Hasselbrink
Schönbergerstr. 2
24321 Lütjenburg**

Datum

Unterschrift

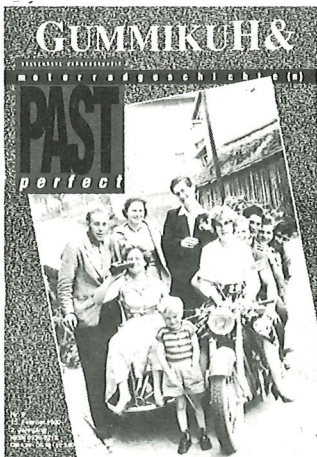
Zubehör

Sturzbügel für Moto Guzzi Quota



Die Firma Höken-schnieder, Friedrich Wilhelms-Bleiche 8a, 33649 Bielefeld bietet für die Moto Guzzi Quota einen Sturzbügel an, der das Motorrad vor teuren Schäden bei Stürzen auf der Straße und im Gelände schützen soll.

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...

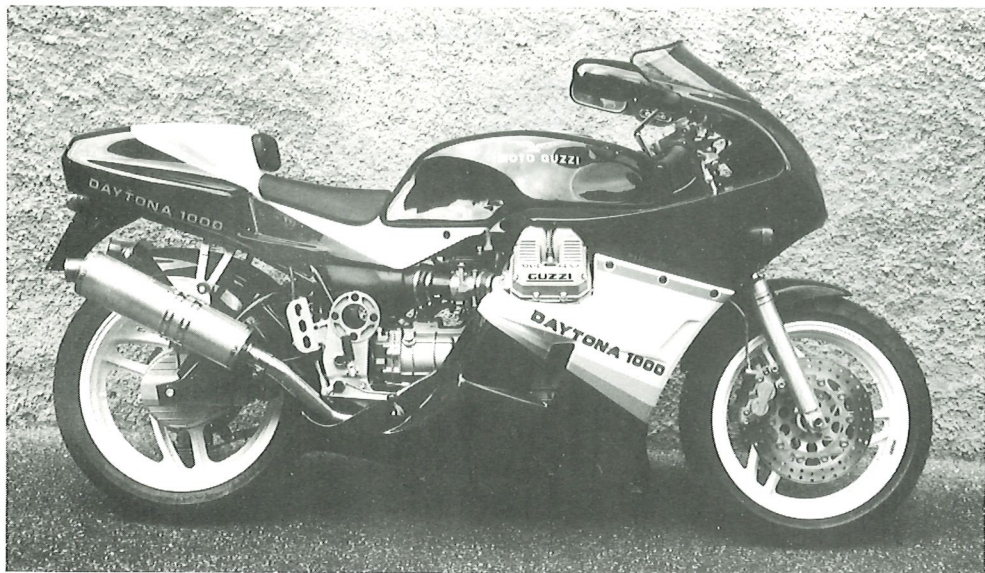
Und das alle vier Wochen!

Neugierig geworden?

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

GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h,
28199 Bremen

Zubehör



Verkleidung für Daytona

Für die Moto Guzzi Daytona, die serienmäßig mit Halbschale ausgeliefert wird, bietet die Firma MAX, Villinger Str. 7, 75179 Pforzheim Anbauteile an, die aus der Serienverkleidung eine Vollschale machen, bei der nur noch die Ventildeckel des Motors zu sehen sind (siehe Bild oben). Für den schon rot lackierten Umbausatz müssen 1200 DM bezahlt werden (unlackiert 900 DM).

Guzzi Katalog

Alle Jahre wieder verschickt Moto Spezial, Uracherstr. 23, 72532 Gomadingen den neuen Zubehörkatalog für Guzzi-Fahrer. Im Format wurde der vierfarbige Katalog etwas größer (jetzt B5 anstatt A5) und die Seitenzahl stieg von 92 auf 120 Seiten. Hier findet der Guzzist jede Menge Originalteile, Nachbauten und Zubehör für die Ein- und Zweizylinder aus Mandello. Verbessert wurde der kostenlose Katalog durch ein Inhalts- und Stichwortverzeichnis.

Stabile Schwinge für Ducati

Wie wir schon in Heft Nr. 55 berichtet hatten, sind bei Ducatis vereinzelt Risse an den Schwingen entdeckt worden, die im schlimmsten Falle zum Bruch führen können. Ein Ducati-Fahrer, der wiederholt Risse entdeckte, wandte sich an die Firma Krüger & Juninger, Mühlstr. 12, 73252 Lenningen, die schon seit vielen Jahren Aluminium-Schwingen für unterschiedlichste Motorräder fertigt. Um den leidigen Rissen Herr zu werden, wurde eine neue Alu-Schwinge mit Exzenterverstellung gefertigt, die mit einem Profil von 80x40 mm deutlich steifer dimensioniert wurde. Um Risse wie bei dem Original zu vermeiden, werden die Schwingen nach dem Schweißen warm ausgelagert (gehärtet) und erst danach erfolgen die mechanische Bearbeitungen. Da die Radachse mit den Exzentern verstiftet ist, soll die Radflucht beim Kettenspannen immer erhalten bleiben. Die Schwinge (siehe Bild rechts) kostet mit TÜV-Mustergutachten 1980 DM.

Zubehör

Edelstahl-Auspuffanlagen

Die Firma VA Aumann, Haidhäuser 2, 27801 Brettorf hat ihr Programm an Auspufftüten für italienische Motorräder erweitert. Neu im Programm ist ein Nachbau der Lafranconi Riservato Competizione Typ 26 für die Guzzi Le Mans I + II. Die Schalldämpfer passen an 40er Krümmer. Für 38er gibt es eine Übergangsdichtung. Aus Fertigungsgründen wurde auf die Falz und den "Propeller" in der Auslaßöffnung verzichtet. Die Schalldämpfer kosten mit Interferenzrohr 790,- DM.

Weiterhin neu im Programm ist ein Nachbau des "Frankfurter Topf" DGM 10184 S für die Gilera Strada 150. Dieser Schalldämpfer kostet 380 DM und auch hier fehlt die Falz oben und unten am Auspufftopf.

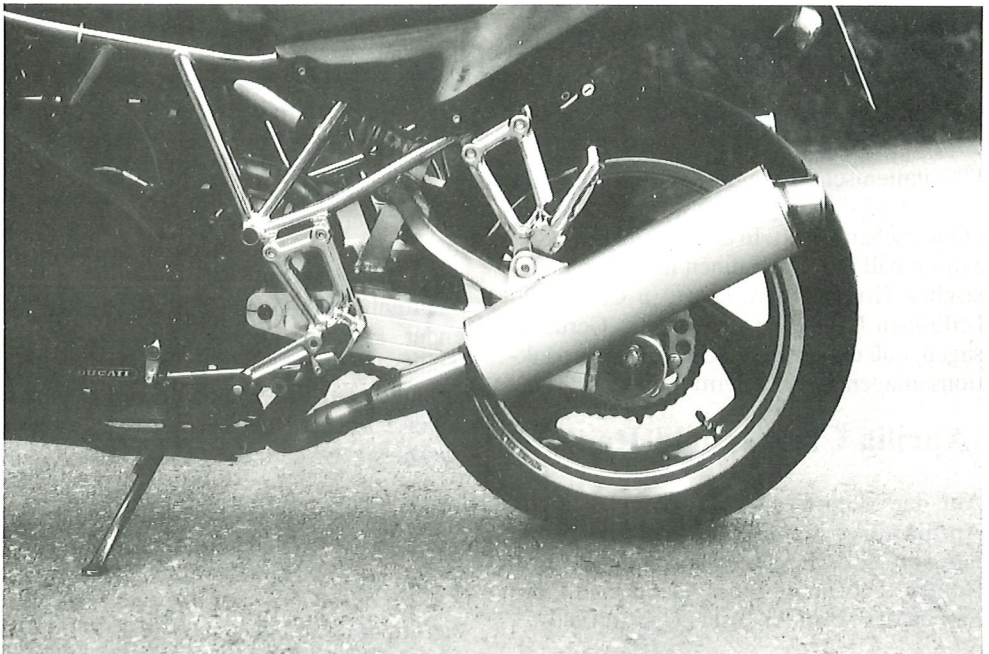
Die Schalldämpfer bestehen aus V2A und werden hochglanzpoliert ausgeliefert. Auf Material und Verarbeitung gibt es eine Garantie von 5 Jahren.

Dell'Orto Handbuch

Viele Italo-Fahrer verändern die Auspuffanlage, den Luftfilter, die Vergasergröße, oder den Hubraum etc. Alles Maßnahmen, die eine neue Bedüsung/Einstellung des Vergasers erforderlich machen.

Um den Besitzern von Motorrädern mit Dell'Orto-Vergasern bei der Abstimmung dieser zu helfen, hat die Firma Stein-Dinse, Im alten Dorfe 3f, 38112 Braunschweig das Dell'Orto Handbuch ins Deutsche übersetzt. Auf 24 DIN A4 Seiten mit zahlreichen Abbildungen und teils farbigen Funktionszeichnungen werden die Bauteile und die Wirkungsweise des Vergasers erläutert. Ergänzt wird das Handbuch durch einen zwölfseitigen Katalog, in dem die unterschiedlichen Dell'Orto-Vergaser und die dafür lieferbaren Einzelteile mit technischen Daten aufgelistet sind.

Das Handbuch kostet 25 DM.



Ducati plant neue 750er

Nachdem die FIM das Reglement der Rennserie Supersport 600 so geändert hat, daß in Zukunft auch Zweizylinder-Motorräder mit bis zu 750 ccm in dieser Klasse starten dürfen, will Ducati nun eine neue 750er mit Vierventilzylinderköpfen entwickeln. Um Kosten zu sparen, wird man sicherlich auf viele Bauteile aus der Ducati 888/916 zurückgreifen. Bis dieses Modell als Serienmotorrad angeboten wird, dürfte aber noch einige Zeit vergehen, da Ducati erstmalig dem seit langem in der Entwicklung befindlichen Vierzylinder-Motorrad mit 850 ccm und einer Straßenversion der Supermono den Vortritt geben wird.

Bimota testet aktive Federung

Bimota, bekannt für innovative Techniken, testet an der Zweitakt-Tesi eine aktive Rad-aufhängung, wie sie im letzten Jahr in der Formel 1 verwendet wurde.

Piaggio investiert in China

Der italienische Piaggio-Konzern, zu dem Vespa und Gilera gehören, drängt auf den chinesischen Markt. In den kommenden drei Jahren will man zusammen mit der indonesischen Gruppe Satya Djaya in China 100 Millionen US-Dollar investieren. Gerüchte sagen, daß dazu ein Teil der Gilera-Produktionsanlagen gehören wird.

Aprilia Chesterfield-Replica

Auf der Moto Show Bologna präsentierte Aprilia eine neue Replica der Rennmaschinen von Loris Reggiani und Jean-Philippe Ruggia. Die Sport Pro glänzt jetzt in den Farben des neuen Sponsors Chesterfield.

Italo-Kalender

Wir hatten in Heft 57 angekündigt, daß Klaus Peter Hoyer, Promenade 4, 59821 Arnsberg plante, bei genügendem Interesse einen Bimota-Kalender zu machen. Anscheinend war ausreichend Interesse vorhanden, denn letztes brachte uns der Briefträger den Kalender ins Haus. Es handelt sich hierbei um einen sogenannten Blanko-Kalender in der Größe 34x42 cm, in den Farbfotos in DIN A4-Größe eingeklebt sind. Bei der Auswahl der Bilder wurden hauptsächlich aktuelle Bimotas berücksichtigt. Ein Text zu den Fotos fehlt. Der Kalender kostet 53.50 DM.

In ähnlicher Machart ist der Morini-Kalender von Thorsten Heller, Passauerstr. 7, 42697 Solingen hergestellt. Auch hier wurde ein Blanko-Kalender in der Größe 30x21 cm verwendet, die Fotos sind 13x18 cm und zeigen ein Spektrum durch die Morinigeschichte mit Oldies und vielen Eigenbauten. Auch hier fehlt der erklärende Text zu den Bildern. Zu beziehen ist der Kalender für 25 DM mit Versand.

In der Auflistung von Italo-Kalendern darf natürlich der Ducati-Kalender von Rolf im Brahm, Wilhelmstr. 8, 58300 Wetter/Ruhr nicht fehlen, der heuer zum zehnten Mal erscheint. Anlässlich dieses Jubiläums hat Rolf sich entschlossen, diesmal alle Bilder von einem Profi im Studio aufnehmen zu lassen. Das Ergebnis sind 13 gestochen scharfe Aufnahmen auf dem DIN A3 großen Kalender. Es stört nur der auf allen Bildern gleiche Hintergrund. Von der Einzylinder Scrambler zur Supermono und von Königswellen V2 bis zur 888 werden unterschiedliche Ducatis gezeigt. Inklusiv Versand muß der Ducatisti hierfür 48 DM zahlen.

Guzzis-Fans werden bei Moto Spezial, Uraherstr. 23, 72532 Gomadingen fündig, dort gibt es den Guzzilender, einen Dauerkalender für 30 DM. Die zwölf DIN A3 Blätter im Vierfarbdruck zeigen Guzzis mit einem und zwei Zylindern.

gehört - gesehen - gelesen

Für Laverda-Fahrer bietet der Laverda-Club Holland einen Kalender an. Der vierfarbige DIN A3 Wandschmuck hat je ein Blatt für 2 Monate und kann gegen 30 DM Vorauszahlung bezogen werden bei: Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 Koog aan de Zaan, Holland.

Ducati-Sonderausstellung

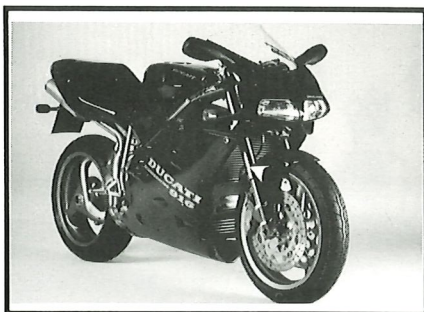
Bis voraussichtlich Ende März findet im Rennsport-Museum am Nürburgring in der Eifel eine kleine Sonderausstellung der Marke Ducati statt. Unter anderem sind folgende Motorräder aus Bologna zu sehen; 125 cc Doppelnocken, 350 Desmo, 750 Imola/72, 750 SS-Rundmotor, 900 SS, NCR-Racer, TT-Pantah und 750 Sport-Rundmotor. Der Eintritt beträgt 8,50 DM für's komplette Museum mit Sonderausstellung.

Aprilia 250

Seit Jahren nimmt Aprilia mit steigendem Erfolg in der 250er-Klasse der Straßenweltmeisterschaft teil. Für den Straßenverkehr gibt es Replica-Modelle der Werksrennmaschinen, die aber nur optisch den Motorrädern von Loris Reggiani entsprechen, handelt es sich doch hierbei "nur" um 125er mit einem Einzylinder-Zweitaktmotor. Seit Jahren warten die Aprilia-Fans auf eine 250er aus Noale. Nachdem ein solches Motorrad schon oft durch die Gerichtküche geisterte, ist jetzt wieder von einer Aprilia 250 die Rede. Als Antriebseinheit haben sich die Italiener den Motor der Suzuki RGV 250 ausgesucht. Die Aprilia Techniker sollen den Motor stark überarbeitet haben und die Motorleistung soll von 61 auf 65 PS gestiegen sein. Ein Prototyp ist schon bei Straßentests gesehen worden.

Ihr Spezialist für italienische Motorräder und mehr...!

Claus Carstens, Hennstedt



Vertragshändler für:

DUCATI



bimota

ARMEC

aprilias

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

Zeltweg 93 - Ein tolles Erlebnis!

Auch 1993 war in Zeltweg unser Stammtisch wieder aktiv dabei: Einzylinder bis 350 mit Manfred, Herbert und mir, bis 500 mit Siegmund, 750 mit Emanuel, Desmo Quattro mit Doppelstarter wieder Siegmund.

Manfred baute über den Winter eigens eine neue Rennmaschine. Als Basis diente ein 500 Twin Rahmen, dazu ein paar billige Japan Anbauteile und fertig ist eine blitzsaubere Low-Budget Rennmaschine! Manfreds erste Probefahrt erfolgte aus Zeitmangel erst auf der Rennstrecke! Das Training verlief sehr turbulent. Bei Siegmund Hecht riß in der Flatschachkurve das Ventil ab. Durch seine alte Schule (der vorsichtige Finger an der Kupplung) konnte ein Sturz verhindert werden. Seltsamerweise hatte ich letztes Jahr im Rennen den gleichen Schaden an der gleichen Stelle. Beim Sigi war erstmal Sendepause, denn der Ventilteller steckte im Kolbenboden, der Zylinderkopf war demoliert.

Trotz der nachlassenden Leistung meines Motors lief es bei mir überraschenderweise sehr gut. Plötzlich kam Manfred herein mit leicht verbogenem Moped und kapitälem Motorschaden! Kurz vor der Schikane war ihm das Pleuel am unteren Auge abgerissen! Es stellte sich als nicht originales Zubehörteil raus. Gottseidank blieb der Zylinderkopf unversehrt. Aber ein guter Rennfahrer wie Manfred hat ja immer einen Reservemotor dabei. So war seine Teilnahme am Rennen gesichert. Vorgebaut hatte auch Siegmund, dessen Sohn Dietmar am Freitag spät nachmittags mit neuem Zylinderkopf und diversen Ersatzteilen eintraf. Anschließend folgte eine wilde Schraubaktion im Taschenlampenlicht



Die Rennfahrer vom Ducati-Stammtisch Mühldorf in Zeltweg.

bis halb zwei morgens. Der Probelauf wurde wegen der Nachtruhe auf Samstag morgen verschoben, er klappte erwartungsgemäß. Gar keine Probleme hatten Emanuel mit der 750 SS und Siegmund mit der 888er, da sich diese fast im Serienzustand befanden.

Das Zeittraining, das ja für die Startaufstellung verwendet wird, ist schon wie ein kleines Rennen für sich. Wegen der nachlassenden Leistung konnte ich den fünften Gang nicht mehr einsetzen und mußte mit dem vierten vorlieb nehmen. Trotzdem reichte es noch für die dritte von acht Startreihen, direkt neben Herbert und Meinhard, dem letztjährigen Dritten. Für das Rennen beschloß ich, die nun zu lange Übersetzung beizubehalten, denn in dem großen Fahrerfeld gibt es vielleicht einen brauchbaren Windschatten, wo ich mitziehen kann.

Der Start verlief recht gut. Es bahnte sich ein Duell zwischen Meinhard und mir an. Gemeinsam, fast parallel, fuhren wir um den Kurs. Dunkle Wolken standen am Himmel, und die ersten vereinzelt Tropfen fielen herab. Da die Strecke aber noch trocken war, ließ ich das Gas länger stehen und kam als erster aus der Zielkurve. Da rauschte Meinhard aus meinem Windschatten heraus an mir vorbei, sofort hängte ich mich hinten an. Er bemerkte es und versuchte, mit Schlangelinien mich abzuhängen, was ihm aber nicht gelang. So konnte der fünfte Gang ausgenutzt werden. Hintereinander gingen zur Flatschachkurve, die mir sehr gut lag. Leider waren zwei Nachzügler im Weg. Dabei verlor ich jede Menge Schwung und Meinhard aus den Augen.

Nach dem Zurückschalten hatte ich plötzlich keinen Kraftschluß zum Hinterrad mehr. Aus der Traum, dabei hatte die Sache erst so richtig Spaß gemacht und ich rollte langsam aus. Ich drehte verzweifelt an der Stellschraube des Kupplungshebels. Plötzlich begann die Kupplung wieder zu packen, schleifend zwar, aber ich kam wieder in Fahrt, fast ein Wunder! Unterdessen überholten mich natürlich einige Fahrer, darunter auch Herbert und vor der Bosch-Kurve Mario Frizzi mit

einer schnellen 450 NCR, hinter den ich mich sofort wieder dranhängte. Zur Sicherheit schaltete ich ohne Kupplung. Da Frizzi in der Kurve zu langsam war, konnte ich ihn wieder überholen. Doch schon kam die nächste Gerade und Frizzi schoß wieder an mir vorbei. Im Windschatten drehte mein fünfter Gang voll aus. Dieses Spiel wiederholte sich in jeder Kurve, das ging Frizzi ganz schön auf die Nerven, denn er steigerte sich und ich kam nur noch mit Mühe an ihm vorbei. Dabei führen wir unsere schnellsten Runden und ich konnte Zeiten erreichen, die ich noch nie gefahren bin! Hintereinander ging es wieder einmal die lange Gerade zur Boschkurve hinunter. Da tauchte vor uns die Dreiergruppe mit Herbert auf. Sie schickte sich gerade an, in die Kurve einzubiegen. Ich nutzte meinen Schwung aus, bremste für meine Verhältnisse sehr spät und konnte somit alle vier auf einmal überholen. Somit befand ich mich wieder auf dem vierten Platz. Langsam sehnte ich die Zielflagge herbei, da die Kupplung wieder anfing, leicht zu schleifen. Noch eine Runde! Die letzte Runde dauerte ewig und schien nicht enden zu wollen. Endlich wurde abgewunken! In der Auslaufrunde ging die Kupplung sehr stark durch und nach der Zieldurchfahrt schob ich mein Moped zurück zum Zelt. Später erfuhren wir von unserer tollen Platzierung!

Was ich nicht mitbekam: Meinhard fiel wegen eines abgebrochenen Kabelschuhs an der Batterie aus, so belegten wir die Plätze drei, vier und fünf! Was mich besonders freute, da ich meinen Ausfall schon vor Augen hatte. Ich kam mir vor wie bei einem Grand Prix, als ich auf meinem dritten Platz auf dem Siegerpodest mit Sekt bespritzt wurde, und die englische Nationalhymne erklang. Herbert feierte seinen vierten und Manfred seinen fünften Platz, so konnte der Mühdorfer Stammtisch mit großem Erfolg nach Hause fahren. An dieser Stelle möchten wir uns für die gute Organisation bedanken, es hat uns riesen Spaß gemacht!!!

Bis auf ein Nächstes

Euer Josef Stark

Sport - Sport - Sport

Renntermine 1994

(Alle Angaben ohne Gewähr)
Straßenweltmeisterschaft

27.03.	Eastern Creek/AUS	GP
10.04.	Shah Alam/MAL	GP
24.04.	Suzuka/J	GP
08.05.	Jerez/E	GP
22.05.	Salzburg/A	GP
12.06.	Hockenheim/D	GP
25.06.	Assen/NL	GP
03.07.	Mugello/I	GP
17.07.	Le Mans/F	GP
24.07.	Donington/GB	GP
21.08.	Brünn/CZ	GP
11.09.	Laguna Seca/USA	GP
25.09.	Jacarepagua/BR	GP
02.10.	Buenos Aires/RA	GP
16.10.	Montmelo/E	GP

Superbike-Weltmeisterschaft

01.05.	Donington/GB	SB-WM
08.05.	Hockenheim/D	SB-WM
22.05.	Misano/I	SB-WM
12.06.	Estoril/P	SB-WM
19.06.	Albacete/E	SB-WM
17.07.	Zeltweg/A	SB-WM
21.08.	Johor/MAL	SB-WM
28.08.	Sugo/J	SB-WM
11.09.	Assen/NL	SB-WM
25.09.	Mugello/I	SB-WM
09.10.	Jerez/E	SB-WM
30.10.	Sentul/RI	SB-WM
06.11.	Buenos Aires/RA	SB-WM

Superbike-Deutsche Meisterschaft

17.04.	Speyer	SB-DM
15.05.	Nürburgring	SB-DM
21./22.05.	Salzburg/A	SB-DM
19.06.	Hungaroring/H	SB-DM
10.07.	Most/CZ	SB-DM
31.07.	Nürburgring	SB-DM
20./21.08.	Brünn/CR	SB-DM
03.09.	Hockenheim	SB-DM

Battle of Twins-Cup

09.04.	Hockenheim	BOT
01.05.	Nürburgring	BOT
05.06.	Salzburgring/A	BOT
26.06.	Colmar-Berg/LUX	BOT
/07.08.	Lechfeld	BOT
28.08.	Straubing	BOT
04.09.	Nürburgring	BOT
11.09.	Frohbürg	BOT
25.09.	Aalen-Eichingen	BOT

Aprilia: Einstieg in die Halbliter-Klasse

Wie schon gemeldet, wird Aprilia 1994 mit Loris Reggiani in der Halbliter-WM antreten. Aprilia will mit einem auf Basis der 250er-GP Maschine entwickelten Motorrad gegen die Vierzylinderboliden mit 500 ccm antreten. Im letzten Jahr hatte es sich mehrfach gezeigt, daß die trainingsschnellste 250er Maschine sich einen Startplatz in der zweiten Startreihe der Königsklasse verdient hätte.

Der ursprüngliche Plan, einfach den existierenden 250er-Motor aufzublasen, mußte fallen gelassen werden, und so wurde ein neuer Zweizylinder-Motor mit 400 ccm konstruiert. Bei Aprilia erhofft man sich eine Leistungsausbeute von 130 PS, die man aber bisher nicht erreicht hat. Der Technische Direktor Jan Witteveen erwartet, daß der Aprilia ca. 30 km/h an Spitzengeschwindigkeit gegenüber den V4-Boliden fehlen werden. Dafür wird Reggiani auf engen Kursen durch geringeres Fahrzeuggewicht und daraus resultierendem späteren Bremsen und höheren Kurvengeschwindigkeiten Vorteile haben. Die Aprilia-Ingenieure hoffen, zumindestens auf einigen Rennstrecken das Leistungsmanko durch das geringere Fahrzeuggewicht und besseres Handling wett machen zu können. Mit angepeilten 100 kg soll die Aprilia 30 kg leichter als die Vierzylinder werden. Die erste offizielle Präsentation der 400er Aprilia ist für die IRTA-Tests Ende Februar im spanischen Jerez geplant. Dort wird sich erstmals zeigen müssen, ob das Pokerspiel von Aprilia klappt wird.

Nachdem Cagiva jahrelang als einziges italienische Werk in der Königsklasse angetreten ist, nimmt nun mit Aprilia ein zweiter Motorradhersteller aus Bella Italia an der 500er-Klasse teil. Für Cagiva werden 1994 John Kocinski und Doug Chandler fahren. Mat Mladin ist in die Australische Superbike Meisterschaft zurückgekehrt und hat dort beim Saisonauftakt beide Rennen gewonnen. Leider wird anscheinend auch 1994 Bimota nicht mit der Tesi mit dem 500er-Zweizylinder-Zweitaktmotor in der WM antreten.

In der 250er-Klasse werden für Aprilia Jean-Philippe Ruggia und Max Biaggi im Chesterfield-Team antreten. In diesem Jahr wird mit viel

Sport - Sport - Sport

Selbstvertrauen der WM-Titel angepeilt. Neustes Werksmaterial wird auch der zweifache Moto Cross Weltmeister Jean-Michel Bayle erhalten. Auf Vorjahres-Werksmotorrädern werden Andy Preining und Paolo Casoli fahren.

Bei den 125ern sollen gar Vize-Meister Kazuto Sakata, Herri Torrontegui, Peter Öttl, Carlos Giro, Europameister Stefano Perugini, EM-Vize Pierluigi Scalvini und Oliver Petrucciani neustes Werksmaterial erhalten. Für das Scott Racing Team werden Bruno Casanova und Fausto Gresini auf Aprilias die Saison bestreiten.

Superbike-WM

Nachdem Ducati 1993 den WM-Titel nicht verteidigen konnte, will man doch wieder vier anstatt der ursprünglich nur zwei geplanten Fahrer einsetzen. Diese vier Fahrer werden in drei Teams untergebracht. Giancarlo Falappa und Carl Fogarty bleiben auch für 1994 in einem Team, aber der Teamchef wechselt. Raymond Roche wird durch Virginio Ferrari ersetzt werden. Das zweite Team wird Davide Tardozzi leiten. In der WM wird er nur einen Fahrer einsetzen, den Italiener Fabrizio Pirovano, der von Yamaha zu Ducati wechselt. Der vierte Fahrer, der mit Werksmaterial auf Basis der 916 versorgt werden wird, ist der Engländer Jamie Whitham. Er wird aber in keinem Werksteam antreten, sondern für den englischen Ducati-Importeur fahren.

Stephane Mertens, der im letzten Jahr für Tardozzi und das Werk fuhr, wechselt zum Red Devils Team und wird dort unter der Leitung des ehemaligen Ducati-Werksfahrer und SB-Teamchef Marco Lucchinelli versuchen, mit einer privaten Ducati möglichst viele Punkte zu sammeln. Ungewiß ist noch die Zukunft von Mauro Lucchiani, der im letzten Jahr den während der Saison zurückgetretenen Juan Garriga ersetzt hatte. Ducati will ihn in der Italienischen Meisterschaft einsetzen, das Belgarda-Yamaha-Team möchte ihn gerne als Ersatz für Fabrizio Pirovano engagieren und Lucchiani selbst überlegt, mit einer privaten Yamaha in der Halbliter-Weltmeisterschaft anzutreten. Die Ducati-Werksmaschinen für 1994 basieren auf der im letzten Herbst in Mailand vorgestellten 916 und werden voraussichtlich über 999 ccm verfügen. Gegenüber den Vorjahren verlieren die Zweizylinder etwas von ihrem Gewichtsvorteil.

1994 müssen die Ducatis 5 kg schwerer als im Vorjahr sein, die Vierzylinder dürfen aber um 5 kg abgespeckt werden. Von der neuen Werksmaschine sollen zwölf Exemplare gebaut werden. Acht sind für die WM geplant, zwei sollen in der Amerikanischen Meisterschaft eingesetzt werden und zwei werden Edwin Weibel für die Deutsche Meisterschaft zur Verfügung gestellt werden. In Amerika soll der Australische Superbike-Meister Troy Corser den zu Honda gewechselten Doug Polen ersetzen.

Doug Polen, der 1991 + 1992 auf Ducati die WM gewann und 1993 den Italienern den Titel des Amerikanischen Meisters sicherte, wird 1994 für Honda fahren. Anscheinend will Honda mit großem Einsatz an der WM teilnehmen und an den Erfolgen von 1988 und 1989 anknüpfen, als Fred Merkel zweimal hintereinander auf Honda Weltmeister wurde.

Laut letzten Gerüchten soll der Superbike-WM-Promoter, die Flamini-Gruppe, akute finanzielle Schwierigkeiten haben und versuchen, die Vermarktungsrechte zu verkaufen. Die bisher miserable Vermarktung und Organisation rächt sich jetzt durch Geldmangel und da Flamini für '94 bisher auch noch keinen Hauptsponsor aufweisen kann, steht ein kleines Fragezeichen über der Zukunft der Superbike-WM.

Superbike-DM

Die Superbike-DM, bekannter unter dem Namen Pro Superbikes, wird heuer als Meisterschaft mit internationaler Beteiligung ausgeschrieben. Da diese Rennserie einen besseren Ruf als die Weltmeisterschaft genießt, wird man 1994 einige international bekannte Fahrer sehen, u.a. wollen Rob Phillis, Christer Lindhom, Fabrizio Furlan, Jeffry de Vries und der einzige deutsche GP-500-Pilot, Michael Rudroff in die Deutsche Meisterschaft wechseln. Folgende Fahrer werden voraussichtlich auf Ducatis antreten: Edwin Weibel, Bernhard Schick, Udo Mark, Claus Ehrenberger und Herbert Engzinger. Dazu wird der BOT-Meister und Ducati-Fahrer Thomas Körner in die Superbike-DM wechseln.

Edwin Weibel soll sogar zwei Werksmaschinen vom neusten Typ (Basis 916 mit wahrscheinlich 999 ccm) erhalten, um seinen Titel zu verteidigen. Unter diesen Voraussetzungen wird die Wartung

Sport - Sport - Sport

sicherlich direkt vom Werk übernommen werden. Weibel und Schick werden auch beim Superbike-Rennen in Daytona starten, dort wird aber voraussichtlich noch '93er Material eingesetzt werden. Man befürchtet, erst zum dritten oder vierten Rennen der DM mit dem neuen Motorrad antreten zu können.

Auch Udo Mark und Claus Ehrenberger wollen die 500 Meilen von Daytona als Trainingsmöglichkeit vor Saisonbeginn nutzen. Beide werden 1994 926er Motoren einsetzen, die von Edgar Schnyder vorbereitet werden sollen. In Daytona will man aber mit 888er-Triebwerken fahren, um die 926er-Aggregate zu schonen.

Cagiva-Sieg bei der Rallye Paris-Dakar-Paris

Eigentlich war von vornherein klar, daß einer der Cagiva-Fahrer die wohl berühmteste Rallye gewinnen würde, die Frage war halt nur welcher. Während der ersten Hälfte der Rallye blieben Eddie Orioli, Carlos Mas und Jordie Arcarons meistens auf Tuchfühlung, so daß diese drei in der Zwischenwertung gerade mal sieben Minuten auseinander lagen. Den Sieg konnte schließlich Orioli erzielen, der im Ziel einen Vorsprung von gerade mal einer Minute und 13 Sekunden auf seinen Markenkollegen Arcarons hatte.

Ducati Superlight Cup

In Italien werden zwei Markencups mit der Ducati 900 Superlight veranstaltet, wovon einer international ausgetragen wird.

Der Winner Cup besteht aus sechs Rennen, die in Italien veranstaltet werden.

Als Termine sind geplant:

10.04.	Mugello
15.05.	Vallelunga
26.06.	Magione
10.07.	Misano
18.09.	Binetto
09.10.	Vallelunga

Im Rahmenprogramm der Superbike-WM soll der Eurocup mit der Ducati 900 Superlight veranstaltet werden. Die Einschreibegebühr für alle sieben Rennen beträgt 15 Mio. Lire plus Steuer. Als Termine sind vorgesehen:

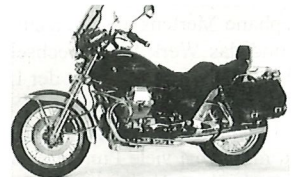
01.05.	Donington/GB
08.05.	Hockenheim/D
22.05.	Misano/I
19.06.	Albacete/E
17.07.	Zeltweg/A
11.09.	Assen/NL
25.09.	Mugello/I

Weitere Informationen sind erhältlich bei: Techna S.r.l., Autodromo di Vallelunga, I-00063 Campagnano-Roma, Tel. 06/9043113, Italien.

Vertragshändler **apriila**
STORK
Kfz + ZWEIRADHANDEL
MOTO GUZZI
07 61/462 63
79115 Freiburg • Schönauer Str. 2



Sport 1100



California 1100

Kommen Sie zu uns:

Bei Moto Guzzi tut sich endlich was! Die Verbesserungen und Neuerungen, auf die die Guzzi-Fans so gewartet haben - Wir informieren Sie gern!

California 1100 sofort lieferbar, Sport 1100 ab April - bitte jetzt schon reservieren.

Viele weitere neue oder modellgepflegte Aprilia + Guzzi-Modelle.

Vormerken: Wir stellen aus auf der bmm-Messe 26.2. in Freiburg

Vormerken: Sa. 19.3. Tag zur Saison-Eröffnung - tolle Überraschungen

Vormerken: Jetzt neu Fa. Stork MZ Vertragshändler

Vormerken: ab 15.2. neu im Bekleidungsprogramm "Bullson"

Motalia Anzeigenmarkt

Aermacchi

Suche für 350 Sprint rechte Auspufftüte mit Kennzeichnung DGM 6950 D, Tel. 04381/7701

Benelli

Auspuffanlage 6in6 kpl., neu, original für 750 Sei sowie 6in2 Chrom für 900 Sei zu verkaufen. Tel./Fax 07453/8938

Suche für Benelli 900 Sei Dell'Orto Vergaser 6in6 offen, Gerd Schumann, Kirchstr. 23, 21227 Bendestorf

Verkaufe Benelli 650 S Tornado, original Zustand, VB 4500 DM, Tel. 08427/1652

Motobi-Benelli, orig. Typ 254, 4 Zyl., 230 ccm, 20 kw, EZ 5.84, 5t km, Lack rot, Zust. 1-2, TÜV 6.95, VB 3700,-, Tel. 05141/44473

Sammlungsauflösung: Benelli 500 Quattro, Bj. 74 (erste Serie), orig. 23t km, aus 1. Hand, 1. Lack, ATM, sehr gepflegter Originalzustand, 2900,- DM; Benelli 354 Sport II, Bj. 80, 37t km, bis auf Auspuffanlage und Beule im Tank guter Originalzustand, 1600,- DM, Tel. 07142/54508

Bimota

Suche Infomaterial (Test- & Erfahrungsberichte, Betriebsanleitungen, Werkstattbücher, Bilder, Zeichnungen,...) über alte Bimotas bis ca. Bj. 88 (besonders SB2, KB1, YB4). Fax & Tel. (bis 23 Uhr) 089/754497

Cagiva

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, Leimbachstr. 136, 57074 Siegen

Ducati

MHR gesucht, guter Zustand, faire Angebote an Rainer Wieshoff, Tel. Büro 06151/371008, privat 06155/61443

Ducati 860 GTS, Neuaufbau '91 inklusive Motor, danach ca. 1000 km, absolut neuwertig, Hochschulter-Alufelgen, Tel. 02271/55605

Verkaufe für Ducati 900 SS/SL, Bj. 92/93 Rahmen mit Brief, Rahmen neu nicht gebraucht, Tel. 07940/3674

Rahmen mit Brief, TÜV 5/94, für Königswellen-Duc, 2 Zyl., VHS, Tel.+Fax 06233/64058

750 SS, 1/92, TÜV neu, 4000 km, Bestzustand, 1. Hand, VB 11.800,- Tel. 02173/64352

DANIELE MOTO
Italienische Motorräder

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

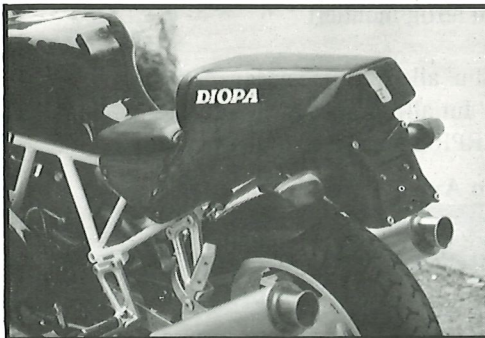
☎ 06142/33306 + 32926 · Fax 34199
Großes Gebrauchsmaschinen- + Teilelager
Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

Suche Superlight-Höcker, gepolstert u. lackiert, für 93er 750 SS, Tel. 04952/2147

Hallo Ulli! Vielen Dank für Deine Hilfe beim Aufbau der 250cc Ducatti. Hoffentlich klappt's beim TÜV. Gruß Klaus

Suche für Ducati 350 Scrambler Lichtmaschine für elektronische Zündung, Tel. 07531/16948

Verkaufe Ducati Pantah Teile: Rahmen, Tank, Sitzbank, Motor usw., 08427/1652



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

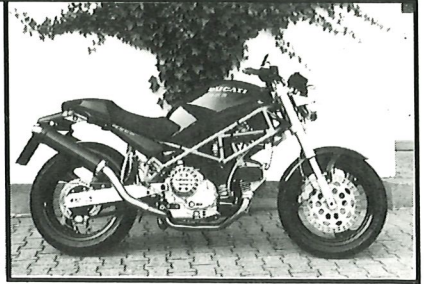
Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI

bimoto

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,-
Motorenlüftungsstutzen 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

Verk. neue Imola-Auspuffanlage f. KW in Teilen, die Anlage muß noch zusammengeschweißt werden, dadurch besteht die Möglichkeit, sie individuell anzupassen u. den Schalldämpfer nach eigener Vorstellung einzubauen - nur f. Köhner, 680,-DM incl. Versand, 06327/3389 bis 20.00

Verk. 900HR II, Bj. 83, Motor überholt, u.a. 38/42 Ventile bleifrei, SS-Aufbau, Rahmen + Schwinge vernickelt, Conti + Silentium, ø 40er offen, Gabel/Bremsen überholt, Spiegler, Alfa-rot, Halbschale nach Wunsch, VB 15.300, Tel. 0511/804763

Verkaufe Ducati GT 860, Bj. 75, TÜV 5/94, kein Eintrag im Brief, Ausstellungsstück, 8000 km, kompl. oder nur Brief, VHB 6800, 06233/64058 Tel. + Fax

Suche guterhaltene Speichenräder mit Aufnahme von 4-Loch Bremsscheiben (Ducati), Tel. tagsüber: 02852/8168, ab 17.00 Uhr: 02858/1635

Betriebsanleitungen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, Prospekte von allen alten 1+2 Zyl. Ducatis könnt Ihr in Farb- oder schwarz/weiß Kopien erhalten. Preis je nach Aufwand. Ducati Freunde Oberschwaben, Zur Spitzenkapelle 5 in 88339 Bad Waldsee, Tel. 07524/3595 bis 21h

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Verkaufe 888 SP4, Bj. 5/92, 12000 km, Stahlflex, Eproms, 1a Zustand, alle KD, DM 22000,-, 09924/822 ab 20.00

KöWe. Teile: Brembosatz 900 SS zus. 260,-; FPS-G.räder 450,-; Neuw. Bremsscheibens. 380,-; Bremboh.pumpe Doppels. 180,-; Rundmotor S Gabel Marz. 1a poliert für Lookheed o. Scarabz. o. Brücken, VHB, Tel. 05401/45558

DUCATI KAMMA 2 plus 2

Drehmoment plus Spitzenleistung Technik plus Optik

Spezial u. Tuningteile
in unserem umfangreichen

Katalog

gegen 15,- DM bei uns

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

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 Barod. Euro. „Forza Ducati!“

Ducati 750 Paso, Bj. 90, 20 Tkm, 70 PS, Motor-GR.: 2 Zyl., Kolb., Kuppl., D. Weber-Vergaser neu, VHB 8.900,-; 2 Dell 'Orto je 450,-; 2-1 Conti-Ausp., 500,-, Tel. 03774/62462 ab 18.00 Uhr

888 Strada, EZ 4/93, 4t km, 98 PS, 1a Zust., VHB, Tel. 06074/70565

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Ducati 907 Desmo, EZ 8/91, 15000 km, 12.400,- DM, Tel. 07357/527

Ducati 900 SS Halbschale, Bj. 06/91, TÜV 06/95, 13500 km, neue Bereifung, offener Kuppungsdeckel, Sitzbankabdeckung, la Zustand, Preis VHB, Tel. 04471/5340

DUCATI LAMORINI MOTORCICLI

Über 80 Polystereteile 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

Motalia Anzeigenmarkt

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

Jetzt noch schnell eine neue Batterie 'rein und
dann mit neuem Sound in den Frühling...

851/888/750-900 SS/M 900	CB 16 AL-A2	79,-
750-900 SS/HR	12 N 12A-4A1	45,-
Termignoni Carbon/Inox (TÜV) Paar und Conti, Ketten-Kits, Bremsbeläge und, und, und...		1398,-

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

750 SS, Bj. 91, Halbsch., L+W Schalld., kohlef. Kotflügel, 6000km, Topzust., VHB 13200,-; Mille S2 Verkl., Bugspoiler, Sitzbank, Armaturen ND, Kotflügel v+h, kplt., VHB 1600,-, Tel. 05933/4510 ab 19.00

750 S, Bj. 1990, 16000 km, 1. Hand, für 9800,- DM zu verkaufen, 0511/6499819

Tausche nagelneue, schwarze Räder aus Ducati Monster, null km gelaufen, gegen antrazithfarbene Räder aus '94er 900 SS oder Vierteler, Tel. 04381/7701

Verkaufe Original 750 SS Laufräder, 91 Bj., 3,5x17 + 4,5x17, absolut neu, Preis 1800,-, 06249/1211

Suche Königswellen 900 Motor möglichst ohne Zyl. und Köpfe, auch gern Unfallmaschine zum fairen Preis. Desweiteren Chromscheinwerfer - lang mit eingeb. Tacho von 1 Zyl.-Desmo, Tel. 08631/2763, Fax 161494

Suche Unterlagen und Informationen über Ducati 125 TS. Tel. 043921333

Pantah 500/600, Conti, keine dBA Eintragung, 37715 km, Reifen wenig km, 1. Gang leicht defekt, 4800 DM, 04347/4482

Suche defekte Kipphebel 1+2 Zyl. Kö-we. Suche SCR 350/450 oder nur Motor, Tel. ab 18.00: 04405/5447

Ersatzteilkatalog Rahmen und Motor HR 900 + 900 S2.25 DM, Werkstatthandbuch HR 900 u. Mille 30 DM incl. Porto, Michael 02150/4703

Ducati 851, EZ 8/92, Tachostand 7500 km, Stahlflex vorne, WP hinten, offener Chip, 20.500,- DM, 05923/4885 ab 19.00

Verkaufe Königswellenkickstarter-Motor, Preis: VS, Spezialwerkzeuge, Tel. 02632/492522 öfter probieren

Für Königswellen Ducati 1 Satz PVM 3 SP Felgen, vorn 3,5"x16", hi. 4"x18", bereift mit Metzeler 130/70/16 ME 33, 160/60/18 ME 1 95% Profil, waren nur bei Eintragung drauf. Felgen nur in Verbindung mit breiter Schwinge, bin beim TÜV gern behilfl., Tel. 06233/42033 Ralf

Desmothek Berlin

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

Motalia Anzeigenmarkt

4 - TAKT STUDIO

Werksgeschulter Mechaniker bietet an:

DUCATI

600 SS Nuda	12.490,-
600 SS Carenata	12.990,-
600 M Monster	12.990,-
750 SS Carenata	13.990,-
900 SS Nuda	14.990,-
900 SS Carenata	15.490,-
900 SL Superlight	17.990,-
888 Strada	20.990,-
916 Strada	25.490,-
916 SP1 Racing	31.990,-

BIMOTA

DB 2 HF	21.990,-
DB 2 SR Injektion	25.490,-
YB 9 Supersport 600	21.990,-
YB 6 FZR 1000	23.490,-
YB 8 Exup	25.490,-
YB 10 Biposto	35.490,-
SB 6	31.490,-
Tesi 1 906	36.490,-

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

750/900/851 Sport-Alu-Auspuff	775.- DM
851/900 Superlight-Style (hochgezogen)	840.- DM
Terminngoni mit TÜV 750/900/851/888	
Alu Dämpfer flach- oder hochgezogen	1.149.- DM
Carbon flach- oder hochgezogen	1.489.- DM
Tangentiaalkrümmerranlage VA Ø 45 mm	
Monster, 900 SS	1.437.- DM
888	1.955.- DM
dazu passende Carbontöpfe offen hochgezogen oder untenliegend (bei Komplettanlage 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	220.- DM
K+N Luftfiltersatz mit Rahmen (oberes Luftfiltergehäuse entfällt, enormer Luftdurchzug). Für alle Modelle	180.- DM
Stahlflexbremschläuche vorne. Für alle Modelle	149.- DM
Kettensatz besser als original Ergal-Ritzel	280.- DM
(für alle Modelle) oder Stahl-Ritzel	260.- DM
Bremspumpe Ø 16 mm mit orig. oder separatem Behälter	250.- DM
Brems Scheibenumbau auf schwimmend DUCATI und YAMAHA, pro Paar mit TÜV	250.- DM
Krümmerrumbau auf verbesserten Durchsatz	250.- DM
... sowie jedes Normal- und Racingteil für alte und neue Modelle.	

Großes Gebrauchtteilager !

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

Verk. für 900 SS, Bj. 92, 2 Verkleidungsseitenteile, Showa-Federbein, etc., Tel. 06235/81619

Suche MHR II Sitzbank komplett, oder NCR-Höcker, Tel. 02306/36223

Suchen 1 Zyl. Ducati Desmo's 2/3/450 Zustand von 1 bis 6. Auch Rennmaschinen. Angebote an Ducati Freunde Oberschwaben, 88339 Bad Waldsee, Zur Spitzenkapelle 5, Tel. 07524/3595 bis 21 h.

Suche für 900 Köwe einen Harris-Kit mit Papieren, evtl. auch andere Hersteller, Tel. 07654/7295

Verkl. SP4 links, Mitte, Spiegel, alles neuw., Tel. 05225/6492

900 SS Teile, Bj. 93, Brems Scheibe vorn, Tank, Hinterrad, 1 Seitendeckel, Federbein, Instrumente, hydr. Kupplung, Auspuff (zerkratzt), Luftfilterkasten, Radabdeckung, Elektrikteile zu verkaufen, Tel. 02461/7253

Ducati 750 Sport, 3.Hand, EZ 90, TÜV 5/94, 32000 km, Motor überholt, Rechnung über 5000 DM vorhanden, original Zustand mit Halbschale, 40 Dell'Orto, VB 8800,- DM, 02371/42214

Suche für 900 Königswelle Drehzahlmesserantrieb für schwarzen Veglia Borletti. Verkauft Originalfelgen von HR11, 02546/1267

Verkauft 750 Paso, EZ 08/90, 10.000 km, sehr guter Zustand, 8700 DM, Tel. 03774/62462 ab 18.00 Uhr

Exklusivumbau 851/888, Bj. 91, TÜV 7/95, 3000 km, 120 PS, 888 ccm, offener K+N Luftfilterkit, Chip, 50er Krümmer, hohe Carbonauspuffanlage, Aluheck, Aluschrauben, Verkleidung, 1-Mann Höcker, Kotflügel alles Carbon (Sonderanfertigung.), offener Kupplungsdeckel, Stahlflex, Ölthermo, Sonderlack „Roche Replica“, alle Originalteile vorhanden, Rechnungen von 32000,-, VB 29000,- DM, Tel. 09561/63538, P.S. Nehme Pegaso, RC 600 R, XT 600 Bj. 88-90 in Zahlung

Für 900 SS, Bj. 76, 2 Kettenradträger + Ruckgummi + Kettenrad je VB 280,-; 8 Klemmfäuste für Hinterradschwinge NCR-Magnesium je 25,- + Kettenspanner für 1000 Mille S2 Sitzbank komplett VB 160,-; Für HR 1 Satz Armaturen VB 370,-; 1 Original Imola-Tank VB 400,-, Tel. 089/9043994 ab 24.02.94

Verkauft Monster M900 neu, Preis 15900 DM, 900 SL neu 16900 DM, Tel. 07940/3674

Verk. Zylinderköpfe f. 750 S/SS Königswelle, Preis VS, Tel. 05475/1395

907 ie, anthrazit, 10.400 km, alle KD, neu bereift, 2. Hand, Top Zustand, VB 12500 DM; Pantah-Teile, hauptsächlich Motor, 06599/644

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI - RICAMBI WEISS

! TEILELISTE '94 !

**>KOSTENLOS * UMFANGREICH<
ZUBEHÖR * TUNING * VERSCHLEIß
FÜR ALTE + NEUE MODELLE !**

Anrufen: 06341 - 61071 + 72

Faxen: 63987

oder schriftl.:

76829 LANDAU, AM BAHNHOF 8

Teile für 900 KW: neues
Motorgehäuse (Bj. 75-79),
für 750 SS eckig/860/900
mit Lagersatz, 900 SS
Standart + Imolanocken,
Satz Gabelbrücken Ceria-
ni, Imola + 2 Pers. Sitz, Tel
0228/311584

Suche folgende Teile für
Königswelle: 1 Satz Tech-
nomagnesium Räder
2,5x18" + 3,0x18", 2 Ver-
gaser Dell 'Orto 40Ø mit
Tupfer, 2 Zündboxen mit
Steckern und Zündspulen,
1 Krümmer 2-1, 2 Brems-
scheiben 300 Ø (schwim-
mend), 1 Eglil Halbschale,
1 Alutank (Modell: NCR) mit Schnell-
verschluss, 2 4-Kolben Bremszan-
gen Brembo, Tel. 02626/78194
nach 19.00 Uhr (Willi verlangen)

Cagiva Alazzurra 350, Optik wie Pan-
tah, 1993/94 neu aufgebaut, Rah-
men kunststoffbeschichtet, SS-
Halbschale, Räder beschichtet, Ras-
stenanlage, Stahlflex-Bremsleitung,
Räder u. Antrieb neu gelagert, origi-
nal ca. 21000 km, 27 PS Drosselkit,
VB 5800,-, Tel. 09360/1783

Mille Repl. Brief, 1. Hd., mit Rah-
men, Schwinge u. Verkl. halter, Sitz-
bank, Tank, Fußrasten, Stoßd.,
doppelw. Krümmer, div. Elektrik +
Kleinteile, neuw. FPS-Radsatz, ein-
zelnd. kpl. zu verkaufen, Tel. 0228/
311584

Verkaufe 906 Paso, EZ 04/91, 9.000
km, 9.500 DM, Tel. 03774/62462
ab 18.00 Uhr

Verkaufe Ducati 350 Vento, Bj. 81,
Einzyliner Königswelle, 27 PS,
18.000 km, Doppelzündung, Imola-
Sitzbank, VB 4.300,00, Tel. 02306/
42507 ab 18.00 h

4 Kipphebel für Einzyliner Desmo,
Vorderrad mit TZ-Bremse für Ein-
zyliner, Ansaugtrichter für 35er
SSI, Tel. 0511/1317862 vormittags
oder spät abends (Schichtdienst)

Wer hätte für seine '94er 900 SS
oder 888 gerne schwarze Gußräd-
er? Biete nagelneue Räder von
Monster zum Tausch gegen an-
thrazitfarbene an. Tel. 04381/7701

Gilera

Gilera Saturno, 1. Serie, Nr. 61, 1a
Zustand, VHB 8900,-, Tel. 04392/
1333

Guzzi

Für LM I, II: F+K Rastenanlage,
Nockenwelle org., Halbschale Clas-
sic, Seitendeckel org., Rücklicht,
Werkstatthandbuch + Reparatur-
anleitung günstig zu verk., Tel.
09931/4454

Verk. Felgen Ducati 900 SS, Bj. 93
(3,5x17, 5,5x17, schwarz), 800 km
gelaufen, Tel. 09288/6244 abends

2x Vergaser, 1x Mikuni, 1x Weber,
von Monster Auspuffrohre, Kolben,
Zündsp., Armaturen, Ölkühler und
Bremsleit.; für alte SS, Bj. 79, 1
Satz Speichenräder, vorne TZ-
Bremse mit Tachoantrieb, 2,5
Akront, hinten 3,5 mit Trommel, ein-
baufertig, Tel. 06132/2927

851, Bj. 91 in Teilen zu verkaufen,
0231/414441

750/900 SS Köwe i.T., Rahmen mit
Brief, Motor kpl./oder i.T., Motorteile
z.B. Köpfe, Gehäuse, Zylinder, Räder,
Vergaser, Gabel, Polyestererteile
usw., Tel. 02271/54230

Zweirad
Technik



Heim

**DUCATI 94
GILERA**

CX 125 Einarmschwinge

6500 DM

Crono 125

7500 DM

Nordcape alle Farben

9950 DM

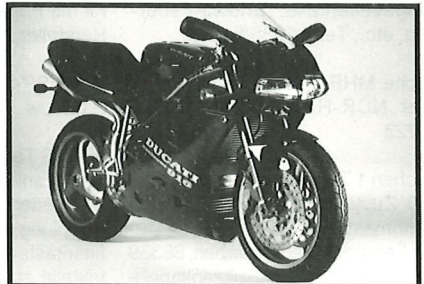
RC 600 R E-Starters

9950 DM

Täglich E-Teile-Versand - Tuningliste kostenlos

Sonderschau 12. März

35649 Bischoffen-Niederweidbach
Roßbacher Straße 3 * Tel./Fax 06444/1852



Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi V35, Bj. 79, 35000 km, guter Zustand, Zubehör, VB 2700,-, 0441/382237

Suche LM IV/V mit wenig km und 1000 S mit Speiche, 09725/5604 ab 16 h

Suche für MG TT V65 Ersatzteile od. komplett, Maurizio Conte, Tel. 02261/66495 ab 18 h

Suche für SP I/G 5 hinteren Brems-sattel (2 Entlüftungsrippel), 07663/99027 abends

MOTALIA: Der größte Kleinan-zeigenmarkt nur für italienische Motorräder

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

Suche Valeo Anlasser, Tel. 0481/71980

LM5, EZ 4/89, TÜV neu, IMT-Halb-schale, Momec-Stufensitzbank, 110/80 + 140/70 ME1, Motor opti-miertm. TSZ-hDoppelzünd., Brenn-raum etc., Lafranc., VHB 11200 DM, Tel. 06078/73783

Suche für LM I originale Lenkerver-kleidung und Spiegel in gutem od. restaurierungsfähigem Zustand, kein Nachbau, Tel. 06142/664002 tagsüber

Suche Schwinge von LM IV, V, T5, 1000 S. Tausche Alu-Tank lange Ausf. gegen kurz, Tel. 030/4497258

Triumph Sprint 900, 1 Jahr, 8000 km, grün und sehr gut: 15000,-, nehm Guzzi ab 850 ccm in Zahlung, Horst 06257/1296 ab 18.00

Suche für die kommende Saison Leute für gemeinsame Ausfahrten (Urlaub, Treffen usw.). Raum Gü-tersloh - Hamm, fahre LM 3, Tel. 02522/6818

Suche Rahmen V7 GT m. Br., Schwinge Cal. 2 o. 3, Anlasser Va-leo, Tel. 09233/2424 ab 18.00, Fax 5644

Vk: Zyl. Köpfe Le Mans I und III, spezielle Drehmomentnocke 88 Nm/4000 f. Tourer, su. 15" Ge-spannräder u. EML-Gabel, 07544/71106

1000 SP, 31000 km, TÜV auf Wunsch, Ventildeckel pol., Koffer, Gepäckträger, Kundend. gewartet, wg. Hobbyaufg., VHB 5900,- DM, Tel. 0981/96343

Oh. Moos nichts los! Für Moto Guzzi V 65 Vergaser ø 30 mm Rund-schieber günstig und funktionstüch-tig gesucht, Tel. 07553/8405

2in1 für V65 mit Straßen- und Renn-topf absolut neuwertig, DM 500,-, weitere Teile für kleine Guzzis we-gen Garagenräumung zu Spottprei-sen abzugeben, Tel. 06123/61565

BARTHOLLI TITAN - STECKACHSE

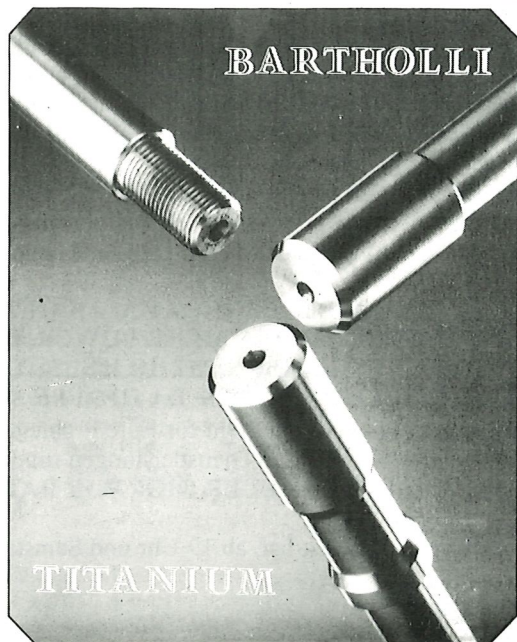
Das unschlagbare Leichtgewicht

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

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

BARTHOLLI Italo Parts

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



transmoto

HIER GIBT'S KEINE GURKEN

ABER JEDE MENGE ANDERER TOLLE SACHEN FÜR EURE GUZZI !!!

Hallo, aufwachen !

Sonst ist es zu spät und der Sommer überrascht Euch.

Damit Ihr den Sommer überrascht und 1994 den gewünschten Aha-Effekt an Eurer Guzzi erzeugt, haben wir vom transmoto-Club uns etwas einfallen lassen!!

Lest doch mal.:

Speichenradsätze, komplett einbaufertig mit Akront-Felge, VA-Speichen, Naben, Flansche, Kugellagern, Buchsen, Sprengringe, Schrauben und Bremsscheibenadaptern!!

z.B.:

Speichenradsatz, 2.15 vo/2.15 hi, X 18 Zoll	für	DM = 1392.--
Speichenradsatz, 2.15 vo/2.50 hi, X 18 Zoll	für	DM = 1428.--
Speichenradsatz, 2.50 vo/3.00 hi, X 18 Zoll	für	DM = 1599.--
Speichenradsatz, 2.50 vo/3.50 hi, X 18 Zoll	für	DM = 1699.--
Speichenradsatz, 3.50 vo/4.50 hi, X 17 Zoll	ab	DM = 3242.--

Die Speichenräder sind mit TÜV oder Gutachten!!!

Die Preise beziehen sich auf Modelle mit 6-Loch-Bremsscheiben.

Der Aufpreis für 5-Loch-Bremsscheiben mit Spezialflanschen beträgt DM = 180.--

Eure Steckachse wird entweder von uns angepaßt, oder Ihr bekommt von uns eine neue Achse für DM = 88.--

Bleifreiumbau, 1 Satz Köpfe incl. 4 neuen Führungen, Kanäle entgraten, optimieren, Kalotte auslitern für DM = 680.--

Sollen auch neue Ventile dazu? Dann kostet es Euch den Aufpreis von DM = 135.--

VOLLES PROGRAMM AN GUZZI-ERSATZTEILEN

HABT IHR LUST AUF MEHR POWER, DOPPELZÜNDUNG, LEICHTE SCHWUNGSCHLEIBEN, MEHR HUBRAUM, GEBRAUCHTEILE?????

KEIN PROBLEM FÜR UNS, DA HELFEN WIR EUCH SOFORT WEITER !!!

transmoto hat ein offenes Ohr für Eure Probleme, gute Kontakte, günstige Angebote und Dienstleistungen rund um die Guzzi.

DARUM LEIHT UNS EUER OHR, WIR HABEN EUCH ETWAS ZU SAGEN!!

Abends, wenn jeder Zeit hat, ab 19 Uhr und Samstags ab 14 Uhr.

transmotofon = 02604/6166

transmotofax = 02604/7458

Der transmoto-Club

Motalia Anzeigenmarkt



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!

Unsere Angebote:

- ◆ Unterzugabdeckung (Paar) für Cali III aus poliertem Edelstahl anstatt der orig. Plastikabdeckung 139,-
- ◆ Kreuzgelenk für T3, Cali II, Mille, Le Mans... 189,-
- ◆ Synchrontester - 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

Verkaufe MG 1000 SP, Konis, Sito-Ausp., Koffer + Gepäckträger, gute Bereifung, gepf. Zustand, VB 5950,- DM, Tel. 07531/16948

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

Suche zur. verl. Fußrastenanl. für LM I, 09633/4342

Moto Guzzi V7 (Polizia) Gespann m. Seitenwagen Steib/Ural, zuverlässig, schön, aber nicht restauriert zum Winterpreis VHB 8900,- DM oder evtl. in Teilen, Tel. 0761/499450

Verkaufe für große Guzzi SP-Verkleidung kompl. mit Spiegel, Halter, Scheinwerfer, VB 350,-; sowie Gußräder mit Bremsscheiben von 850 T4, VB 300,-, 02224/6450

Teile zu verkaufen: Zubehörsitzbank, Seitendeckel LM III, 35 mm Tommaselli Stummellenker (original 1-3), derselbe in 38 mm, Räder LM 3 (Knickspeiche), Bremsscheibe LM 3, Adapter für Bremsscheibe bei Speichenrad, Hepco-Becker Koffer + Träger, original LM Bremsleitungen, Tel. 02461/7253

Suche Variöhöcker 1+2 Mann Typ Imola für LM 3, Tel. 0531/311499

Suche V7 850 GT oder 850 GT California, Bj. 71-74, Tel. 07621/46780 ab 18.00 bis 20.00 Uhr

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

Laufräder 16" T5 aus Gesp. Umbau, VB 450,-, Bremssch. Le mans IV Ø270 2x a 90,-, Tel. 069/64604190 nach 19:00 069/5602107

V7 850 GT, orig. gt. Zust., mit Windschild u. Koffer, Speiche, Sturzbügel, wg. Hobbyaufg., VHB 7700,- DM, Tel. 0981/96343

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos!

V 65 Lario, 58 PS, 37.000 km, bei 20.000 km Motor überholt, Ventillfeder-Kit neu, TÜV 3/95, EZ 12/84, AGO-Vollverkl., Lafranconi, Preis VB 4500,- DM, Tel. 07533/3776

Verkaufevon MGMille GT, Bj. 1990, wegen Gespannmbau (1993): Gabel 35 mm (ohne Brücken), Schutzblech vorn (rot), Steckachse vorn, 2 Blinker, orig. Spiegel, Auspuffsammler (alte H-Form), Tel. 0551/302-7102 oder 05506/7333

Suche LM V Verkleidung (ab Bj. 88) sowie Seitenstände von SP, Motorspoiler und Heck, 04321/38482

LM I 1000 Classic Halbschale mit Halter neu, Alu-Stummel mit TÜV 40Ø von Tommaselli u. Sponden, Tel. 05225/6492

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. V7-Teile: 1 4-Gang Getr. zerlegt 400,-; 1 Anlasser 180,-; 1 Verteiler 150,-; Bremsbacken hinten neu 55,-; 2 Bosch Hochleistungszündspulen je 35,-; 2 29er Vergaser je 80,-; Tel. 0651/140804 (Dietmar)

LM III, Bj. 7/83, 2. Hd., § neu, Classic-Umbau 93, MAX-Speichenradumbau (4,25x17 u. 3,50x17 mit 160/60 u. 120/70er Bereif., FAC-Federb., Bremsmoment usw.), Bremsen konv. mit Stahlflex vo. u. hi. und komplett überholt (Kolben/Manscheten/Beläge), Bitubo, Halbschale (ww. VVK) mit integr. weißen Veglia, pol. Alutank, AGO-Rasten, kl. Seitendeckel, Dynotec-Motor, ca. 80 PS, 40er Verg. offen, Lafr. T 28, erl. Schwung, Doppelzündung, kompl. 95 PS-DMB Satz eingetr., Rahmen kunststoffb., Batterie neu, '93 kompl. neu aufgebaut, seither 0 km, insges., 50t km, 1a Zustand, alles eingetragen, Pr. 13.900,- DM, Tel. 06227/53408

Verkaufe Le Mans II, Bj. 80, TÜV neu, 34.000 km, Stucchi-VVK, Valpolini Sitzb., Marzocchi, wunderschöner Zustand, VB 8200,- DM, Tel. 07531/16948

Schredell G5/Convert, 45.000 km, Bj. 80, viel Chrom, Zustand 2 plus für 6250,- VHB abzugeben, Tel. 05251/38014

Lodola Sport-Teile und Infos aller Art gesucht, Tel. 0761/64611

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

Verkaufe ein Satz Gußfelgen LM III 280 DM, auch einzeln abzugeben. Original Verkleidung und Fußrastenanlage von LM III, Preis VS, Tel. 02632/492522 öfter probieren



**Vertragshändler
in Holstein**

DUCATI



MOTO GUZZI aprilia

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

Suche Zylinderköpfe LM IV oder V, oder defekten LM IV-Motor (Köpfe u. Gehäuse müssen in Ordnung sein) Tel. 040/7688197, auch tagsüber

Verk. komplette Auspuffanlage LM 4, schwarz, 250 DM, Tel. 05247/6429

Verk. Moto Guzzi 850 T3, Bj. 76, schwarz, TÜV neu, Bereif, Felge (Akront Hochsch.), Speiche neu, Tel. ab 19.00, Grunewald, 0172/3405246

Verkaufe Tank V 50 II, Tacho LM 1000 mit biegsamer Welle (neu), Felge mit Scheibe LM IV (vorn), LSL-Gabelstabi, Tel. 07541/7917 oder AB

Verk.: V7-Sport-Getriebe, Zündschloß mit Halter, 2 Zylinderköpfe, Fußbremshebel, LM 4-Räder mit gt. Reifen + Brems-scheibe, 0211/452649

Guzzi-Umbauteile: PVM-Radsatz, Satz Brems scheiben D 320 mm schwimmend, G+G Einscheibenkupplung, Halbschale „Classic“ mit Halter u. Scheinwerfer u. Instrumentenplatte, VHS, 07176/3729

California 2 Sitzbank, neu bezogen, ohne Schloss für DM 190,-, zu verk., Tel. 0761/499450

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

Unser Februarangebot für Euch

AGV Integralhelme
- Restposten -
fast zum 1/2 Preis
oder



Aprilia RS 125 Extrema Neumaschinen 7790,- DM
Aprilia Wind 600 Vorführmaschine 7990,- DM
Moto Guzzi Mille GT Neumaschine 13750,- DM

Suche für Moto Guzzi V7 Baujahr 1968, Teile für den Anlasser Typ Marelli MT 40 H (12 V 0,7 PS) Ritzel+ Anlasser oder komplett gebrauchten Anlasser. Suche Seitendeckel V7 original, 05731/26641

Kmpl. HT-Moto Kupplung neuwert. 1000,- DM, kmpl. leichte Schwungmasse 250,- DM, R. Bäcker, 0251/ 211721 ab 13.00 Uhr

LM3 Teile DMB Halbschale, Valpolini 1+2 Mann, Räder 4 1/2" PVM neu, Elektrik, Tel. 02482/7928

Suche: Moto-Italia-Fußrastenanlage für LM I, Tel. So-Do ab 20.00 0761/ 72095, Fr+Sa 07441/ Christian verl. o. Rückruf

Verkaufe Moto Guzzi Le Mans I, Originalzust., Motor 88 Bohrung, Getriebe total überholt, 5000 km, gelaufen, VB 12500, Tel. 0161/ 1742035 od. 07741/61071

Hier könnte Deine kostenlose private Kleinanzeige stehen!

Suche Classic-Höckersitzbank, 1/ 2-Mann-Wechsel für LM III, Tel. 06227/53408

Verk. von Mille: Tank, orig. Schalldämpfer, Lafras, Schwingemit Achse u. Lager, Blinker, Rasten mit Träger, Hauptst., Bosch-Anl., T3 Schutzbl. hinten, Tel. 0481/71980

Verkaufe Agostini-Vollverkleidung m. Spiegel u. Blinker, guter Zust., 300 DM, Tel. 04106/4858
Suche original Koffer für Cal. II gut erhalten, Tel. 04421/52872

V 50 Monza, Bj. 81, rot, 60t km, optisch und technisch wie neu, für über DM 2000 Neuteile DM 3200,- Tel. 07148/4979

Suche Originalverkleidung für LM I, Tel. 02203/27400

Suche Verkleidungsscheibe Le Mans II, Tel. 0761/6461

Verkaufe für Moto Guzzi 850 T/T 3/ SP 1 Sitzbankbezüge, Preis incl. Porto/Verpackung 55,- DM, Tel. 07531/16948

LM 3-Classic, 5/84, 10/95, Imola-Sitzb., WMV-Halbschale, off. Rahmendreieck, Batt. u. Getr., Akront 2,5"x18, 3,5"x18, 140/70 ME1, div. VA-Teile + Zubehör, weitere Info's anfordern, VHS 04173/7243

Verkaufe VA-Auspufftöpfe + H-Stück, super Klang u. Optik, ähnlich wie Lafranconis, VB 790 DM, Tel. 0491/67512 ab 18.00 Uhr

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

Suche für California 2/3 gebr. Vorderradschutzblech, Tel. 0761/ 499450

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

Teile LM III: Satz Räder kpl. 100,- DM; Ago-VV incl. Halter, Scheibe, Scheinwerfer 200,-; Metzeler „Comp K“ ME 1 150/70/18 (neu!) 200,-; 1 x Lafranconi (lks. m. Beule) 30,-; Rücklicht kpl. 30,-; Hauptständer 20,-; Tel. 02735/3258 + 5352, Fax 5364 (Oli)

LMIV-Teile, Verkleidung, Stummel, Lenkerarmatur rechts, Kupplung, PS 15 Heck, 07171/76975

Verk. LM IV, EZ 3/86, Umbau 93, 3/4 Verkleidung, Alu-Cockpit, Vegliaweiß, WP-Upside-Down, WP-Alustummel, WP-Lenkungsämpfer, WP-Kohlefaserschutzblech, Stahlflex, Doppelscheibe, P3, Valeo, TK-Kupplung 150 Nm, Alu-Fußrasten Däs, CEV-Schaltereinheit, Silent Hektik: Digital-Zündung, Master Coil, Sicherungsbox, Lima Controller, Alu-Limadeckel, Preis VHS, Tel. 07171/76975

Krümmer Le Mans I mit Zwischenstück (schwarz) für 50,- DM und Lafranconis (geschwärzt) gerade für ältere Modelle für 150,- DM zu verkaufen, Manfred Schweim, 02361/373729

Guzzi LM 2-Teile: Satz Räder, Schwinge, Bremssattel hi., Zyl. m. Kolben, Schutzblech vo., Batterieplatte verchromt, VHS, 07176/3729

Verkaufe: Motor Cal. III, 8000 km, aus Unfallmaschine, 3000,-DM. Diverse andere Teile noch vorhanden, Tel. 02645/4628 (Anrufbeantworter) rufe zurück

Guzzi LM 4/5-Teile: Bremsen, Elektrik, spez. Vollverkleid., Originalverkleid. LM 5, 2 Satz Zyl., m. Kolben 1000 ccm, Handbremszyl. PS 13, Hauptständer, Seitenständer, Innesschutzbl., Fußrasten, Stummel, Seitenverkleidungsteile, Sitzbank, Batteriekasten V2A, Motorspoiler, VHS, 07176/3729

Suche guterhaltenen vorderen Sturzbügel für Moto Guzzi California 2, Tel. 0761/499450

Teile V35-65: Sitzbank Imola/Monza (alte Ausf.) 50,-; Schutzblech hi. 40,-; original Federbeine f. Monza/Imola (neuwertig/chrom) 60,-; Versch. Reifen (90/100/110er), Profil 70-90%; Kein Mist! St. 10,-; Tel. 02735/3258 + 5352, Fax 5364 (Oli)

Verk. Moto Guzzi Convert, 70.000 km, VB 5500,-, Tel. 04829/7058

Seitendeckel in klassisch-rundlichen Design mit Halter für große Guzzi's. Fotoinfo? Stck. 69,50 DM. Tel. 02361/371628 ab 18 h

Verk. Teile: LM II: Gabel, Lenkarmaturen, Stummellenker, Schutzblech vo., Verkleidung + Sitzbank; Mille GT: Lampenhalter, Schutzblech vo. + Gabelbrücken; 2 Borrani Hochschulter Speichenräder 2,15x18" neu eingespeicht (V2A) + poliert, Tel. 05475/1395

Der transmoto-Club bietet an:

Gußratsatz LM I, Scheinwerfer eckig LM 3, Sitzbänke Valpolini, 83er Zyl. LM3, Auspuffanlage 2in1 mit Superbiketopf, Alutanks Classic, kurz und lang mit Verschl., Motorgehäuse LM1, polierte Pleuel 5 Sätze, Kurbelwellen überholt (neu geschliffen), polierte Kipphebel, erleichterte Kipphebel je 1 Satz, Zwischenringe Ölwanne LM 3 2x, 2 Gabelholme LM V, Kurbelwelle Daytona, V7 Auspuff, V7 Motor, V7 Getriebe 4-Gang, Motor LM I mit Vergasern und Lima, Motor Daytona, Rahmen V7 mit Brief und Schwinge (neu lackiert!), 1x Rahmen Magni Sfida mit Schwinge und Sitzbank, 2in2 VA-Auspuff mit Alutöpfen (Top-Preis), 2x P08 Bremszange, Stummellenker Telefix Profi verstellbar 40 mm, Ölabscheider LM 1, 2x Tank LM3.

Alle Teile sind gebraucht und in gutem Zustand.
Wir haben nichts zu verschenken, aber die Preise sind Top.
Anrufen lohnt sich bestimmt.
Ab 19 Uhr bei 02604/6166 oder Fax 7458
Los gehts !!

Moto Guzzi Le Mans, 88, Lafranconi, White-Power, Stabilisator, Einmannhöcker, Magura Drehgriff und vieles mehr, Festpreis 9500 DM, 02262/4745

Suche für LM I Lenkerverkleidung komplett mit Halterung, Wolfgang, Tel. 05363/20647 ab 17.00 Uhr

Verk. 2 Gußräder Tourer Knicksp. Stk. 60,-; Aufbockhebel Mille GT 40,- Verkleide. 1000 SP unten, rot, 40,-; Suche Schwinge LM4/T5 oder andere für 130er Reifen, Tel. 03501/546285 (für Heiko Nachricht hinterl.) rufe zurück!

V 7 Spezial, Bj. 72, orig. Zustand, Motor in Teilen, Gehäuse glasgestrahlt, Preis VS, 05303/3227

Suche für T3 Cali Rahmenunterzüge, Trittbretter und Schaltwippe. Suche für LM 3 für 38er Marzocchi-Gabel untere Gabelbrücke, Tel. 07308/5502

V 65, EZ 88, stillg. seit 91, ca. 9t km, rot, abs. Bestzustand, Preis 5.900,- 0621/581366

VK: Zylinderköpfe Le Mans III, Ø 92 Zyl. u. Kolben 1040 ccm, Drehmoment-Nockenwelle, suche Unterzüge, Trittbretter Cali u. Sitzbank Cali u. Teile, 07544/71106

Suche für V 65: Schutzblech hinten, Rücklicht, Sitzbank, Fußrasten, Scheinwerfer (ring), Bremsscheibe vorn, für LM II: Tacho, auch defekt, Tel. 04123/5936

Motalia Anzeigenmarkt



Motorräder

Teile u. Restauration

Ducati und Moto Guzzi
Dirktempport mit TÜV + Garantie

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

Moto Morini 3½ Sport, 1 J. TÜV	2700,-
Moto Morini 3½ Sport, Doppelscheibe, Speiche	1800,-
Ducati 350 F3, TÜV neu, 20.000 km,	7000,-
Ducati 750 SS, Bj. 93, 17000 km, Stahlfl., Doppelscheibe	12500,-
Ducati 900 SS, Bauj. 92, 7000 km,	12500,-
Ducati SCR 450, TÜV neu,	4000,-
Ducati 888 SP4, top, 5000 km	22500,-
Moto Guzzi LMI, top ori, TÜV neu	7500,-
Moto Guzzi T3, 12.000 km	6800,-
Moto Guzzi T3 California, 38.000 km, Speiche, 1000 cc	8000,-
Moto Guzzi 1000 SP, TÜV neu, 50.000 km	5500,-
Moto Guzzi LM IV, Toporiginal, 25000 km	7500,-
Moto Guzzi LM IV Totalumbau: FI 40 Ø, 3 schwimmende Scheiben, Speichenräder 2,5 + 3,5, Rahmendreieck frei, off. Trichter, Lafras, KVT-Fußrasten, Stahlflex, Alu-Tank, pulverbeschichtet usw. Preis ???	

V 50 Monza, Bj. 82, 36 kw, 550 Kubik, 64.000 km, Motor, Getriebe und Kardan bei 32000 km überholt, Vollverkleidung, gepflegter Zustand, VB 3700,-, 07725/2718

Achtung! Wichtige Bekanntmachung! Es findet dieses Jahr kein Guzzi Treffen statt! Es grüßen und wünschen eine pannenfreie Saison **Die MOTO GUZZI FREUNDE FRIESLAND**

Suche Getriebezahnrud 2. Gang (28 Zähne) sowie gebrauchten Tank V7 Sport/LM 1, Tel. 02150/4804 ab 18.00

Suche kompl. Gabel von Cali III, Tel. 04381/7701

Suche Batteriekasten VA für 27-30 AH. Bauweise unterm Getriebe, sowie geänderten Hauptständer mit allen Befestigungsteilen, Tel. 040/6418129

Moto Guzzi Vorderradschutzblech auf GFK, klassisch-sportliche Form, ungebraucht, unlackiert, VB 70,- DM, Tel: 02361/371628

Zu verkaufen Moto Guzzi Cali 2, Bj. 82, 60TKM, Preis VHS, Tel: 07461/2250, 17-18.00

Laverda

500er, Umbau, neu aufgebaut, Blankobrief oder Tausch gg. Atlas, VB 4800,-, Tel. 07943/8442

Laverda 1000 3 CL, EZ 77, VB 7900,-, Tel. 04522/8335

3 ltr. Zündbox für 1000 SFC -neu- incl. Rotor und orig. verstellb. Lenker für 3CL, VHB, Tel. 0521/494745 o. 493995 Q

Verk. Marzocchi-Gabel für 1000/1200 Laverda, Tel. 05171/21369

Suche zw. SFC-Optik für 750er: Höcker, Verkleidung, Tank, Auspuff, Tel. 09381/2263 abends

Suche von Laverda 1000 3CL E-Starter und für Jota Fußrasten komplett links und 1200 Seitendeckel, 0431/362794

Suche für Laverda 1000 3CL, Baujahr 1976 eine Kastenschwinge, Tel. 041642290

Suche Laverda 1000 SFC-Gabel oder andere Gabel 40-42 Ø, 790-820 Länge, 08622/1289

Suche Laverda 3 Zyl., Zust. egal, aber auf jeden Fall noch restaurierbar. Alles anbieten (auch Topzust.) Tel. o. Fax 0951/71947

Sammlungsauflösung: Laverda 750 SF, Bj. 73, orig. 26t km, restauriert (Lack, Chrom, Alu etc.), fast fertig, 4500,- DM, Tel. 07142/54508

Auspufftuten 500er 400 DM & SFC Bank 150 DM, 750er Tank 200 DM, Lenkerschale 100 DM, Ersatzteilkatalog 500 Copy 40 DM, Tel. 040/6452001

Suche Motor + Seitenständer für Laverda 1000, Tel. 05250/1507

Für 1000 3C folgende Neuteile: 2 Endtöpfe, 1 Primärseitendeckel, 1 komplette Gabel Ø 38, 2 Bremszangen überholt + neue Kolben + Dichtsätze, 1 Tachoantrieb, 1 verstellbarer Lenker, 2 Alu Embleme für Seitendeckel „1000“, 1 Schutzblechstrebe, 1 Ölkühler, 2 Bremsscheiben, alles VB; 750 SF 2 als Teileträger 2600,-; Suche originale 500er Formula Laverda, Zustand egal, Tel. 089/9043994 ab 24.02.

Verk. Laverda 1000, Bj. 75 in Teilen z.B. Gabel, Räder, Schwinge, Rahmen usw. Teile von 750er, Schwinge von 750 SFC, Halbschale, Höcker, Tel. 09367/7235, abends ab 20.00 o. sonntags

Laverda 1000 Yota 120°, top restauriert, Laverda Yota 180°, über 1200 ccm, Optik 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 Vollverklei. Typ Nieland, Yota und 750 SFC Verkleidung, Lampen, Halter, Ständer, Radabdeckungen und vieles mehr. Näheres unter 07132/41422 ab 19.00

Motalia Anzeigenmarkt



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

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

Hochlenker für RGS, Tacho, Drehzahlmesser Nippon Denso, Doppelduplex, suche Borrannis, nur Wochenende, 04732/498

**Gewerbliche Anzeigen sind
nicht kostenlos!**

Habe noch Laverda 750 Teile: Tank (S), Lampe (S) und div. Schutzbleche und einen zerlegten, kompletten Motor (kleiner Kopf), Tel. 040/213887 (Ati)

Verk. Jota-Halbschale, rot, 150,- DM, 04531/81713

Suche gabelbrücken für eine 1000er Laverda mit 38er Standrohrdurchmesser, Tel. 043437462

Magni

MAGNI-Guzzi 1100 Classic, EZ 7/89, 1. Hd., TÜV 6/95, MAGNI-Fahrwerk, Parallelogrammschwinge, Forcella-Italia Gabel, Lafranconi, original, kein Umbau, Tel. 0451/792779, Fax 792879, VB 13300,- DM

Suche Gabel Magni Honda MH2 ø 38 mm mit Brücken, 0911/363251 ab 19.00 Uhr

Morini

Moto Morini 350 K2, 9500 km, Erstbesitz, Sommerfahrzeug, kein Regen, 27 PS, VB 3500, Tel. 06190/74317 oder 06188/8822

Verk. Motor 3 1/2 Sport, orig. 30000 km, kpl., + Hinterradschwinge und evtl. Kleinteile, auch alles einzeln. Hamburg Tel. 040/3901551

Moto Morini 3 1/2, Bj. 78, 27 PS, gt. Zustand, DM 3300, Tel. 0761/2020341 + Morini Handbuch ital. + engl. 40,-

M.M. 3 1/2 VT, Bj. 76, silber, Speiche, neue Ausp. VB 2.600,-; MM 125 H mit Koffer, Bianchi 175 Tonaire, Mondial 125, Tel. 0881/8478 ab 20.00

Suche Stoßdämpfer hinten für Morini 350 und verchromte Auspuffanlage, Tel. 0431/789942

Suche für 350 Sport folgende Teile: obere Gabelbrücke, linken Gehäusedeckel sowie für 250 V Lafranconi Doppelfalz Auspuffanlage verchromt. Tel. 0212/78395

Die letzten Morini-Kalender '94 zum Preis von 25 DM incl. Porto und Verpackung. Zu bestellen unter Tel. 0212/78395

Suche Lafranconi Competizione für Morini 3 1/2, Tel. 02309/77530

Motobi

Motobi-Benelli, orig. Typ 254, 4 Zyl., 230 ccm, 20 kw, EZ 5.84, 5t km, Lack rot, Zust. 1-2, TÜV 6.95, VB 3700,-, Tel. 05141/44473

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

MV Agusta

Verk. MV Agusta 350 S Ipotesi, Bj. 77, 34 PS, 5/95, neu aufgebaut, Armat. Veglia weiß, Stahlflex, off. Rahmendreieck, Alu-Batt.-Kast., Rahmen verz., div. org. Teile, Lackierung wie 500 S, VB 6900,-, Tel. 0821/496710 ab 18 h

Für MV 350 „Ipotesi“ abzugeben: Kurbelwelle, neuer Zylinderblock (Nikasil) + neue Kolben ø 63 mm, neuer Zylinderkopf bleifrei kpl. mit Ventilen + Federn, Kupplung kpl., Nockenwelle + Zahnrad, Stoßstange + Stößel, Getriebe kpl., neue Zündungsgrundplatte + 2 Rotoren, Pick-Up, Blackbox, 4 Zündspulen, LiMa-Regler, Zenerdiode, Alufelgen vo+hi mit Bremsscheiben, Brems-sättel Scarab, Bremspumpe Scarab vo+hi, Schwinge sw. kunststoffbesch., Satz Seitendeckel Fahrzeug, 2 Hupen Fiamm, Preise VHS, Tel. 06151/76340 + 06206/707590 16.30-23.00 h

Für MV 150 RS, Bj. 65 abzugeben: Speichenräder vo+hi, Gabel, Schwinge, Zündungsgrundplatte + Rotor, Vergaser MB 20 B, Preise VHS, Tel. 06151/76340 + 06206/707590 16.30-23.00 h

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

Gespanne

Moto Guzzi V7 (Polizia) Gespann
m. Seitenwagen Steib/Ural, zuverlässig,
schön, aber nicht restauriert zum Winterpreis
VHB 8900,- DM oderevtl. in Teilen, Tel. 0761/499450

Sonstiges

Neue Original Grimeca-Doppelduplex
Bremse \varnothing 230 mm in Akront WM 3
Felge eingespeicht, Preis VHB, Tel. 089/491921

BÖHM - Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-75446 Wiernsheim
☎ 07044/5732

Dell'Orto Vergaser 1x PHM 40 NS, 1x PHM 40 ND, guter Zustand für 350,- DM, Tel. 02631/75023

Winterpreis LM II Classic Umbau und NTV 650 Hawk zusammen für 15000 DM, 05192/5681

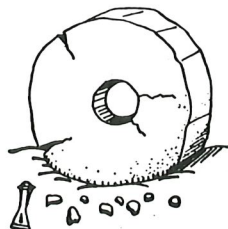
Suche alte, rote schwarze Dell'Orto-Aufkleber, Tel. 02331/589551

Verk. Motalia 1-50 nur kpl., VB 120,-, Tel. 040/4602571

XS 650, 1 Hd., EZ 80, sgt. Zustand, bildschön, v. Extras, VHB 4500,- DM, Tel. 07974/502 n. 18 Uhr

Suche für die kommende Saison Leute für gemeinsame Ausfahrten (Urlaub, Treffen usw.). Raum Gütersloh - Hamm, fahre LM 3, Tel. 02522/6818

Wer hat Verwendung für hochwertige Kunststoff-Reststücke zum Drehen + Fräsen von jeglichen Teilen, extreme Festigkeit, einfach zu bearbeiten (Material = POM, Dextrin, Polyamid usw.), Tel. 089/9043994 ab 24.02.



**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!**

M.M. 3 1/2 VT, Bj. 76, silber, Speiche, neue Ausp. VB 2.600,- MM 125 H mit Koffer, Bianchi 175 Tona-le, Mondial 125, Tel. 0881/8478 ab 20.00

Wer kann mir für Guzzi sein Gutachten für die Verlicchi Lenker (145 mm h + \varnothing 40 mm) kopieren u. zusenden? Außerdem brauche ich einen guten Rat - Conti + off. Vergaser für Duc 900 Bj., wie+wo bekommt man es eingetragen? Tel. 06081/15633

Schuh Topcase, schwarz, ca. 30 l, guter Zustand für 100,- DM zu verk., Tel. 0761/499450

**Hier könnte Deine private
kostenlose Kleinanzeige
stehen!**

2 Goretex-Tourenfahrer Latzhosen Marke Bellstaff-Vertex Größe Small, Neupreis 540,- VB je 150,- noch originalverpackt, Tel. 089/9043994 ab 24.02.

Moto Guzzi Falcone gesucht (keine Nuovo) zum Restaurieren, Tel. 07141/602442 ab 19.00 Uhr

Suche Pirelli Gordon MT 48/49 in den Größen 100/90 H18 und 110/90 H 18. Die Pneus können auch schon ein paar Meter gelaufen sein. Tel. 0761/64611

Motalia Anzeigenmarkt

Zwei junge dynamische Mechaniker suchen Info über Zweiradtechnik-Seminare, Schulungen, Lehrgänge über Desmodromik-Motoren etc. in Deutschland, Peter-Ludwig Terfloth, Postfach 2122, 46388 Ramsdorf

Achtung! Wichtige Bekanntmachung! Es findet dieses Jahr kein Guzzi Treffen statt! Es grüßen und wünschen eine pannenfreie Saison **Die MOTO GUZZI FREUNDE FRIESLAND**

Maschinenbautechniker, 25, CAD-Erfahrung, REFA-Sachbearbeiterschein und Ausbilderbefähigt, sucht ab sofort Anstellung, nicht nur in der Motorrad-Branche, Tel.: 06620/7287

BMW R 100 GS-Spezial, Einzelstück, Schek-Motor, ca. 70 PS, über 200 km/h Spitze, Brembo d'Oro 300er, K1-Übers., R100R-Ausp., Koffertr. + Koffer, und vieles mehr. Seit Umbau ca. 5.000 km gel., Bestzustand, derz. Wert DM 14.000,- Winterpreis: DM 9500,- VB, Tel + Fax 08807/8756

170er Michelin A 59/ M 59 - 75% Profil, 280,-, Gerold Fuchs, Ostlandtr. 10, 63796 Kohl

Hallo Willi B. Ich habe Dir vor knapp einem Jahreinige Vergaserdüsen geliehen, die ich bis heute nicht zurückerhalten habe. Felix

Verk. Seat Toledo Sport, EZ 06.01.93, 17000 km, alle Extras, VHB 20.000 DM, 05308/2526

Aufwendig gearbeitete Motorradlederjake, Damengröße 36, für zierliche Person, antikbraun, wenig getragen, NP 349,- für 190,- DM. Tel. 02241/44920

Suche Fußbremszylinder PS 15 ohne Behälter, Tel. 0481/71980

Schwierigkeiten mit englischsprachigen Betriebsanleitungen, Werkstattbüchern, etc? Übersetzungen Jaennette Millen, Tel: 04103/4849, Fax 04103/4013

Moto Stefano



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

Moto Guzzi V7 Spezial, fahrbereit, original	4.600,-
Moto Guzzi SP 1000, Zustand 1-2, TÜV	5.900,-
Moto Guzzi Convert, guter Zustand	5.000,-
Moto Guzzi Airone, Bj. 50, fahrbereit	3.800,-
Moto Guzzi 850 T, Speichenräder, TÜV	5.500,-
MV Agusta 350 S, Bj. 76, s. guter Zustand	5.000,-
MV Agusta 350 GT, Bj. 72, fahrbereit	1.900,-
MV Agusta 150 RS, original, fahrbereit	1.300,-
Laverda 250 2TR Enduro, 27 PS	2.500,-
Gilera 175 Rossa Extra Sport, gt. orig. Zust.	1.800,-
Benelli 175 Sport, 4-Takt, Bj. 60	1.000,-
Bianchi 48 ccm, Bj. 58, gt. Originalzustand	1.000,-
Motom 50 ccm, guter Originalzustand, 4 Takt	1.100,-
Moto Morini 3½ Sport, Bj. 79	2.500,-

Achtung: Schlachtfest Moto Guzzi V7 Spezial
Bitte anrufen, welche Teile noch verfügbar sind!

Betriebsferien v. 9.2.-24.2.94

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

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

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterungen

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

In letzter Minute

Suche Cali II Rahmen mit Brief, Tel: 02774/4672

Morini 3½ Sport, Bj. 81, nicht ganz orig, Motor teilüberholt, offenes Rahmendreieck, Menani-Höcker, 2-1, Räder rot kunststoffbeschichtet, VHB 3500,-; und jede Menge Teile und Motoren, Tel. 0681/515176 Hans-Jörg verl. oder 07664/6913

Motalia Anzeigenmarkt

MV Agusta 350 Sport Ipotesi, EZ 77, 12000km, Vollverkleidung MV, restauriert, ex 500 ccm, Teile vorhanden, Kopf mit großen Vergasern-Kanälen-Ventilen ist montiert, VB 7600 DM, 0241/62370

Cagiva Elefant 750, Bj. 89, ca. 16000 km, Inspkt., Zahnriemen, Bereif. neu, zusätzl. Hauptständer, 38 l. Givi Koffer, Alu-Sportschalldämpfer, 98 dB Standgeräusch, VHB 7500,-, Tel. 0681/515176 Hans-Jörg verl. oder 07664/6913

Verk. günstig
Ducati 750 SS, Bj. 93, 4500 km, viel Kohlefaserteile, neue Bereifung, viel Zubehör, 2. Brems-scheibe, 17er Handpumpe, 1 J. Garantie, Preis VHS, Tel. 07431/70958 tagsüber

Neu: Vereins-Finanzberatung für Sie!

Besonders für ehrenamtlich geführte kleine und mittlere Vereine geeignet. Haushalts- und Kassenwesen von der Vereinsgründung bis zur -auflösung. Buch-Kassen- und Belegführung bis hin zum Jahresabschluss. Beantwortung von kniffligen Detailfragen mit Lösungsvorschlägen. Vom Aufstellen und Gliedern des heutigen Haushaltsplanes bis zur Steuererklärung. Sehr praxisbezogen, wenig Theorie. Praktische Hilfe, Unterstützung und Info-Service, Einmalratschläge bis hin zur Dauerberatung. Vertraulichkeit zugesichert. Kein Beratungsbüro, sondern Vereinspraktiker. Anfragen und erster Kontakt: Euro Sport Club, PF 100335, 45403 Mülheim.

Ducati Renngetriebe für 5-Gang Einzylinder, Interessent bitte nochmal melden! Tel. 0241/62370

Suche für Moto Guzzi Ziggolo Lima, Kolben und Zylinder + alle Informationen und Literaturhinweise. Tel. 0681/515176 Hans-Jörg verl. oder 07664/6913

Tausche Maserati Rasenmäher gegen MV 4 Zylinder oder SS Rund!

V7-700, Bj. 67, orig. teilrestauriert, guter Zustand, nur 5.600,-DM, Tel. 04284/8300

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Benelli 354, orig.Zust., opt. Top, Motorschaden	1100,-
MV Agusta 250, 2 Zyl.	2200,-
Moto Guzzi Stornello 125	950,-
Moto Guzzi 250 Airone Sport	4300,-
Moto Guzzi V 35 Imola, guter Zust., TÜV neu	3200,-
Moto Guzzi CF Falcone, rot-weiß,	
total original, 3668 km, Nr. CF 11161	5300,-
Moto Guzzi NF, grün, 1650 km	3900,-
Moto Guzzi V7 Spezial, weiß, 72t km	4800,-
Moto Guzzi 850 T3, Originalzust.,	
Speichenräder, 35t km	4300,-
Moto Guzzi 850 T3, Polizeimodell,	
guter Zustand, 46 t km	4900,-
Moto Guzzi California 850 T3, 61t km,	
TÜV neu, Speichenräder	6300,-
Moto Guzzi LM III 40t km	4600,-
Moto Guzzi SP 1000/1, guter Zust., 42t km	4900,-
Moto Guzzi V 1000 Convert mit	
Automatikwandlergetriebe, TÜV neu	5700,-
Moto Morini 250, 1 Zyl.	1800,-
Moto Morini 250, 2 Zyl.	1800,-
Moto Morini 350 Sport mit Borrani-Rädern und	
Trommelbremsen, 2in1-Auspuff	2900,-
Vespa 150, 8"Räder	950,-
Vespa 150 GS, 10"Räder	2100,-

Weitere Motorräder auf Anfrage

Rainer Bollgrün

Ratzenried - Klinglerweg 9
88260 Argenbühl b. Wangen im Allgäu

Verkaufe Ceriani GP Gabel Ø 35, kein Nachbau, 950,- ohne Brücken. Tausche sehr guten SSI 36 gegen SSI 38 in gl. Zustand. Tel. 0241/62370

Verk. Moto Morini 250 V, 24.000 km, original, VHB 2800,-, Tel. 0681/515176 Hans-Jörg verl. oder 07664/6913

Verkaufe oder tausche gegen Wertausgleich Parallelogramm-Gabel von Moto Guzzi Alice oder GT 16 gegen Parallelogramm-Gabel für 250 ccm, Bj. 39, Tel. 05641/50139

C.A.C.

Oberflächentechnik u. Veredelung Glas- u. Sandstrahlen

z.B. 1 Motorradrahmen pulvern	300,- DM
Ventildeckel Moto Guzzi polieren	30,- DM
Guzzi Motor glasstrahlen	150,- DM
Motorradrahmen strahlen	100,- DM

Tel. 02305/34374 oder 73344

Motalia Anzeigenmarkt



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. 0 41 81 / 3 01 26 - Fax 0 41 81 / 9 96 57

Verkaufe für Guzzi Stolle Motor,
90er Bohrung, Doppelzündung,
Stirnräder, ca. 9000 km, 2700 DM,
Tel. 06788/245

Ducati 900 SS Nuda, Bj. 91, TÜV 4/
95, 22800 km, 1a Zustand, gr. In-
spektion, Alu-Innox Auspuff, VB
12800 DM, 05857/1392

Suche Getriebe für Moto Guzzi V
65 und Hepco+Becker-Gepäckträ-
ger für V65 NTX, (Anrufbeantwort-
er), Tel. 02951/5807

Suche 2 Doppelzündspulen für Pi-
ranha Zündung für Guzzi. Tel.
07742/7235 ab 19.00

Verk. W-Handbuch f. Laverda 3 CL
u. 1200, E-Teil-Kat. 3C, E-Teil-Kat.
RGS + SFC 1000 sowie W-Handb.
für alle Honda ab ca. 1980, 040/
7532101 abends

Firma Moto Wurster, Ettlingerstr. 22, 75210 Kelttern

Ducati 900 SS, Bj. 91, Topzustand, TÜV neu	11.500,- DM
Moto Guzzi Le Mans 3, weiß, TÜV, neu bereift	5.500,- DM
Moto Guzzi Le Mans 3, komplett, zum Aufbauen	4.500,- DM
Ducati Pantah 500, Motor 680ccm, seh. NW, gr. Ventile etc., zum Richten	3.700,- DM
Laverda 750 SF2, Topzustand	5.500,- DM
Moto Guzzi V 75, Bj. 87, guter Zust.	5.000,- DM

Telefonnummer 07248/8227 nach 18.00 Uhr

Suche Verlicchi-Lenker (MG
Sport) für 35 mm Gabel u.
Seitendeckel V7 Sport (Original)
u. V7 Sport Rücklicht,
Tel. 07123/35047

Verkaufe für Guzzi LM 1/2
Auspuffe, Krümmer, Gabel-
brücke, SS-Verkleidung, Sitz-
bank, Schutzblech, Schein-
werfer, Elektrik, Blinker, Kupp-
lung, Bremszyl., 850er Zyl. m.
Kolben, Rücklicht etc., Tel.
07123/35047

Verk. 851 S3, Bj. 8/91, 17000
km, hochgel. Carbon Termi-
gnoni m. TÜV, SP Luftfilterk.,
Eprom, Verkleidung leicht besch.,
VB 17000,- DM, Tel. 07247/22082
o. 20416

Moto Guzzi Speichenräder mit
Bremstrommeln und Transconti-
nental Teile gesucht. Tel. 02305/
34374 o. 73344

Verkaufe Schwabenlederkombi rot-
schwarz mit der Aufschrift Moto
Guzzi Le Mans, Größe 48/50, 250,-
DM, Tel. 07123/35047

MV 125 RTL, Bj. 58, o. Brief (als
Brief u. Schreibtischbeschräcker)
mit KBA-Papier, schwarz-weiß,
Lack gut, restauriert u. orig., Preis
3000,- DM, Tel. 030/3953028 (spät
abends)

Moto Guzzi LM I, '76, org., Roh-
brief, guter Zustand, kl. Mängel,
TÜV-geeignet, 30000 km, 6500,-
DM (21-23.00), Tel. 030/3953028

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -

VA Auspuffanlagen

für fast (alle) Europäer

z.B.: Krümmer LAVERDA 1000	Satz 325,- DM
Krümmer Guzzi Cali	Satz 280,- DM
Krümmer DUC Darmah	Satz 450,- DM

VA AUMANN

Tel. + Fax
04432-1610

- NORTON - AJS - ENFIELD - VINCENT - DUCATI - MATCHLESS -

BMW - MOTO MORINI

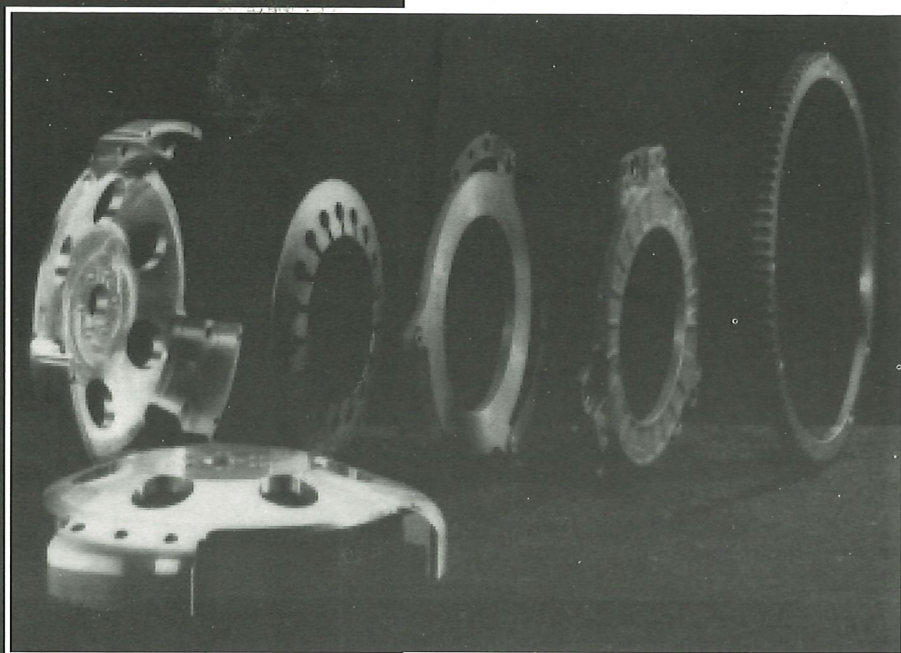
Ducati 450 SCR, guter Zustand,
ital. Papiere, schwarz, bis auf 4
Teile orig. mit Flensburg-Wisch
leichtes Objekt f. TÜV, Bj. 74, möch-
te gern zu neuem Besitzer, Preis
3500,- DM, Tel. 030/3953028

MV Agusta 350 S el., Bj. 74, mit
Rohbrief, bis auf Farbe, Stoßd.,
Sitzb., Ausp. orig., Aufbauprojekt
3300,- DM (21-23.00), Tel. 030/
3953028

MV Agusta 125 S, o. Brief, Bj. 75,
nicht ganz kompl. (z.B. Auspuff) u.
original, sehr aufbaufähig, z.B.
Ständer verbogen, Lack Note 3,
Felgen u.a. gut, schicke ggf.
Foto(s), Preis 2500,-DM, Tel. 030/
3953028 spät abends

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
14. März.
Redaktionsschluß ist
der 1. März.**

- 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



MAX - Einscheibenkupplung

DM 1.580,00

Villinger Strasse 7
75179 Pforzheim
Allemania

Maxfon 072 31 · 35 39 21
072 31 · 35 40 63

Maxfax 072 31 · 35 41 50

Moto Guzzi Ersatzteilzentrum