

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Leserbericht: Moto Guzzi 1000 S

Laverda Comeback mit 650er??

Treffen: Bönningstedt, Welze, Paderborn, Visbek

Italo-Shops in Paris und London

GUZZI □ POWER



HEPCO-Koffer-
satz CLASSIC
37 Liter !!!



Zum STEIN-DINSE-POWER-
PREIS von nur DM 535,-

Riesengroßes Fassungs-
vermögen für alle wichtigen
Reise-Utensilien, damit der
Urlaubstrip zum vollen Er-
folg wird.

Mehr Power-Angebote im
kostenlosen Katalog. Jetzt
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
Vorlagen übernehmen wir keine Haftung,
sie sind aber herzlich willkommen.

Veranstaltungshinweise, technische Tips etc.
ohne Gewähr.

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der
Lieferungspflicht. Ersatzansprüche könne
n in solchem Fall nicht anerkannt werden.

Nachdruck einzelner Artikel oder Auszüge sind
nur mit schriftlicher Genehmigung gestattet.

Hallo Italienerfreunde!

Die Firma Moto Guzzi ist verkauft. Zwar weiß man noch nichts genaues, und die Meldungen aus Italien sind teilweise widersprüchlich, aber es steht fest, daß die Motorradmarke Moto Guzzi verkauft ist und nicht mehr zum De Tomaso-Konzern gehört. Dieses ist eine Nachricht, auf die viele Insider schon lange gewartet haben. In den letzten Jahren ging es Guzzi nicht sehr gut: Es fehlte vor allem das nötige Geld für Neuentwicklungen, Modelpflegemaßnahmen, Qualitätsverbesserungen und und und.

Trotz der Macken der V2 aus Mandello gab es immer noch eine Fangemeinde, die treu zu Guzzi hielt, aber selbst die bestehende Nachfrage konnte vom Werk nicht gedeckt werden. So liegen z.B. im Moment bei vielen Guzzi-Händlern Bestellungen für die California 1100 und die neue 1100 Sport vor, aber das Werk hat Lieferschwierigkeiten.

Mit den neuen Besitzern soll sich die Situation in der Zukunft bessern. Aber wir dürfen keine schnellen Wunder erwarten. Ein Werk in dieser Größenordnung kann man nicht über Nacht modernisieren und die Entwicklung eines komplett neuen Motorrads dauert über ein Jahr. Es wird also nicht möglich sein, schon in den nächsten Wochen gravierende Änderungen festzustellen. Aber es scheint so, daß die Weichen für die Zukunft gut gestellt sind.

Wenn die neuen Besitzer in die Produktionsanlagen investieren, und damit die Herstellungskosten pro Motorrad verringern und gleichzeitig die Qualität verbessern, wird Guzzi sich sicher am Markt halten können.

Viele Fans des alten V2 aus Mandello, der mittlerweile ja seit fast 30 Jahren in nahezu unveränderter Form gebaut wird, werden sicherlich etwas ängstlich in die Zukunft blicken. Werden die neuen Eigentümer auch weiterhin Motorräder herstellen, die auf der legendären V7 basieren, oder wird etwas ganz neues aus Mandello kommen? Etwas, was die eingefleischten Guzzi-Freaks nicht akzeptieren können? Das kann keiner vorhersagen und wir werden einfach abwarten müssen. Aber eigentlich ist uns allen doch bewußt, daß Guzzi in den letzten Jahren sehr dicht an der großen Pleite vorbeigesegelt ist und daß es jetzt nur noch aufwärts gehen kann. Selbst wenn wir skeptisch in die Zukunft blicken und nicht wissen, ob uns die Guzzis der Zukunft gefallen werden, es kann nur besser werden. Und nur eine finanziell gesunde Firma, kann für eine ausreichende Ersatzteilversorgung auch für ältere Modelle sorgen.

Die Saison ist nach anfänglichen Wetterschwierigkeiten im vollen Gange. Das bedeutet für uns, daß es wieder mehr über Treffen, Veranstaltungen und Rennen zu berichten gibt. Als Folge ist dieses Heft mit 68 Seiten die dickste Motalia, die es je gegeben hat. Um diesen Umfang zu halten, benötigen wir aber weiterhin Eure Mitarbeit in Form von Artikeln, Umbau-tips,... und Kleinanzeigen.

Euer Motalia-Team

Das Traummotorrad

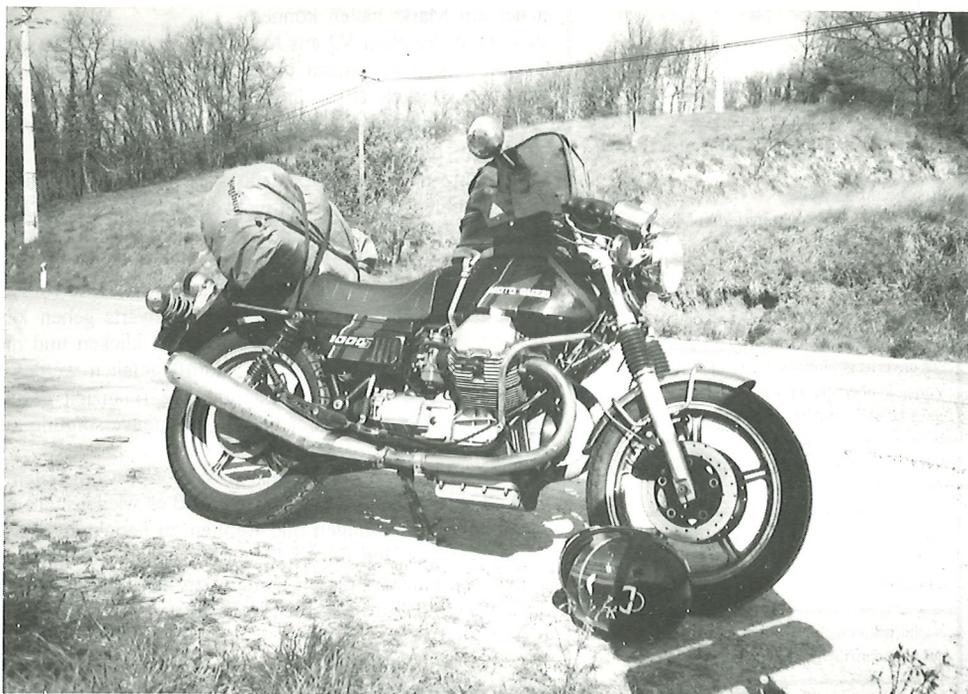
Oh nein, nicht schon wieder so ein langweiliger Erfahrungsbericht, von einem der auszog, die Guzzi zu treiben, werden vielleicht manche sagen. Doch der „flehentliche“ Leitartikel in Motalia 4/94 und die Hoffnung, andere von ähnlichen Experimenten und Unkosten abzuhalten, hat mich jetzt doch an den Schreibtisch getrieben, um die Erfahrungen von 45.000 Guzzi-Kilometern in etwas mehr als zwei Jahren niederzuschreiben. Also hört gut zu und gebt fein acht, ich hab' Euch etwas mitgebracht.... (Den Erzählungen des Onkels zu lauschen - hört sich ja wohl etwas belämmert an!)

Seit ich anfang, Motorrad zu fahren, war mein Traum immer, eine Guzzi zu fahren. Aus Vernunftsgründen habe ich diesen Schritt während des Studiums aber erst einmal zugunsten einer CX 500 E zurückgestellt, die mich auch pannenfrei (was dennoch nicht automatisch auch schrauberfrei heißen muß) über ganze 198.000 km gebracht hat. Das ist aber eine andere Geschichte.

Dann, nach Einstieg in das Berufsleben, war die Zeit reif, meinen Traum zu verwirklichen. Eine Guzzi, die meinen Vorstellungen entsprach, war zum Glück gerade neu auf den Markt gekommen - die 1000 S. So stellte ich mir (m)ein Motorrad vor, ohne Verkleidung,

die ganze Technik sichtbar gemacht. Erstaunlicherweise ging es noch vielen anderen, die ich zwischenzeitlich gesprochen habe, so. Sie erfüllten sich mit dieser Guzzi ihren oft über Jahre gehegten Traum.

Da ich über meine ganze Begeisterung aber nicht vergaß, die rosarote Guzzibrille abzusetzen, suchte ich ein gebrauchtes Exemplar, um eventuellen Garantieproblemen gleich aus dem Weg zu gehen. Außerdem schonte diese Entscheidung (vorerst - aber nicht lange) meinen Geldbeutel. Nach längerer Suche fand ich auch „meine“ Guzzi: Baujahr 1990, 27.000 km, 81 PS in schwarz/rot. Der Vorbesitzer hatte bis auf die Auspuffanlage die



Maschine original belassen, was mir sehr recht war, denn ich fand sie eigentlich schon so sehr schön. Die montierten LM 3-Tüten mit Interferenzrohr paßten auch besser als die etwas billig aussehenden eckigen LM 4-Tüten, die original montiert waren. Die Krümmer waren ausgetauscht worden gegen \varnothing 48 mm Schajor-Krümmer, die auch eingetragen waren.

Den Rest des Winters nutzte ich für einige Umbauten. Die 350 km lange Überführungsfahrt hatte mir gezeigt, daß die Stummel Lenker nur für die Autobahn taugen. Da ich meistens auf Landstraßen unterwegs bin, montierte ich den mittelhohen Verlicchi-Lenker, um die Handgelenke zu entlasten. Auch an der Vergaserbetätigung mußte etwas gemacht werden, denn nach der ersten Fahrt brach mir fast die Hand ab. Also wurde erst einmal die Moto Spezial Synchronsteuerung mit Lagern montiert, was auch eine große Erleichterung war. Die Bremsleitungen wurden im Zuge des Umbaus auf Doppelscheibe vorne auf Stahlflexleitungen umgebaut, wobei die originalen Heckleitungen von Moto Spezial aber wieder im Keller liegen. Deren Umbau sah vor, nur die Leitungen auszutauschen und den Bremsdruckverteiler für das Integralsystem als Durchfluß zu nutzen, was aber nicht geht. Die Hinterradbremse hatte nur noch die Wirkung einer Mofatrommelbremse. Ein Händler in meiner Nähe (Leander Backes) baute eine durchgehende Leitung vom Bremszylinder bis zum Kolben ein, so daß der Verteiler rausfliegen konnte, was mir sowieso mehr zusagte. Endlich war auch die Bremsleistung wie erwartet.

Das Kunststoffcockpit der ersten 1000 S gefiel mir auch nicht, außer den blassen, schlecht erkennbaren Leuchten störte mich auch der klobige Eindruck. Stein-Dinse bietet eine VA-Platte mit Bohrungen auch für ein zusätzliches Ölthermometer an. Mit sechs zusätzlichen Kontrolleuchten paßte das ganze auf Antrieb an die originale Gabelbrücke. Als hinteren Abschluß für die Instrumente verwendete ich Mille GT-Chromdosen und eine Racimex-Dose für das Ölthermometer. Jetzt konnte es losgehen.

Meine erste Saison mit der Guzzi - ich schwebte auf Wolken: Das erste Jahr machten wir (Sonja und ich) viele Wochenendtouren, da wir beide unsere neuen Motorräder ausprobieren wollten. Die verlängerten Wochenenden führten uns in den Norden Ostdeutschlands, in das Weserbergland und schließlich auch über die Alpen nach MANDELLO (wohin sonst). Und die Guzzi lief toll. Von der vorhergesagten Drehmomentschwäche der großen LM-Motoren unter 3000 U/min war nix zu spüren. Im 5ten in den Ort reinrollen und auch sauber wieder rausbeschleunigen, war ein Leichtes. Dieses wird wahrscheinlich mit den dicken Krümmern zusammenhängen, die laut Herstellerangaben einen Drehmomentzuwachs im unteren Bereich und ein früheres Anliegen der Höchstleistung zur Folge haben. Ich war begeistert. Nur oben herum wirkte sie etwas zugestopft. Trotz 145er Hauptdüsen ging es ab 170 km/h nur noch zäh weiter aufwärts. Bei 190 km/h sitzend war dann auch unter günstigsten Bedingungen Schicht.

In Mandello wurden dann erst einmal Wartungsteile auf Vorrat gekauft. Auch ersetzte ich die großen Kontrollschrauben in Kardan und Getriebe durch die Magnetschrauben, die bis 1990 original verbaut wurden. Damit habe ich die Sicherheit, daß ich Späne und Abrieb immer kontrollieren kann und keine Überraschungen erlebe.

Am Tag vor Antritt des Rückweges aus Mandello (km 35.600) krachte es auf der Promenade in Como plötzlich ganz fürchterlich im Getriebe, das Hinterrad blockierte kurz und dann ging es weiter, als ob nichts geschehen wäre. An der Ampel erfolglos nach verräterischen Öllachen unter dem Motor Ausschau gehalten, aber es war nichts zu entdecken. Nur runterschalten ließ es sich recht schwer. Nachdenk-Leerlaufanzeige funktioniert auch nicht mehr! Vielleicht ist ja der Leerlaufschalter ins Getriebe gefallen und hat ... man hat ja schon vieles gehört?! Der vorsichtige Fahrer kauft vorerst einmal einen Leerlaufschalter (auf Halde) und sagt sich: läuft ja noch, hält bestimmt bis nach Hause. Also spulten wir auf dem Rückweg noch das kom-

plette Pässeprogramm (incl. Stilsfer Joch) ab, wo mich die Bremsen richtig begeisterten. Ich halte sie immer noch für absolut ausreichend. Wir fuhren noch nach Ulm zu Freunden, bevor wir einen Tag früher als geplant sicher wieder in Mainz ankamen. Dieser eine Tag wurde gleich zum Zerlegen genutzt und beim Öffnen des Getriebes kam dann der Schock: Ruckdämpferfeder gebrochen, hat bei ihrem Weg durch das Getriebe die Achse der Schaltwalze verbogen (deswegen das schwergängige Schalten) und die Lagerung im hinteren Gehäusedeckel herausgebrochen. Puh, ein Glück - noch angekommen, sagte sich der glückliche Verfasser und machte sich auf die Suche nach Ersatzteilen, wohlwissend, daß er gerade von den bestsortierten Teilelagern zurückgekehrt ist. Ärgerlich, aber nicht mehr zu ändern. Wenigstens hatten die Zahnräder keinen sichtbaren Schaden abbekommen. Durch viel Glück bekam ich innerhalb von Tagen ein gebrauchtes, kaputtes Getriebe für 150,-DM, bei dem die Wellen falsch ausdistanziert waren. Die von mir benötigten Teile waren aber alle o.k. Beim Zusammenbau nur den Unterschied der beiden Deckel ausdistanziert und dann ließ sich das ganze genauso super schalten wie vorher. Bei der Gelegenheit habe ich den Leerlaufschalter ganz eliminiert und das Loch mit einer liebevoll gefeilten Platte verschlossen. Ich habe ihn bisher auch noch nie vermißt.

Danach ging es mit altem Elan weiter. Die Maschine lief wie zuvor und auch das Vertrauen kam auf den folgenden tausenden von Kilometern wieder. In dieser Zeit bis zum Urlaub riß der lange Zug der Synchronsteuerung, und ich bemerkte, daß auch die kurzen Züge schon ausfransten. Da ich ziemlich viel im Jahr fahre und nicht alle 10.000 km neue Züge einsetzen kann, die ich dann noch nicht einmal bei jedem Händler bekomme, baute ich das ganze noch einmal um. Die flachen Deckel blieben, nur führte ich jetzt von dem originalen Gaszugverteiler am Gasgriff zwei Gaszüge über 45° Winkel direkt in die Vergaser. Nachdem die weichen Vergaserfedern sich als zu weich herausstellten (Mo-

tor kam nicht von alleine auf Standgas zurück), verwende ich seitdem mittelharte Federn ohne Probleme. Die Züge halten schon seit 32.000 km. Die Betätigung ist nicht mehr so leicht, ich kann die Vergaser aber besser synchronisieren.

Den darauffolgenden Griechenlandurlaub mit seiner wasserreichen Anfahrt, seiner Hitze und dem, wegen der glatten Straßen sehr gemäßigten, untertourigen Tempo überstand meine italienische Geliebte, wie meine Freundin sie zu nennen pflegt, ohne Probleme. Der Minimalverbrauch liegt beständig bei 4,6 l/100 km, maximal saugt sie sich bis jetzt 6,3 l/100 km rein, mein Durchschnitt liegt bei 5,3 l/100 km über die letzten 20.000 km.

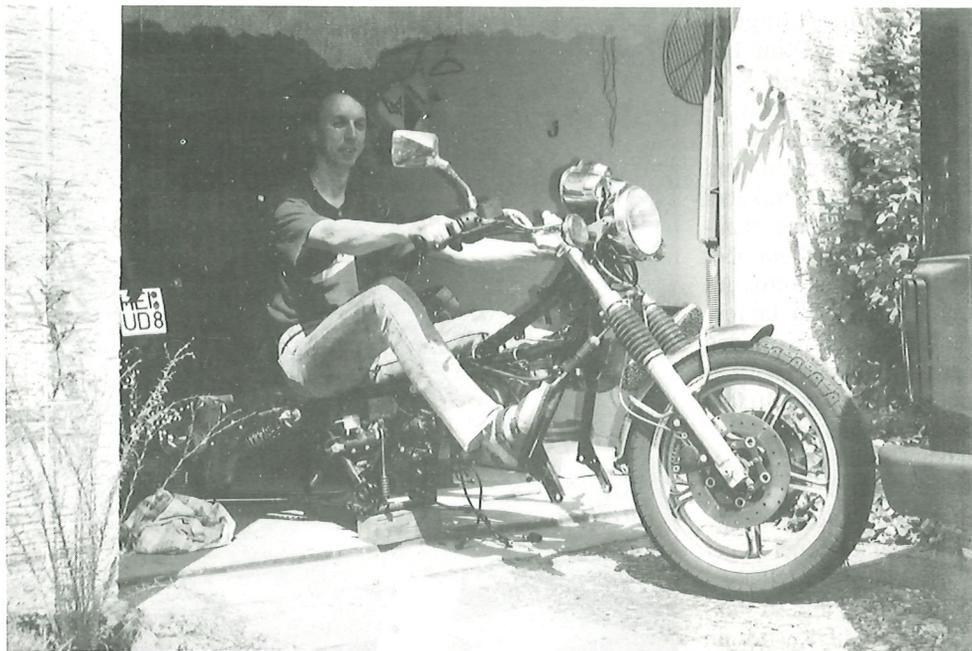
Vor dem Winter änderte ich nur noch optische Kleinigkeiten: das merkwürdige Rücklicht wurde durch ein rundes Aprilia-Rücklicht ersetzt (erstanden auf der Veterama) und die eckigen Spiegel (von denen einer übrigens abvibrierte) durch zwei große, runde von Hein Gericke.

Für den Winter hatte ich mir Investitionen vorgenommen, die die Alltagstauglichkeit steigern sollten. Dafür hatte ich Kontakt zu Stefan Leiber von Dynotec aufgenommen, der mit mir geduldig Lösungsmöglichkeiten für meine diversen Anliegen durchging, die da wären:

1. Das Drehmomentloch bei ca. 3500 U/min.
2. Das Vollsaugen des Luftfilters bei Regen, danach nur noch max. 120 km/h wegen Luftmangel.
3. Klingelneigung bei schlechtem Sprit.
4. Persönliche Abneigung gegen Kontakte-Einstellen.

Bei all diesen Maßnahmen sollte der Verbrauch nicht wesentlich steigen, da ich nicht die Meinung teilen kann, daß bei den „paar Motorrädern“ der Verbrauch keine Rolle spielt.

Als Ergebnis der ganzen Diskussionen bekam der Motor erst einmal eine Doppelzündung und die Drehmomentnockenwelle von Dynotec, die das Drehmomentloch ausbügeln sollte. Den Luftfilterkasten beließ ich im Fahrzeug, sägte auf Anraten von Stefan aber ein Loch oben hinein, mit Kaninchen-



Getriebeschaden. Nur Choppern ist schöner.

gitter abgedeckt wegen tief(f)liegenden der-selbigen Art.

Dazu kam das Neuste, was der Markt zu der Zeit zu bieten hatte: eine Silent Hektik Zündanlage mit dazugehörigen Zündspulen. Nebenbei wurden die Brennräume gereinigt und der Anlasserkranz um 2,5 kg erleichtert. Ein neuer Steuerkettenspanner wurde präventiv auch eingesetzt, die Steuerkette selbst war noch im Rahmen. Das ganze bei km-Stand 46.900.

Zu Hause mußte ich die vorbereiteten Teile noch zusammensetzen, Zündung einstellen und dann, nach dem Köpfenachziehen, ging es wieder zu Dynotec zum Abstimmen. Auf der Fahrt dorthin merkte ich schon, daß das Loch verschwunden war, aber der satte Durchzug ab Leerlauf war weg. Stefan stellte sie zwar noch einmal sauber ein mit größeren Hauptdüsen (165er), aber das Phänomen blieb, die Drehmomentkurve hatte sich nach oben verschoben. Das war dumm, da ich hauptsächlich im Normalbetrieb im Bereich zwischen 2.000 und 4.000 U/min unterwegs bin.

Stefan glaubte es erst nach einer Messung mit geschlossenem Luftfilter und kleiner Düse, nun war nämlich wieder alles unten. Vermutung ist, daß es mit den dicken Krümmern zu tun hat. Grübel, grübel und studier: wir versuchten andere Schieber in der Annahme, daß das Gemisch zu mager war: 50/1 statt 60/3 und siehe da, es war erheblich besser. Man durfte zwar unter 3.000 nicht ganz aufreißen (macht man doch sowieso nicht-igitt), aber was jetzt schon an Kraft bei Teillast da war, befriedigte mich absolut: 76 Nm bei 2.500 U/min. Befriedigend waren auch die Höchstleistung von 81 PS bei 6.760 U/min und die 90 Nm bei 5.660 U/min. Zufrieden fuhr ich vom Hof und meldete ab.

Die Eindrücke bestätigten sich nach dem Anmelden 1993. Sobald er warm war, schob der Motor bärig vorwärts. Drehmomentloch war ein Fremdwort, der Motor legte selbst bei 160 km/h noch Briketts nach und 190 km/h sitzend waren unter allen Bedingungen machbar. Bei Einstellen des Lenkers auf „Brennen“ ging es auch ohne Zögern weiter. Nur

die Zündung klingelte immer etwas beim Beschleunigen. Auch Kurpas von Silent Hektik wußte nicht mehr, außer mir noch Zündkerzen und Hochleistungszündkabel für 155,- DM zu verkaufen. Es verschwand aber nicht. Nichtsdestotrotz, es machte Spaß zu fahren, und so spulten wir in den ersten drei Monaten der neuen Saison gute 10.000 km ab. In dieser Zeit ließ ich bei Stolle die Kardanwellenlager so wechseln, daß die Welle incl. Gelenk - dank offener Lager - zumindest im Ölnebelbereich liegt und so ständig „geschmiert“ wird, ein Umbau, der laut Stolle „ewiges“ Leben für das Kreuzgelenk verspricht (bis jetzt hält es auch noch). BMW hat ja ein ganz ähnliches System. Auch mein Ölthermometer (Veglia), das ich wegen Feuchtigkeit und Materialablösung im Innern reklamierte, kam nach unaussprechlichen 8,5 Monaten doch schon zurück - zum Glück ein neues, allerdings auch nach Silikonbehandlung noch immer nicht wasserdicht. Das lahme Blinkerrelais, das erst anfängt zu blinken, wenn man schon vorbei oder abgebogen ist, tauschte ich gegen ein Mitsui-Teil (das Originalteil ist Made in USA = Schrott), das auch brauchbar funktioniert. Nach diesen Kilometern fing der Motor plötzlich an zu stottern, eine Fehlzündung folgte der nächsten, und ich blieb schließlich auf dem Weg zu meinem eigenen Motorradtreffen liegen. Ich rief laut Scheiße (was meine Italienerin auch nicht zu weiteren



Heutiger Zustand des Armaturenpfels.

Bewegungen ermunterte).

Nach zwei Stunden Basteln auf der Autobahn/Tankstelle schauten wir uns noch einmal die Zündung an und mußten entdecken, daß sich der Transistor entlötet hatte. Es blieb mir nichts anderes übrig, als die Guzzi dort stehen zu lassen und als Beifahrer im AUTO(!!!) mitzufahren.

Bei genauerer Untersuchung später zeigte sich, daß die Zündspulen (Marke Dyna) Risse am Kern hatten. Herr Kurpas fertigte mich kurz angebunden damit ab, daß ich diese bestimmt falsch montiert hätte und somit

alles mein Fehler sei. Er könnte nicht bei selbsteingebauten Zündungen Garantie geben (gibt aber auf einem Beiblatt Montageerklärungen), ich würde die nächste aber billiger bekommen. Da ich aber nicht einsehe, daß eine so teure Zündung nicht einwandfrei abgesichert ist, verzichtete ich lieber darauf. Stefan (Dynotec) bestätigte mir, daß er die Spulen, die laut Anleitung wegen Wärmeableitung starr an den Rahmen geschraubt werden sollen, auch nicht anders montiert hätte. Inzwischen hörte ich von einem ganz ähnlichen Fall bei einem anderen Fahrer.

Das ganze war - außer dem finanziellen Verlust von 800 DM - auch nervenaufreibend, da es sich kurz vor unserem Baltikumurlaub (Motalia 3/94) ereignete, für den die Doppelzündung eigentlich auch mit gedacht war. Aus Zeitgründen setzte ich schließlich wieder Kontakte und die originalen Zündspulen ein und wir fuhren so los.

Nach dem Urlaub und dem Gespräch mit vielen anderen Guzzisten baute ich die Piranha-Zündung mit den blauen Andrews-Spulen ein. Diese montierte ich jetzt wie von Stefan empfohlen mit Schaumstoff und Kabelbindern unter dem Tank an den Rahmen. Diese Lösung war auf jeden Fall bei Ausfall billiger und jetzt war das Beschleunigungsklingeln auch verschwunden. Allerdings habe ich den Eindruck, daß der Motor nicht mehr so schnell auf Gasbewegungen reagiert.

Aber ich fahre lieber länger mit weniger als kürzer mit mehr und dann gar nicht mehr. Diese Kombination hielt bisher 6.000 km, mal sehen.

Den vergangenen Winter hatte ich mir vorgenommen, die Umbauten zu legalisieren und wandte mich an Andre Vaut, der mir einen aus Italien importierten VF-Rahmen, Baujahr 1983 mit Erstzulassung 1987 verkaufte, in den ich mein Motorrad, so wie es war, hineinverpflanzte. Zuvor gönnte ich dem neuen Rahmen noch eine Pulverbeschichtung. Dieser Umbau wurde dann in Einzelabnahme mit den entsprechenden Geräuschwerten von Vaut über den TÜV gebracht. Das klappte alles recht problemlos, und danach meldete ich auch ab.

Dieses Jahr habe ich noch vor unserer Ostertour neue Radlager montieren lassen, da die alten total verschlissen waren (km 68.000). Gleichzeitig habe ich die vorderen Bremsbeläge gewechselt, die wohl noch original waren, die ich aber vom äußeren Zustand her noch als neuwertig herzeigen könnte. So schiggerte ich dieses Jahr bereits schon wieder 4.500 km ohne Probleme herum (und hoffe, daß das so bleibt). Interessehalber habe ich noch eine aktuelle Leistungsmessung bei Stefan machen lassen, um zu sehen, ob die Piranha-Zündung Einfluß auf die Leistung hat. Sie hat so gut wie keine. Leistung und Drehmoment sind beide noch bis auf 1 PS/Nm so gut wie gleich, wobei man aber auch die außer acht lassen kann, da die letzte Messung schon 25.000 km her ist. Das Loch in den Kurven gleich zu Anfang entstand durch zu starkes Gasgeben (siehe oben). Die Reifen halten vorne im Schnitt 24.000 km, hinten immerhin respektable 15.000 km. Bis jetzt fahre ich die guten alten Pirelli, vielleicht probiere ich auch mal die Michelin A 48/49 aus, ich habe ja Zeit. Ölverbrauch ist minimal, ca. 0,1 - 0,2 l/1.000 km, ich fahre das Shell Quattro. Benzinverbrauch war letztes trotz schneller Autobahnfahrt zu zweit ab 150 km/h aufwärts mit Staus und etwas Landstraße nur 5,3 l/100 km, das kommt einfach nur gut.

Meine Kosten für Umbauten, Probieren etc. gehen bestimmt an die DM 9.000,-, wobei der

Instrumentenpanelumbau mit	380 DM
Kardanlagerumbau bei Stolle mit	600 DM
Bremsenumrüstung mit	600 DM
Motoroptimierung bei Dynotec	
incl. Zündungsausfall mit	3.500 DM
Komplettumbau mit neuem	
Rahmen mit	1.500 DM
Piranha-Zündung und Andrews-	
Zündspulen mit	540 DM
ins Gewicht fallen.	

Auf diesem Wege möchte ich es nicht versäumen, denjenigen zu danken, die mir bei meinen diversen Umbauten mit Rat und Tat zur Seite standen, besonders meiner Freundin mit ihrer unendlichen Geduld (und das, ob-

wohl sie BMW fährt).

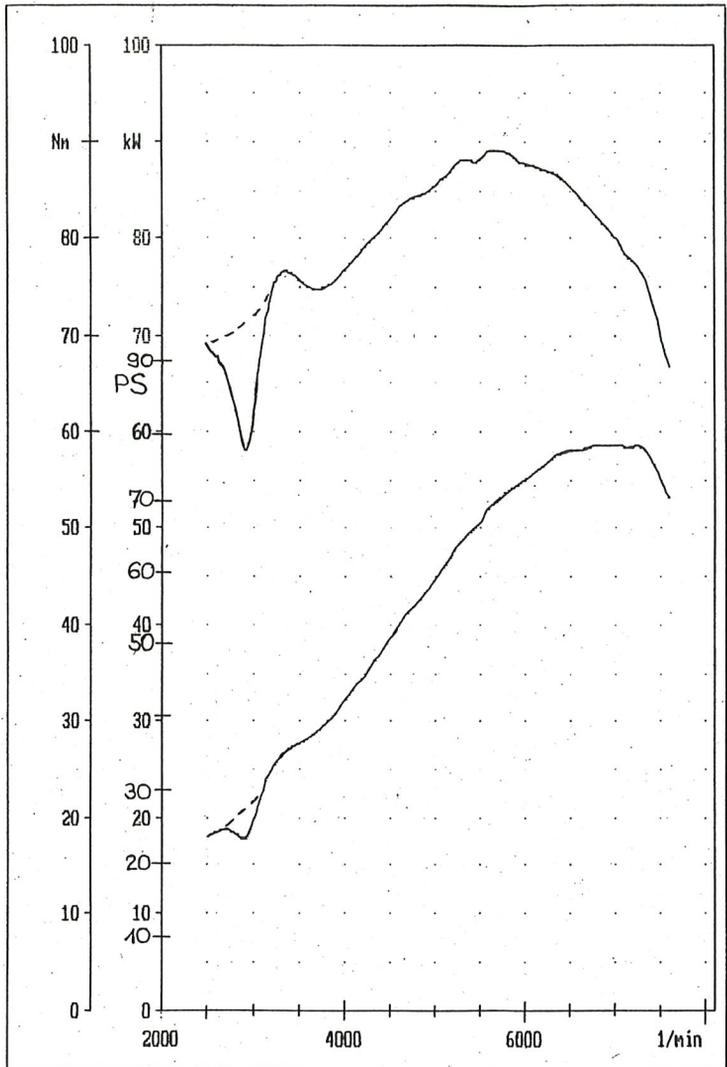
An Guzzi im allgemeinen und an meiner ganz besonders finde ich den Sound und den Leistungseinsatz immer wieder faszinierend. Schön finde ich auch das Zubehörangebot, auch wenn teilweise viel Nutzloses und Schrott darunter ist. Ich hoffe, ich konnte hiermit ein paar Anregungen geben, obwohl manche meiner Erfahrungen nicht übertragbar sind, da Guzzis nunmal Individualistenmotorräder sind, aus denen jeder sein eigenes Unikat machen kann - und das ist auch gut so, sonst wäre es ja langweilig, nicht wahr?

Natürlich habe ich nicht alle Kleinigkeiten und Experimente erwähnt, das würde sonst doch den Rahmen sprengen. Zur Zeit habe ich mit meinen Umbauten einen Stand erreicht, mit dem ich zufrieden bin. Ich wüßte zur Zeit keine weiteren Verbesserungen und hoffe jetzt nur, daß alles hält.

In diesem Sinne, weiterhin allen gute Fahrt und man sieht sich.

Eric aus Mainz

P.S. Guzzi-Fahren ist geil und ich verkaufe meine Guzzi nie wieder!!!



Der Einbruch in den Leistungskurven bei 3000 U/min kommt vom zu starkes Gasgeben.

Wir haben der Firma Silent Hektik die Gelegenheit gegeben, sich zu den in dem Artikel geäußerten Vorwürfen zu äußern:

Stellungnahme der Firma Silent Hektik

Sehr geehrter Herr Hasselbrink, von der analogen Kennlinien-Zündanlage wurden insgesamt über 300 Stück verkauft.

Ich schrieb damals in der Montageanleitung, daß die Zündspulen direkt an einen kühlen Metallkörper (z.B. Motorradrahmen) montiert werden müssen. Die Reklamationen mit Dyna-Zündspulen sind schnell aufgezählt:

Bei 3 Zündungen wurden die Zündspulen mit Strapsen oder nur mit einer Schraube befestigt (keine oder nur verminderte Wärmeableitung möglich); Ausfälle nach 100-300 km; keinen Ersatz.

Bei 1 Zündung wurden durch einen Händler die Zündspulen parallel statt in Serie angeschlossen; Ausfall nach 10 km; Kunde bitterböse auf mich (!!!); Zündmodul wurde kostenlos repariert.

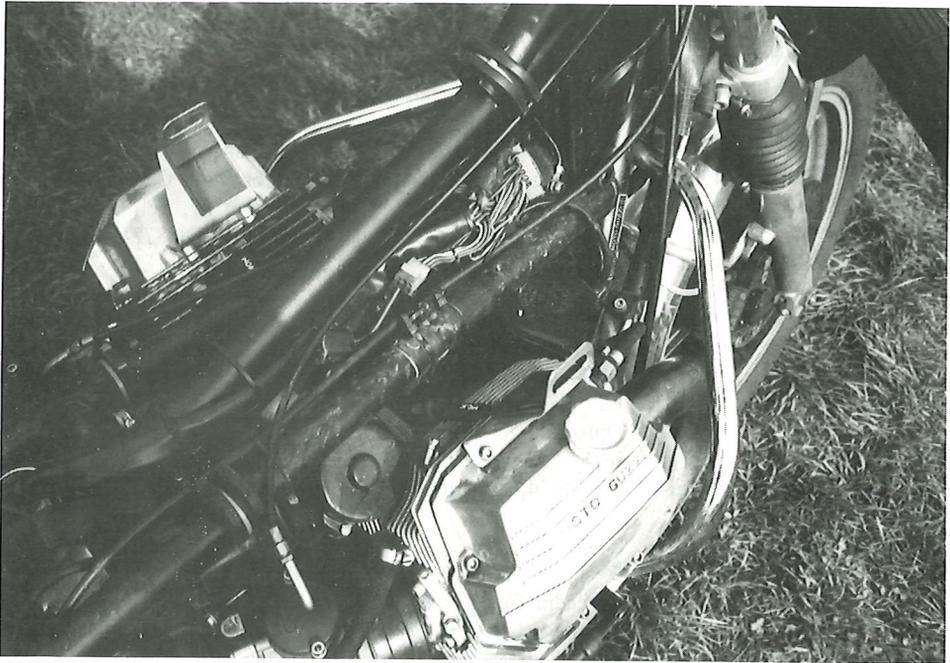
Bei 10 Zündungen wurden die Zündspulen mit Zahnscheiben oder mit Selenblöcken befestigt (verminderte oder keine Wärmeableitung möglich); Ausfälle nach 700-3000 km; zum größten Teil neue Spulen zum halben Preis.

Bei 8 Zündungen könnten die Zündspulen an nicht fluchtenden Rahmenhaltern festgeschraubt gewesen sein. Spulenkern steht dadurch unter Spannung, die Spule bekommt Haarrisse. Zündaussetzer und Kurzschlüsse sind die Folge. Ausfälle nach 5-15 Tkm, zum Teil kostenlosen Ersatz.

Die Zündspulen von Herrn Koch hatten zerquetschte Kernniete, verzogene Spulenkern und große Haarrisse; keinen Ersatz.

Für alle Kunden biete ich einen Hardware Update an: Digitales Zündmodul mit Umschalter für 177,- bis 377,- (Neupreis 597,-) an. Herr Eric Koch hat am 9.7.93 für 277,- DM ein Update erworben. Auf alle Waren gibt es 7 Monate Garantie bei sachgemäßer Handhabung und Montage; egal ob privat oder in einer Werkstatt montiert. Die Firma Dyna aus USA gibt keine Garantie. Sämtlicher von mir geleisteter Ersatz oder Sonderpreise gingen zu meinen Lasten.

Mit freundlichen Grüßen A. Kurpas



Heutiger Zustand: Doppelzündung mit Piranha-Zündanlage, Ventildeckel mit Öleinfüllstutzen und 45-Grad-Winkel in den flachen Vergaserdeckeln.

Veranstaltungskalender

Die Aufnahme von Terminen 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!

Juni

17.06.-19.06.94

Internationales Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Nederland 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

Italo-Treffen in Langemark/Belgien.

Info: G. Vercaigne, Diksmuidssteenweg 100, B-8830 Hooglede, Tel. 051/700991, Belgien.

17.06.-19.06.94

Italiener-Treffen des Laverda Club Dänemark.

18.06.-19.06.94

8. Veteranenteilemarkt in Carpi/Italien.

Info: Saltini Saverio, Tel. 059/686590, Italien.

18.06.-19.06.94

Veteranenteilemarkt in Bastia Umbra (PG)/Italien.

Info: Italservice, Tel. 0742/320642.

18.06.-19.06.94

3. Ducati-Treffen des Ducati Pompono auf der Insel Sardinien/Italien.

Info: De Mais Carlo, Tel. 070/497658, Fax: 070/489061, Italien.

19.06.1994

2. Jubiläumsveranstaltung mit Oldtimern und italienischen Sportmotorrädern in Hatten.

Info: K. Klencke, Streekermoorweg 10, 26209 Sandkrug, Tel. 04481/1006.

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

Spaghetti & Sauerkraut Treffen der dänischen Markenclubs für BMW, Moto Guzzi, Ducati und Laverda im MC Touring Camp Djursland.

Info: Mette, Tel. 0045/75814654, Dänemark.

24.06.-26.06.94

5. Treffen des Guzzi-Clubs "Squadra Guzzi di Bavaria" in Zimmern bei Marktheidenfeld.

Info: Thomas Müller, Lohgraben 20, 97828 Marktheidenfeld, Tel. 09391/5922.

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 Gerd Oehmen, Gottenweg 22, 52351 Düren, Tel. 02421/73157.

25.06.1994

3. Ducati-Treffen für Königswellen und Freunde italienischer Motorräder bei Mühldorf.

Info: Josef Stark, Tel. 08631/2763.

25.06.-26.06.94

1. Veteranenteilemarkt in Livorno/Italien.

Info: Moto Club Livorno, Via Pieroni 27, Tel. 0586/889379, Fax 0586/888771, Italien.

25.06.-26.06.94

Mitternachtstreffen des Laverda Club Finland auf der Rennstrecke Botnia Ring bei Jurva in Finland.

Info: Scuderia Laverda Finlanda, Markku Hirvonen, Kallionnientie 25 A1, SF-45200 Kouvola, Finland.

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, Italien.

Veranstaltungskalender

25.06.-26.06.94

Treffen für "liegende italienische Einzylinder" beim Renn-Technik-Museum in 97788 Neuen-dorf/Main (Spessart). Info bei Thomas Müller, Tel. 07024/52405.

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

5. Italtreffen Einbeck in Immen-sen.
Info: 05561/72738 o. 74788 ab 20 Uhr.

01.07.-03.07.94

1. Italy- und Oldtimermotorrad-treffen in Tödenried bei Aichach/Bayern.
Info: 08258/225 o. 1283.

01.07.-03.07.94

12. Internationales Azzurri-Tref-fen für italienische Motorräder bei Karlsruhe.
Info: Gerhard u. Kirsten Knapp, Frühlingstr. 39, 76751 Jockgrim, Tel. 07271/52727.

01.07.-03.07.94

2. Treffen des "Forza-Italia-Stammtisch" in Fährbrück bei Würzburg, Unterfranken.
Info: Thomas Frankenberger, Frühlingstr. 20, 97289 Thüngen, Tel. 09360/1593 ab 19 Uhr oder Peter Ziegler, Tel. 09360/1783.

01.07.-03.07.94

Treffen des Laverda Club Ber- gen in Großmoor bei Celle.

02.07.1994

Italian Track Day auf der Renn- strecke von Pembrey/England.
Info: Italian Track-Pack, 7 Fran- cis Road, Stechford, Birmingham, B33 8SL, Tel. 021/7896760, Großbritannien.

02.07.-03.07.94

Ducati-Treffen in Solda (Stilfs- erjoch)/Italien.
Info: Tony Pichler, Tel. 0473/ 613055, Italien.

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.

08.07.-10.07.94

Track Day des Morini Riders Club England mit Benutzung der Rennstrecke Cadwell Park in Lin- colnshire/England.
Info: Mark Bridger, 123 London Road, Hertford Heath, Hertford, SG13 7RH, England.

08.07.-10.07.94

1. Ducati-Treffen des Ducati Pompono Alessandria/Italien.
Info: Gabriella u. Giuseppe, Tel. 0131/344260, Italien.

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, Tel. 0330/730617, Italien.

10.07.1994

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

15.07.-17.07.94

Treffen des Laverda Club Berlin in Teupitz bei 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 Cana- da, Tel. 905-263-8610, Kanada.

22.07.-24.07.94

Treffen des Bremer Italo Club in Oyten.
Info: Stefan Aumann, Haidhäu- ser 2, 27801 Brettorf, Tel. + Fax: 04432/1610.

22.07.-24.07.94

6. Int. Italo-Treffen des MSC Schrecksbach in Schrecksbach. Ab BAB A5 Abfahrt Alsfeld-Ost ausgeschildert.
Info: Volker Bernhardt, Tel. 06698/310.

23.07.1994

Bella Italia, 4. Treffen für italie- nische Fahrzeuge in Mustiala/ Finnland.
Info: Bella Italia Verein, Lahde- polku 9C7, SF-00660 Helsinki, Fax 00358-07542791, Finnland.

23.07.-24.07.94

4. Veteranenteilemarkt in Due- ville bei Vicenza/Italien.
Info: Tel. 0330/563910.

Veranstaltungskalender

27.07.-31.07.94

Ducati Speedweek in Zeltweg/
Österreich. Clubrennen mit in-
ternationalen BOT- und SOS-
Rennen.

Info: Ducati Club Austria, Kern-
str. 12, A-1120 Wien.

29.07.-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 Großbri-
tannien, Peak District, England.
Info: Alan Cudlipp, Orchard Cot-
tage, Orchard Terrace, Acomb,
Hexham, Northumberland, NE46
4QB, Tel. 0434/604648, England.

29.07.-31.07.94

Scotland Rally des Morini Ri-
ders Club England in Glercoe,
Highlands, Schottland.
Info: Mark Bridger, 123 London
Road, Hertford Heath, Hertford,
SG13 7RH, England.

29.07.-31.07.94

Grattan Rally des Ducati Owners
Club Canada.

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

August

05.08.-07.08.94

Italo-Party im Schaffstall in Ame-
linghausen bei Salzhausen mit
Live-Musik. Voranmeldung wäre
nett.

Info: Hans Joachim Mau, Fi-
schersallee 78, 22763 Hamburg,
Tel. 040/3906967.

05.08.-07.08.94

Treffen der Laverda Freunde Sil-
berstedt.

05.08.-07.08.94

7. Italo-Motorrad-Treffen in Grün-
enmatt (Schweiz) des Italo-
Moto-Club-Schweiz.

Info: Tel. 031/7010210, Fax: 031/
7010150, Schweiz.

06.08.1994

Grillfest bei Ducati-Carstens.
Info: Fa. Carstens, Fedderinger
Str. 10, 25779 Hennstedt, Tel.
04836/1550.

11.08.-14.08.94

Aermacchi-Treffen in der
Schweiz.

12.08.1994

Cadwell Track Day des Interna-
tional Laverda Owners Club
Großbritannien.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cot-
tage, 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 97903 Col-
lenberg-Reistenhausen.

Info: Thomas Karch, Im See 4,
97896 Kirschfurt, Tel. 09375/
8345.

13.08.-14.08.94

3. Ansbacher Spaghetti-Treffen
für Freunde ital. Motorräder in
Steinbach b. Ansbach.

Info: Tel. 0981/95509, abends
65141.

19.08.-21.08.94

2. Internationales Ducati-Treffen
im Raum Stuttgart des Ducati
Club Cavallo e.V. Stuttgart.
Infos: Roland Carius, Tel. 07141/
241274.

19.08.-21.08.94

Moto Guzzi Rally der Gruppo
Moto Guzzi Finlandia in Rauta-
lampi/Finland.

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

20.08.-21.08.94

Treffen des Laverda Club
Schweiz.

26.08.-28.08.94

Ducati-Clubrennen in Assen/
Holland mit int. Viertaktrennen.
Info: CRC, Korenbloem 6, NL-
5684 JB Best, Niederlande.

26.08.-29.08.94

V-Twin Rally des Moto Guzzi
Club Großbritannien in Shaft-
sbury/England.

Info: Ken Irwin, 7 the Green Sta-
thern nr Melton Macbray, Lei-
chester, Tel. 0044/949/61004,
England.

September

02.09.-04.09.94

5. Laverda-Treffen in Daun-Pütz-
born.

Info: Alex Joest, Zur alten Fähr-
e 37, 53721 Siegburg, Tel. 02241/
387800.

02.09.-04.09.94

7. Internationales Ostsee-Italo-
Treffen in Kiel-Falkenstein.

Info: Felix Hasselbrink, Schön-
berger Str. 2, 24321 Lütjenburg,
Tel. 04381/7701.

Veranstaltungskalender

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

1. Norfolk Dumpling Run des Laverda International Owners Club in Norfolk, England.

Info: 1st Norfolk Dumpling Run, South View, Forncett End, Nr. Norwich, Norfolk NR16 1HT, Großbritannien.

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.

03.09.-04.09.94

The European Classic Super Prix, französisches Ducati Clubrennen mit int. BOT und SOS-Rennen in Croix en Ternois in Frankreich.

Info: Lionel Regnat, 9, rue de la Croix Boisse, F-77720 Grandpuits, Tel. (33) 164083530, Fax (33) 164083563, Frankreich.

04.09.1994

2. Ducati-Treffen des Ducati Pomponne Turin in Colle del LYS/Italien.

Info: Gianni, Tel + Fax: 011/4733269, Italien.

08.09.-10.09.94

Treffen des Laverda Interclub in Valle San Liberale/Norditalien.
Info: Ducati Pomponne Italia, Via Sante Zanon, I-31010 Fonte Alto (Treviso), Italien.

Juli 1994

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.

11.09.1994

Family Picnic des Ducati Owners Club Canada in Elora Ontario.

Info: Barry Altman, Tel. 519/8465107, Kanada.

11.09.1994

Veteranenteilemarkt in Suzzara/Italien.

16.09.-18.09.94

6. Italienertreffen des Moto Guzzi Club Olpe-Biggensee e.V. in Elben.

Info: Moto Guzzi Club Olpe-Biggensee e.V., Ralf Böhm, Graf von Staufenberg Str. 1, 57482 Wenden-Schönau, Tel. 02762/2743.

17.09.-18.09.94

Internationales Ducati-Einzyli-nder-Treffen in Valle San Liberale in Norditalien.

Info: Ducati Pomponne Italia, Via Sante Zanon, I-31010 Fonte Alto (Treviso), Italien.

17.09.-18.09.94

Treffen der IG Laverda 750 in der Schweiz.

17.09.-18.09.94

14. Veteranenteilemarkt in Bersiceto (BO)/Italien.

Info: Moto Club Pol. Persicetana, Via Rocco Stefani 9, I-40017 S. Giovanni in Persiceto (BO), Tel./Fax: 051/823637, Italien.

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

Oktober

05.10.-09.10.94

Internationale Fahrrad- und Motorradausstellung (IFMA) in Köln.

08.10.-09.10.94

Veterama in Mannheim.

Info: Veterama GmbH, Rheingaustr. 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.

MOTALIA

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

Motalia on Tour

Die Saison begann für uns dieses Jahr erst Ende April. Eigentlich sollten die Motorräder ja schon viel früher wieder den Asphalt unter die Räder nehmen, aber es kam wie jedes Jahr. Das, was man sich für den Winter vorgenommen hatte, wurde nur teilweise geschafft. Doch für den 23. April stand das Italo-Frühstück in Bönningstedt bei Hamburg fest im Terminkalender. Bis dahin sollte mindestens ein Motorrad wieder zugelassen und fahrfertig sein.

Im Winter hatten wir uns eine nagelneue Ducati M 900 gekauft. Jetzt sollte man ja annehmen, daß es hiermit keine Probleme geben sollte. Doch ich war auf die Idee gekommen, das Motorrad grün lackieren zu lassen. Rot sind ja schließlich fast alle Ducatis. Die Lackierarbeit verzögerte sich über mehrere Wochen und erst am Abend des 22ten konnte ich meine Lackteile abholen. Spät abends wurden noch Tank, Vorderradschutzblech, Batterie und Sitzbank wieder an die Ducati gebaut. Auf den Probelauf verzichtete ich, da ich den Zündschlüssel zu Hause vergessen hatte. Das ist einer der Nachteile, wenn die Garage weit entfernt ist.

Die erste Fahrt führte zum Italo-Frühstück nach Bönningstedt

Am nächsten Morgen in freudiger Erwartung zur Garage gefahren, den Zündschlüssel rein, den Choke gezogen und den Anlasserknopf gedrückt. Aber das Motorrad sprang nicht an. Und das bei einer nagelneuen Maschine! Also erst einmal die gängigen Fehlerquellen wie Zündung, Benzinzufuhr etc. überprüft, aber der Mistbock wollte immer noch nicht laufen, obwohl alles in Ordnung zu sein schien. Erst als ich den Luftfilter abbaut und etwas Benzin direkt in die Vergaser goß, ließ sich das Triebwerk zum Leben erwecken. Nachdem der Motor erst einmal



Italo-Frühstück auf dem Autobahnparkplatz Bönningstedt.



Beim Treffen des Guzzi Stammtisch Hannover wurde zwischen den Bäumen gezeltet.

eine Minute gelaufen war, sprang er auch ohne Probleme wieder an. Anscheinend hatte dem Motorrad die lange Standzeit über Winter nicht gefallen.

Mit gut einer Stunde Verspätung konnten wir dann zu zweit auf der Ducati nach Bönningstedt aufbrechen.

Das Italo-Frühstück in Bönningstedt wird seit einigen Jahren regelmäßig im April veranstaltet, damit man zum Saisonanfang mal schauen kann, was die anderen denn so im Winter alles gebastelt haben. Das Meeting findet immer an einem Sonntag Vormittag statt und jedes Jahr kommen wohl so um die 100 Motorräder zusammen. Die Veranstalter verkaufen dort Kaffee und Kuchen und nach ein paar Stunden ist das zwanglose Treffen wieder vorbei.

In Bönningstedt angekommen, erregte das Giftgrün der Ducati mehr Aufsehen, als ich gedacht hätte. Aber ihr glaubt nicht, wie groß meine Überraschung war, als eine Viertelstunde später eine Ducati 851 in fast dem

gleichen Grün auf den Platz gefahren kam. Wie in jedem Jahr gab es wieder einige schöne Motorräder zu sehen und man traf viele Bekannte, die man den Winter über nicht gesehen hatte.

Das nächste Ziel war das Treffen des Guzzi Stammtisch Hannover

Am nächsten Wochenende waren wir auf einem Gespannfahrerlehrgang, um die hohe Schule des Fahrens auf drei Rädern kennenzulernen, aber sieben Tage später stand das Italienerreffen des Moto Guzzi Stammtisch Hannover auf dem Plan. Eigentlich hatte ich dem Veranstalter schon im letzten Jahr versprochen zu kommen, doch damals hatte es mal wieder zeitlich nicht geklappt.

Da das Monster nicht so recht dafür geeignet ist, zwei Personen und die Campingausrüstung zu befördern, mußte bis dahin die Guzzi California fertig werden. Viel gab es zum Glück nicht zu tun. Im Oktober hatte ich den Auspuff abgebaut, um eine Edeldahluspuffanlage, die ich bei VA-Aumann gekauft



Lagerfeuerstelle und Grillplatz in Welze.

hatte, zu montieren. Doch dann wurde unsere Garage zwecks Neubau abgerissen und seitdem stand die Guzzi in der Ecke. Also die neue Auspuffanlage angebaut, die problemlos paßte, und eine große Frühjahrsinspektion war natürlich auch noch durchzuführen.

Am Donnerstag wurde zugelassen und am Samstag holte ich um 13 Uhr meine Freundin von der Arbeit ab. Mit der Cali und dem Monster starteten wir zum ersten Treffen in diesem Jahr. Die Strecke nach Welze bei Hannover legten wir ausschließlich auf Bundes- und Landstraßen zurück. Das Treffen fand bei einem Schützenhaus im Wald statt, und die Teilnehmer zelteten zwischen den Bäumen oder dicht an der Lagerfeuerstelle. Als wir ankamen, war dort aber kaum noch Platz und wir wurden auf eine angrenzende Wiese geschickt, die sich viel besser zum Campen eignete. (Es kann also auch Vorteile haben, wenn man erst am Samstag mittag losfahren kann.) Im Schützenhaus wurden Getränke und Essen verkauft, nur störte es einige Gäste, daß man das Fleisch und die

Wurst selber grillen mußte. Als Alternative wurde ein "Feuertopf" angeboten. Abends fand im Schützenhaus die Pokalverleihung statt, bei der wir ganz überrascht waren, daß meine Freundin den Preis für die weiteste Anfahrt der Damen bekam, dabei waren wir doch nur ca. 300 km gefahren. Naja, es war kein großes Treffen. Nach der Pokalverleihung und dem Verteilen der Preise für ein Spiel (fand anscheinend vor unserer Ankunft statt, hat halt auch Nachteile, wenn man erst so spät losfahren kann) spielte eine Live-Gruppe im Schützenhaus. Die einen nutzten das zum Feiern und Tanzen, die anderen zogen sich zum Lagerfeuer zurück, wo es deutlich leiser war. Dort verbrachten auch wir den Rest des Tages und knüpften ein paar neue Bekanntschaften.

Am Sonntag gings zum Italo-Frühstück nach Visbek

Am Morgen brachen wir recht früh auf, da wir zum Italo-Frühstück nach Visbek wollten. Dort angekommen, bestaunten wieder viele meine Ducati, obwohl sie bis auf die

grüne Lackierung serienmäßig ist. Als später eine andere M 900 mit Speichenrädern (ca. 2500 DM) und Kohlefaserteilen für mehr als 2000 DM ankam, wurde sie weniger beachtet als meine, obwohl ich gerade mal nur 300 DM investiert habe. Tja, das rot der Ducatis ist einfach zu eintönig, wenn mehr als 20 Ducis auf einen Haufen stehen. Dabei ist rot eigentlich gar keine typische Ducati-Farbe. Die SS-Modelle waren früher silber/grün, silber/blau, blau/silber oder schwarz/gold. Erst Anfang der Achtziger Jahre wurden vermehrt rote Ducatis gebaut (900 SD, Hailwood Replica, Pantah...). In Frankreich hat der Ducati-Importeur eine Sonderserie der Modelle 900 SS und M 900 in silber mit blauen Zierstreifen im ähnlichen Design wie die Ducati 900 SS aus den siebziger Jahren aufgelegt.

Auch in Visbek trafen wir viele Bekannte und konnten einige interessante Motorräder bewundern. Unter den über 100 Motorrädern befanden sich viele Laverdas, dabei waren auch zwei 1000er mit englischen Harris-Fahrwerken. Bimota-Interessenten konnten dort die aktuellen Modelle SB 6, SB 7 und YB 9 bewundern. Auch hier verkauften die Initiatoren des Italo-Frühstücks Kaffee, Kuchen

und belegte Brote. Der Erlös wird für einen guten Zweck gespendet. Als wir aufbrachen, entschieden wir uns für eine Mischung aus Autobahn und Landstraße. Man will ja auch mal Zuhause ankommen. Das Wetter hatte an diesem Wochenende mitgespielt und wir hatten ca. 650 trockene Kilometer zurückgelegt.

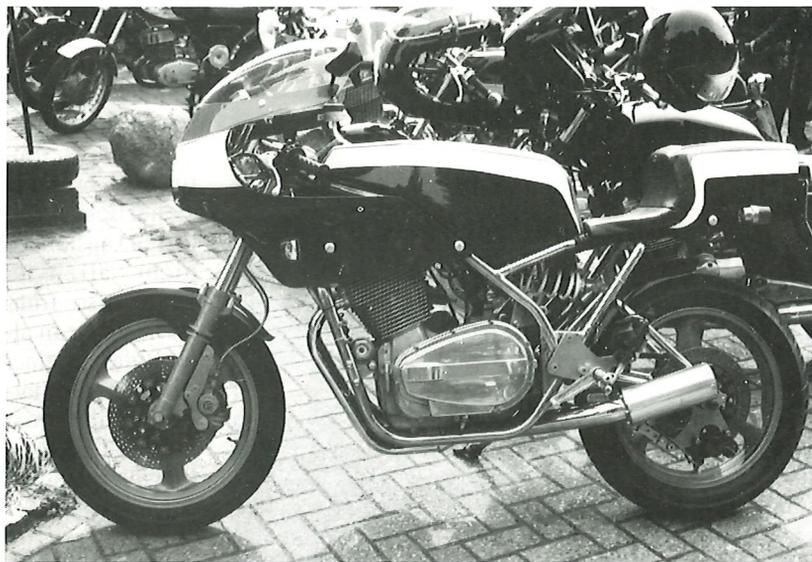
Für das nächste Wochenende standen Paderborn und Soesterberg im Terminkalender

Für das folgende Wochenende war eine größere Tour geplant. Am Samstag Morgen wollten wir zu dritt mit zwei Calis zum Guzzi-Treffen nach Paderborn fahren und am Sonntag morgen sollte es weitergehen nach Holland zum Italdag in Soesterberg. Planmäßig fuhren wir um 8.30 Uhr mit unserer Cali los und holten Holger in Kiel ab. Hinter dem Elbtunnel verließen wir die Autobahn und nahmen für den Rest der Strecke Landstraßen unter unsere Räder. Bei bestem Wetter ging es an der Weser entlang Richtung Paderborn. Dort hatten wir leichte Schwierigkeiten, den Platz zu finden. Der Veranstalter hätte ruhig ein paar Hinweisschilder mehr aufstellen können.

Als wir unser Zelt auspackten, stellten wir

fest, daß wir ein paar hundert Kilometer von unseren Heringen entfernt waren, die noch Zuhause lagen.

Also mußten wir uns erst einmal überall ein paar Heringe leihen, damit wir unser Zelt notdürftig aufbauen konnten. Nach dem Zeltaufbau

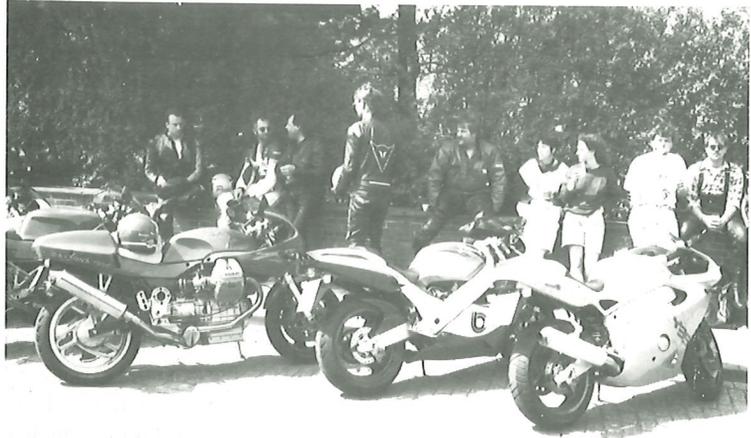


Harris-Laverda in Visbek.

drehten wir eine Runde über den Platz. Die Veranstalter hatten ein großes Zelt mit Holzfußboden aufgebaut und daneben stand ein Bierpils. Wie in Welze mußte man Fleisch und Wurst selbst grillen. Da entschied ich mich doch lieber für Spaghetti. Als wir ankamen, war es noch drückend heiß, doch gegen Abend wurde es plötzlich kühl und so windig, daß wir Angst hatten,

unser nur mit wenigen Heringen aufgebautes Zelt könnte wegwehen. Doch der kurzzeitige Wind war nur Vorläufer eines Regens, der die meisten Treffengäste ins große Zelt trieb. Hier bewährte sich der trockene Holzboden. Bei nachlassendem Regen fanden sich auch wieder einige am Lagerfeuer ein.

Früh morgens starteten wir am Sonntag zum Italdag nach Holland. Doch nachdem wir bis



Bimotas beim Italo-Frühstück.

Osnabrück fast nur im Regen gefahren waren, überlegten wir, ob es nicht sinnvoller wäre, auf direktem Wege nach Hause zu fahren. Bis Soesterberg hätten wir noch über 200 km vor uns gehabt. Der Gedanke, da dann den ganzen Tag in nassen Klamotten rumzulaufen und noch gute 400 Kilometer Heimweg für den Abend vor uns zu haben, ermunterte uns nicht gerade zur Weiterfahrt.

Auch wenn der Italdag eine der besten Italo-Veranstaltungen Europas ist, bringt er sicherlich unter diesen Umständen nicht allzuviel Spaß. Also frühstückten wir in aller Ruhe auf einer Autobahnraststätte und fuhren danach auf direktem Weg nach Hause. Felix

Guzzi-Treffen in Paderborn.



Regelmäßige Italotreffs

Der Eintrag regelmäßiger Italotreffs in diese Auflistung ist kostenlos, Postkarte oder Anruf genügt. Bei der Nennung bitte Bundesland, Postleitzahl und eine Telefonnummer für eventuelle Rückfragen angeben.

Brandenburg

15755 Italotreff Berlin (ehemals in Teupitz) jeden 2. und 4. Sonntag im Monat um 15.00 Uhr im "Cafe Waldkater" in 15755 Töpchin. Info: Heiner, Tel. 030/6621209.

Hamburg

21149 Jeden 2. und 4. Mittwoch im Monat Italo-Klöntreffen in Hamburgs Süden. Ab 20 Uhr im "Hornbacher's" (ehem. Roschinskys), Hamburg-Hausbruch, Cuxhavener Str. 126 (B 73).

22087 Morini Stammtischtreffen jeden 1. Dienstag im Monat ab 20 Uhr in der Lübeckerstr. 83, Gaststätte "Schweinske".

Niedersachsen

27749 Der Italo-Club-Bremen hat jeden 1. Mittwoch im Monat seinen Stammtisch in der Kämmerei, Fabrikhof 1 in 27749 Delmenhorst um 20.00 Uhr. Interessierte sind immer willkommen. Info: Stefan Aumann, Tel. 04432/1610.

29386 Der Stammtisch Italo Motociclette trifft sich jeden letzten Sonntag im Monat in der Gaststätte "Mühlenstübchen" Emmer Dorfstr. in 29386 Hankenbüttel. Sommerzeit 18 Uhr, Winterzeit 16 Uhr.

Nordrhein-Westfalen

32425 Minden. Die Italo-IG Minden trifft sich alle 6 Wochen im "Hotel zur Post" in Stemmer, Termininfo bei Jörg (0571/46813) oder Jürgen (0571/43805).

33129 Jeden 2. Dienstag im Monat trifft sich der Moto Guzzi Club Paderborn im Haus Nolte in Dellbrück-Bentfeld. Info: 05250/1507 od. 7194.

47800 Der Laverda-Stammtisch Linzer Niederrhein trifft sich jeden ersten Montag im Monat ab 19 Uhr in der Gaststätte "Zur Vreed", Leutefeld 3 in Krefeld.

Rheinland-Pfalz

56294 Jeden 2. Freitag Italienerstammtisch in der Pizzeria Hayat in Münstermeinfeld. Interessierte sind stets willkommen. Infos: Peter Daum, Tel. 02605/84124.

Hessen

61384 Der Stammtisch der Ducati-Freunde-Hessen trifft sich jeden 2. Freitag im Monat um 20 Uhr in der Gaststätte "Alt Burgholzhausen" in 61384 Burgholzhausen (bei Friedrichsdorf).

Baden-Württemberg

78194 jeden Samstag ab 16 Uhr (März bis Oktober) treffen sich Freunde italienischer und klassischer Motorräder im Gasthof Windegg-Withoh. Die Gartenwirtschaft liegt südlich von Tuttingen zwischen Hattingen und Emmingen. Info: Moto Shop Konstanz, Tel. 07531/56458.

79100 Am Fuße der Schauinsland-Strecke, beim Gasthaus "Zum Start" treffen sich jeden Freitagabend Freunde italienischer und klassischer Motorräder (ab 18.00 h). Ab 20.30 h oder bei Regen in Freiburg, Pizzeria "Kronenbräu-Eck", gegenüber Johanniskirche. Info: Tel. 0761/64611.

88069 Der Moto Guzzi Club Friedrichshafen e.V. trifft sich jeden Freitag beim "Höll-Wirt" in Tettang, 10 km von Friedrichshafen.

Bayern

Italiener-Stammtisch in München jeden 1.+3. Freitag im Monat um 20 Uhr. Ort: "Strangula", Ecke Bergmann-/Ridlerstr. in München. Info: Jürgen Burkhard, Tel. 089/5022731 (abends), 089/53981-234 (tagsüber).

84453 Italo-Stammtisch Mühldorf trifft sich jeden 2. Freitag im Monat um 20 Uhr beim Pauli-Wirt zwischen Mühldorf und Neumarkt. Info: Josef Stark, Tel. 08631/2763.

85049 Der Ducati-Stammtisch Ingolstadt trifft sich jeden 1. Donnerstag im Monat in der Antoniuschwaike. Info: 08458/4498.

86577 Der Italostammtisch "Unter 8000" und Oldtimerstammtisch trifft sich jeden 1. Freitag im Monat in den "Vereinsstuben Tödenried", nahe BAB A8, Ausf. Adelshausen. Info: 08258/225.

97828 Der Guzzi-Club "Squadra Guzzi di Bavaria" trifft sich jeden Mittwoch ab 20 Uhr im Cafe Mainland, 97828 Zimmern bei Markt-Heidenfeld. Info: Thomas Müller, Tel. 09391/5922.

Schweiz

Der Italo-Motorrad-Club-Schweiz trifft sich jeden Dienstag ab 19.30 Uhr im Restaurant Bären in 3417 Rüegsau (CH). Info: 031/7010210.

**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 43/58 82, Fax 0 62 43/70 29

Morbidelli mit V8 Motor

Die Marke Morbidelli hat in den siebziger Jahren mehrere Weltmeisterschaftstitel errungen. Doch Motorräder werden von dieser Firma schon lange nicht mehr hergestellt. Das Geld wird heutzutage mit Produktionsmaschinen für die Holzverarbeitende Industrie erwirtschaftet. Doch schon vor ein paar Jahren setzte sich Giancarlo Morbidelli das Ziel, die erste Straßenmaschine mit einem Achtzylinder-Motor zu bauen.

Als Vorbild nahm man das Cosworth-Triebwerk aus der Formel Eins. Der V8-Motor verfügt über einen Zylinder-Winkel von 90 Grad. Bei einem Hub-/Bohrungsverhältnis von 44,6 zu 55 mm ergibt sich für den Kurzhubmotor ein Gesamthubraum von 847 ccm. In jeder Zylinderreihe sind zwei obenliegende Nockenwellen dafür zuständig, daß vier Ventile pro Zylinder geöffnet werden. Insgesamt werden so 32 Ventile betätigt. Wie es sich für ein modernes Aggregat gehört, verfügt der wassergekühlte Motor natürlich über ein elektronisches Management mit Einspritzung. Auf elektronischem Wege ist auch die Motorleistung beschränkt. Bei 11.000 Umdrehungen liegen 100 PS an. Es wären mehr möglich, aber bei der V8 handelt es sich um eine Grand Turismo-Maschine und nicht um ein Sportbike. Ein geregelter Katalysator gehört zur Serienausstattung und die Kraftübertragung übernimmt eine Kardanwelle, die in einer Einarmschwinge läuft. Ein angeflanshtes Getriebe mit eigenem Gehäuse (wie Guzzi oder BMW) stellt fünf Schaltstufen zur Verfügung.

Bei der Produktion des Motorrades will man ausschließlich Teile italienischer Hersteller und Zuliefererfirmen verwenden. Außergewöhnlich ist das Styling, das von der Autodesign-Firma Pininfarina gezeichnet wurde. Hieran werden sich sicher viele Motorradfahrer stoßen. Aber Morbidelli hat sowieso nicht vor, viele Kunden anzusprechen. Pro Monat soll nur ein Motorrad in Handarbeit entstehen. Als Kundenkreis kommen nur betuchte Motorradfans in Frage. Ein genauer Verkaufspreis wurde noch nicht genannt, aber man kann von gut 100.000 DM ausgehen. Und damit sind die Entwicklungs- und Produktionskosten noch nicht gedeckt. Aber das Motorrad soll

nicht aus wirtschaftlichen Gründen gebaut werden, sondern es soll zeigen, wozu die italienische Industrie fähig ist. Obwohl, wenn man ehrlich ist, muß man sagen, daß an diesem Motorrad nicht viel neues zu entdecken ist. Der Motor ist die verkleinerte Kopie eines existierenden Triebwerkes, Getriebe und Kardantrieb mit Einarmschwinge erinnern an BMW, vorne arbeitet eine normale Upside-Down-Gabel und beim Fahrwerk handelt es sich um einen einfachen Stahlrahmen. Das Motorrad wird zusammen mit einer stabilen Versandkiste geliefert, in der der Kunde seine Maschine zu Inspektionsarbeiten und Reparaturen ins Werk nach Pesaro schicken kann.

Zulassungen im Frühjahr

Obwohl das Wetter in den ersten Monaten des Jahres wirklich nicht begeisternd war, wurden in dem Zeitraum Januar-März mit 55.234 Einheiten gut 8.000 Motorräder mehr als im Vorjahr verkauft. Eine große Steigerung konnte Ducati vermelden. 1612 Ducs wurden in den ersten drei Monaten neu zugelassen, das sind mehr als doppelt so viele wie im Vorjahr (736). Dadurch stieg der Marktanteil von 1,6 % auf 2,9 %. Auch Moto Guzzi konnte sich mit 258 verkauften Einheiten gegenüber 217 im Vorjahr etwas steigern, aber der Marktanteil blieb mit 0,5 % gleich.

Cagiva Mito 125

Kaum wurde die neue Mito im Design der Ducati 916 vorgestellt, ist das Werk schon dabei, für dieses Modell einen Racing-Kit zusammenzustellen, um die Konkurrenzfähigkeit bei Markencups und Junior-Rennen zu erhöhen. Der Kit soll das Fahrzeuggewicht von 125 auf 118 Kilogramm senken und die Motorleistung auf 36 PS anheben. Mit Kurbelwelle, Zylinder mit Kopf und Kolben, Auspuffanlage, Magnesium-Rädern und vielen weiteren Teilen ist der Umrüstsatz extrem umfangreich.

Die ersten Mitos werden wohl nicht vor dem Spätsommer nach Deutschland kommen und der Liefertermin für das Umrüstpaket, das auch in Einzelteilen erhältlich sein wird, steht noch nicht fest. Das gleiche gilt für die Preise.

Moto Guzzi ist verkauft worden

Kaum hatten wir in der letzten Ausgabe geschrieben, daß die Motorradmarke Moto Guzzi offiziell zum Verkauf stehen soll, erreichte uns die Nachricht, daß Moto Guzzi schon verkauft ist. Wenn unsere Informationen stimmen, gelten die neuen Besitzer als finanzkräftig und sollen angeblich darauf spezialisiert sein, marode Firmen zu sanieren. Das wäre natürlich das Beste, was Guzzi passieren könnte. Aber bisher liegen uns weder über die neuen Eigentümer noch über deren Pläne bezüglich Moto Guzzi genauere Informationen vor. (Siehe auch das Vorwort auf Seite 3.)

Aprilia will vermehrt größere Motorräder bauen

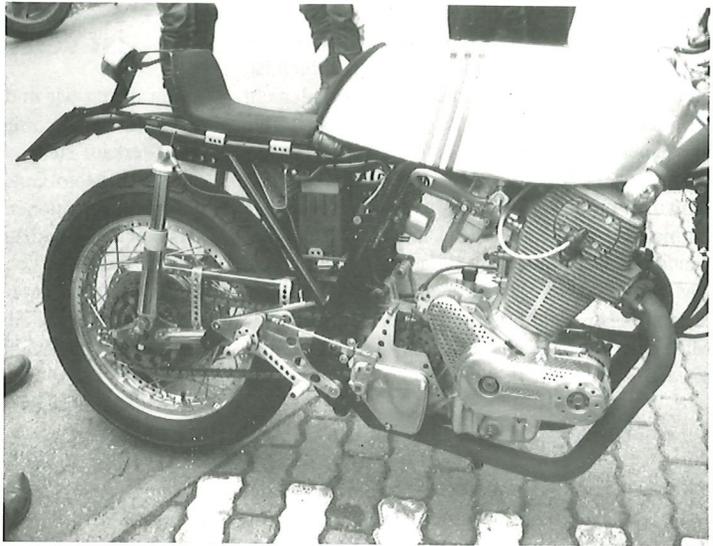
In Italien ist der 125er-Markt für die jugendlichen Motorradfahrer nahezu zusammengebrochen. Besonders stark sind davon die Firmen betroffen, die sich hauptsächlich auf diese Hubraumklasse konzentriert haben. Bei Gilera wurde das Werk in Arcore geschlossen.

Aprilia hat sich bisher stark auf zwei Fahrzeuggruppen konzentriert gehabt: Auf 125er und Roller. Zum Glück ist Aprilia durch die Marktveränderung nicht in der Existenz gefährdet. Zum einen boomt der Rollermarkt und zum anderen konnte man die Produktionsanlagen mit der Herstellung der BMW F 650 auslasten, die ja auf der Aprilia Pegaso 650 basiert und auch bei Aprilia in Noale gefertigt wird. Sowohl bei den Rollern wie bei der BMW ist die Nachfrage höher als die geplanten Produktionszahlen.

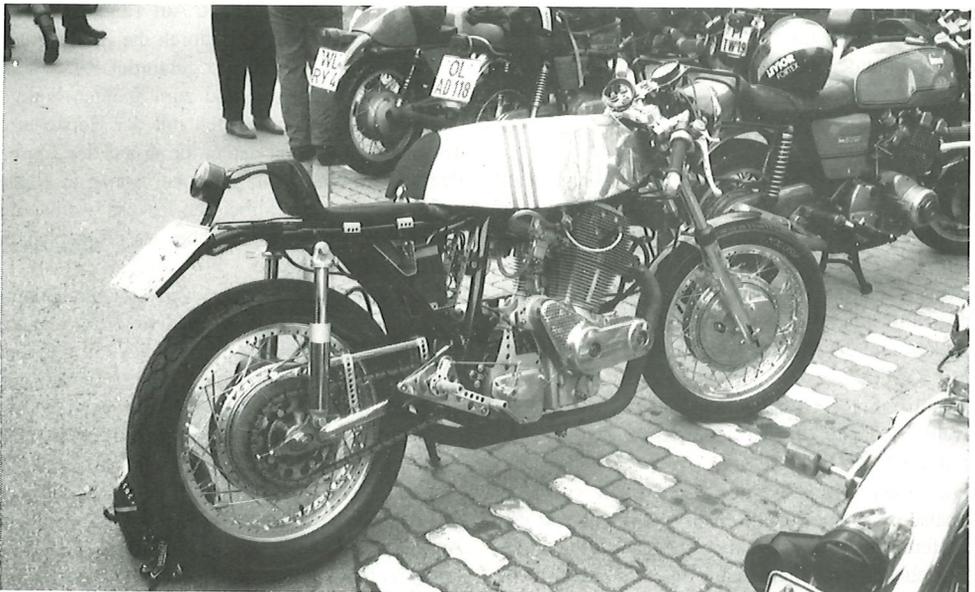
Für die Zukunft plant man, verstärkt Straßenmotorräder mit 250 ccm und mehr Hubraum zu bauen. Erstes Projekt ist eine Aprilia 250 mit dem Zweitakt-Motor der Suzuki RGV 250 Gamma, die noch in diesem Jahr vorgestellt werden soll. Bei dem nächsten Modell, das geplant ist, handelt es sich um eine Straßenmaschine mit dem Rotax-Fünfventil-Motor der Pegaso. Mit dem von Rotax neu entwickelten Zweizylinder-Motor (siehe April-Ausgabe) sollen eine Enduro und ein Straßenmotorrad entwickelt werden.

In der letzten Motalia hatten wir Euch ein paar Ducatis gezeigt, bei denen die Zahnriemendeckel und die Kupplungskörbe gelocht/geschlitzt waren. Doch nicht nur Ducatis eignen sich für die Bearbeitung mit der Bohrmaschine. Vor ein paar Jahren haben wir eine Laverda 750 gesehen, bei der nicht nur die Motordeckel und Kettenschutz durchlöchert waren, sondern der Besitzer hatte auch nicht vor den Hochschulferlgan halt gemacht und ca. 240 Löcher in die Felgenschultern gebohrt. Neben dem Effekt, daß dadurch die ungefederten Massen etwas verringert wurden, kann jetzt auch das Regenwasser, was sich sonst immer in den Hochschulferlgan sammelt, ablaufen.

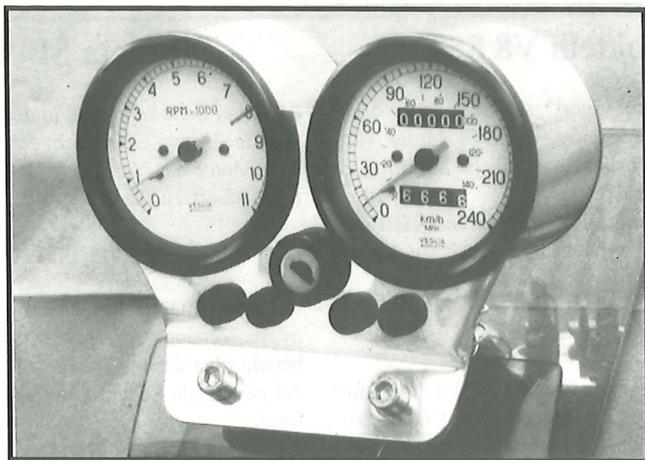
Schweizer Käse



Arg durchlöcherte Laverda. Die Sitzbank besteht nur aus einem dünnen Blech und etwas Moosgummi, die Schutzbleche wurden auf das Nötigste reduziert.



Aluminium-Cockpit für Moto Guzzi



Das Cockpit ist aus Aluminium hergestellt und hochglanzpoliert.

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

(Instrumente und Zündschloß sind nicht im Lieferumfang enthalten.)

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

Best. Nr. 0175-0

Preis: 195,-- DM



Hökenschnieder GbR

MOTO GUZZI

10 Jahre

Hökenschnieder GbR

Moto Guzzi + Aprilia Vertragshändler

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

Rufen Sie uns an: 0521/452445

und nutzen Sie unsere Erfahrung !

Bielefeld

aprilia



Presseschau

Morbidelli V8 850

"motorrad, reisen & sport" stellt auf einer dreiviertel Seite die Morbidelli mit V8 Motor vor. Vier Fotos zeigen das ungewöhnliche Motorrad in der Juni-Ausgabe.

Eine ganze Seite hat "PS" in dem Juni-Heft der neuen Morbidelli eingeräumt. Auch zu dieser Vorstellung gehören vier Bilder.

Ducati 900 SS

Die SS aus Bologna wird in Heft 6 von "mo" mit der Suzuki RF 900 R verglichen. Fünf Fotos zeigen die beiden 900er in dem fünfseitigen Artikel.

Ducati 600 SS

Jetzt wird die SS-Baureihe nach unten von einer 600er abgerundet. Ein kurzer Fahrbericht dieses Modells ist auf einer halben Seite in der Juni-Ausgabe von "mo" abgedruckt. Zu dem Artikel gehört ein Bild.

Bimota

Auf vier Seiten hat "mo" in dem Juni-Heft einen Markenreport abgedruckt. Sieben Fotos bebildern den Artikel, der die zwanzigjährige Motorradproduktion von Bimota zusammenfaßt.

Bimota SB 9 SR

Auf einer Seite kann man in der Ausgabe Nr. 6/94 von "mo" einen Fahrbericht der gelben Bimota mit dem Motor der Yamaha FZR 600 R finden. Ein Foto gehört zu diesem Artikel.

Cagiva Mito 125

Mit dem Styling der Ducati 916 begeistert die neuste Version der Cagiva 125 Mito. Einen Fahrbericht über das überarbeitete Motorrad kann man auf eineinhalb Seiten in der aktuellen "mo" nachlesen.

Ducati 250 Mark 3

Fünf Seiten umfaßt ein Bericht, in dem sich "motorrad, reisen & sport" mit der Einzylinder Ducati befaßt. Das schöne Motorrad wird dem Leser durch neun Fotos gezeigt. Zu finden ist der Artikel in dem Heft Nr. 6/94.

Bimota Tesi 1D ES

Die Bimota mit Radnabenlenkung wurde in der ES-Version nochmal überarbeitet. Helmut Rebolz schildert in "mo" auf einer Seite seine Fahrindrücke, die er bei einer Probefahrt auf der Rennstrecke gewinnen konnte. Das Motorrad wird von einem Foto im Juni-Heft gezeigt.

april
Vertragshändler

STÖRK
MOTORRAD + AUTO

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

Der Aprilia + Moto Guzzi-Partner im Großraum Freiburg

MOTO GUZZI

- Neumaschinen
- Gebrauchte
- Zubehör • Ersatzteile • Bekleidung

Wind 600 EZ 91, 1. Hd., guter Zustand, 19 Tkm	DM 6700,-
Pegaso 650 48 PS, EZ 7/93, 4720 km	DM 8600,-
AF 1-125 Sport Pro EZ 4/92, 12228 km	DM 4900,-

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

Leserbrief

Hallo Leute!

Wie wäre es mit einer neuen, ständigen Rubrik: „Umbauten und Restaurierungen des Monats“? Fotos von Lesern dürftet ihr ja wohl bekommen. Es gibt so viele schöne Umbauten und mit viel Mühe hergerichtete Oldies. Zu den Fotos vielleicht Kurzbeschreibungen, Besonderheiten, TÜV-Tips usw.

Denkt mal drüber nach!

Ansonsten macht weiter so.

Bis dann

Euer Jürgen Schmitz

Wir haben gegen eine solche Rubrik keine Einwände, aber die Annahme, daß wir von den Lesern genug Material bekommen würden, ist leider ein Trugschluß. Wenn wir Material zugeschickt bekommen, stellen wir gerne Eure Umbauten und Oldies in der Motalia vor. Die Red.

Hallo liebe Motalia-Leser.

Wer von Euch Italo-Fans aus dem Großraum Wuppertal hätte Interesse sich 1-2 mal pro Monat mit Gleichgesinnten an einen (Stamm-)Tisch zu setzen? Ein unkonventionelles Zusammentreffen von vernarrten aber nicht verrückten Italo-Treibern (keine Raser oder sonstige suizidgefährdete), die nicht nur über Gashähne diskutieren. Gemeinsame spätere Unternehmungen nicht ausgeschlossen. Na wie wär's - Gebt Euch einen Ruck und ruft mich an oder - noch besser - schreibt mir ein paar Zeilen.

Bei positiver Resonanz findet Ihr in der nächsten Ausgabe unter der Rubrik "Regelmäßige Italotreffs" genaueres.

Mit ducatistischen Grüßen Jeannette Lünenschloß, Heubahn 6, 42119 Wuppertal, Tel. 0202/436889 (14 - 17 h).

Hallo Felix,

zum Thema Ducati-Schauglas voll Wasserschmiere. Entlüftung vom Kurbelhaus aus Luftfilterkasten nehmen und in eine Flasche/Dose legen.

Gruß Jann

Liebes Motalia-Team,

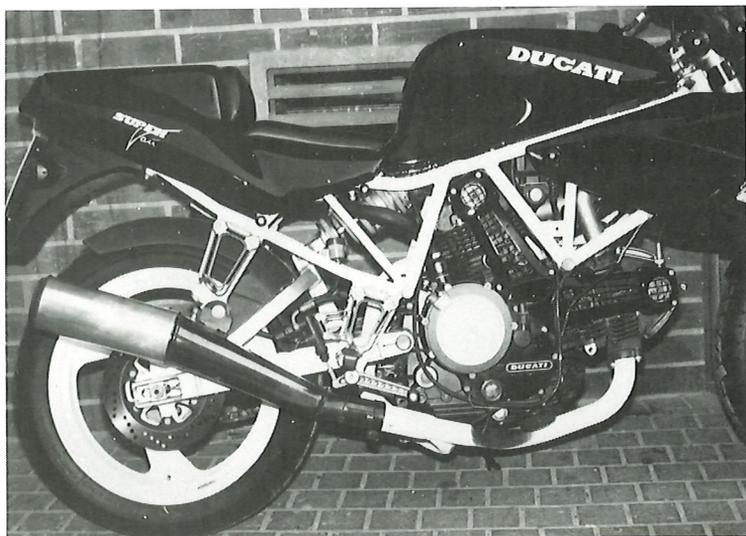
als Nachtrag zu Eurem in der Mai-Ausgabe gebrachten Bericht über gewichtsoptimierende Maßnahmen an Zahnriemen-Ducatis übersende ich Euch 2 Fotos von meiner 750 SS, an der neben der Freilegung der Zahnriemenabdeckung auch Fräsarbeiten an der recht klobig wirkenden Original-Fußrastenanlage durchgeführt worden sind. Nach Durchführung der Fräsarbeiten wurden die jetzt filigran wirkenden Bauteile golden eloxiert. Gleichzeitig könnt Ihr erkennen, daß die meines Erachtens nach zu tief liegende Diopa-Sitzbank mittels eines Hilfrahmens höher gelegt wurde. Durch das Zuspachteln der Original-Befestigungspunkte sieht die Sitzbank jetzt noch homogener aus.

Aus optischen Gründen mußte auch die Hinterradabdeckung mit der Säge bearbeitet werden.

Über eine Veröffentlichung der Bilder würde ich mich freuen - und macht weiter so.

Mit freundlichen Grüßen

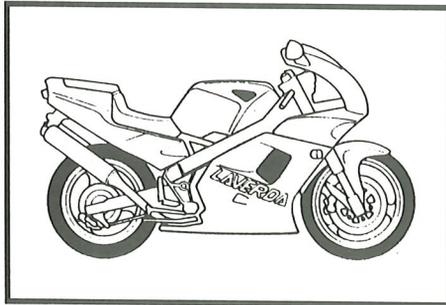
D. Schröder



Laverda Comeback ?

Es geht im Moment mal wieder durch die Presse, daß Laverda auferstehen soll. Der Zeitpunkt wäre günstig. Ducati zeigt mit wachsenden Verkaufszahlen, daß italienische Motorräder gefragt sind, genauso sind auch andere europäische Motorradhersteller wie Triumph und BMW momentan stark im Aufwind. Der schwache Kurs der italienischen Lira würde Laverda bei dem Preiskampf gegen die japanischen Motorradfabrikanten sehr behilflich sein. Sind die Firmen aus Fernost doch alle paar Monate gezwungen, die Preise anzuheben, da der japanische Yen in den letzten zwei Jahren stark gestiegen ist.

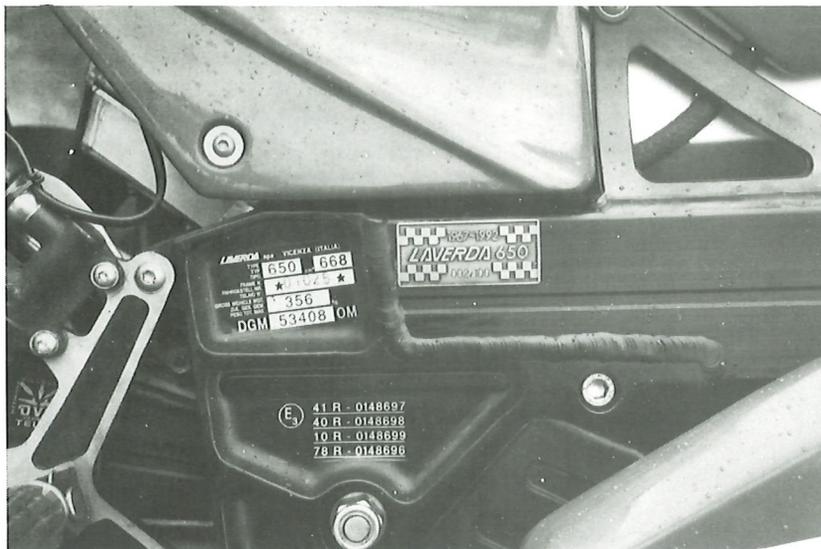
Laut den letzten Meldungen hat eine Gruppe von fünf Geschäftsleuten alle Rechte, Produktionsanlagen und die existierenden Ersatzteile für ca. 2,5 Millionen DM erworben und plant, in nächster Zeit ca. 10 Millionen DM zu investieren. Der neue Firmenname lautet jetzt International I.MO.LA Moto Laverda S.R.L. und



als Firmensitz wird nun Zane bei Breganze angegeben. Es wurden ein paar Arbeiter eingestellt und mit der Fertigung von Ersatzteilen begonnen. Von Aprilia sollen zwei Führungskräfte abgeworben worden sein. Für Mitte des Jahres hofft man, die Motorradproduktion anlaufen lassen zu können. Als erstes ist geplant, die



1994 in Italien gesehene Laverda 650 von 1992. Das Heck erinnert stark an Ducati.



Zum 25-jährigen Jubiläum der Firma Laverda war eine Sonderserie der Laverda 650 geplant, von der 100 Exemplare gebaut werden sollten. Der Unterschied zu den normalen Serienmaschinen sollte aus einer Kohlefaserverkleidung und Kohlefaserschalldämpfern bestehen. Bei diesem Motorrad handelt es sich laut Rahmenplakette um die zweite Maschine dieser Kleinserie.

Laverda 650 herzustellen, die 1991 auf der Motorradmesse in Mailand präsentiert wurde. Man hatte damals schon die ersten Prototypen zur Pressevorstellung und Homologationsvorbereitung an die Importeure ausgeliefert, als Laverda im Sommer 1992 wieder in finanzielle Schwierigkeiten kam. Der Motor der 650er basiert auf

Modifikationen im Inneren über sich ergehen lassen, und natürlich wurden nicht die veralteten Dell'Ortos als Gemischlieferanten gewählt,



dem Triebwerk der Laverda 500, die vor gut 15 Jahren vorgestellt wurde und damals das erste Serienmotorrad mit zwei obenliegenden Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder war. Für den Einsatz in der neusten Laverda mußte der Motor zahlreiche



Laverda 650, wird es eine Serienproduktion geben?

sondern man beschloß, auf eine Einspritzanlage zu vertrauen, wie sie ja auch von Ducati, Guzzi und Bimota in den Straßenmotorrädern seit Jahren verwendet wird. Der Motor hängt in einem Aluminium-Rahmen nach konventionellem Muster. Als Lieferanten für die Federungselemente entschied man sich damals für White Power und orderte dort eine Upside-Down-Gabel und ein Zentralfederbein. Die Brembo-Bremsanlage mit Vierkolbensätteln entsprach dem Standart, wie er von Ducati und anderen Herstellern verwendet wurde, nur bei den Bremsscheiben wollte man sich nicht mit einem Durchmesser von 300 mm zufrieden geben und verwendete 320er-Bremsscheiben. Mit der Vollverkleidung ähnelte die Laverda japanischen Bikes, während das Heck stark an Ducati erinnerte. Laverda gab eine Leistung von 70 PS bei 8500 U/min an und das Fahrzeuggewicht sollte vollgetankt ca. 200 kg betragen. Werte, die in etwa der Ducati 900 SS entsprechen. An diesem Motorrad wollte man sich auch bei der Preisgestaltung orientieren.

Von der Laverda 650 sollen schon genug Teile gefertigt worden sein, so daß man in Kürze mit der endgültigen Montage beginnen könne, sagen die neuen Besitzer. Sicher wird sich die neue Serienmaschine, falls sie wirklich gebaut wird, in Details oder vielleicht auch in größeren Punkten von den 1991 vorgestellten Prototypen unterscheiden, aber das bleibt abzuwarten.

Wenn alles klappt, will man auf der IFMA im Herbst zwei weitere Variationen mit dem 650er-Parallel-Twin vorstellen. Einmal ist ein abgespecktes Supersportbike in traditionellem Orange mit dem Namenszusatz SFC in Vorbereitung und dazu soll es eine unverkleidete Variante geben.

Neben der geplanten Motorradproduktion werden schon jetzt Ersatzteile für ältere Modelle wie Laverda 750 und 1000 hergestellt. Bei meinem letzten Italienaufenthalt im Frühjahr '94 habe ich in Reggio Emilia eine der ersten Laverda 650 mit Prova-Kennzeichen (entspricht in etwa der roten Nummer) gesehen.

Vertragshändler für:
Husqvarna
MuZ

Vertrieb von März:
Ducati
Cagiva



Ahrensfelder Str. 9 · 23847 Siebenbäumen
Telefon: 04501/775 · Fax: 04501/1052

Schweißen:
Aluminium
und NiRo

Dreh- und
Bohrarbeiten

DAVIDA

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
Scuderia Classica	Ruhlsdorfer Str. 158	14513 Teltow
Fa. Polo	Spaldingstr. 160	20097 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	21357 Bardowick
Hein Gericke	Flämische Str. 18	24103 Kiel
WIMI	Alte Lübecker Chaussee 44	24113 Kiel
H.S. Motorrad-Technik	Gutenbergstr. 48	24536 Neumünster
Andre Vaut	Steinkamp 5	27446 Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	27572 Bremerhaven
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselerstr. 1	33106 Paderborn-Elsen
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	33649 Bielefeld
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	38112 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	40211 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	41466 Neuss
Gosi's Guzzi	Langenberger Str. 463	45277 Essen
Ralf Tholen	Brockendorferweg 16	50189 Elsdorf-Grouven
RMR Motorrad GmbH	Brölbahnstr. 33	51545 Waldbröl
Motorrad-Technik Ralf Schweitzer	Otto-Hahn-Str. 14	52525 Heinsberg
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-Okrifel
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	Siglgassè 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.

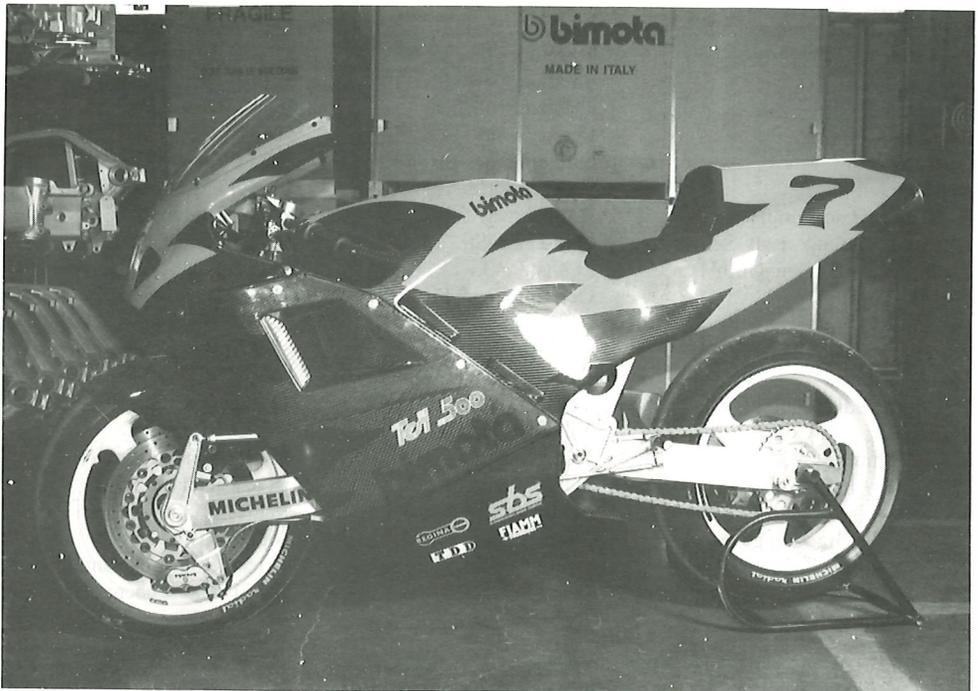
Bimota 500 GP

Schon seit Jahren arbeitet Bimota an einem eigenen Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 500 ccm, der ursprünglich in der Halbliter-Weltmeisterschaft eingesetzt werden sollte. Für den ersten hauseigenen Motor hatte man sich hohe Ziele gesetzt. Auf dem Entwicklungsplan standen ein neuartiges Schmierungssystem und eine Einspritzanlage, deren Düsen in den Überströmkanälen sitzen.

Nach vielen Problemen ist das Motorrad jetzt zwar fahrfertig und wurde auch schon mal bei italienischen Rennen eingesetzt, aber an eine Teilnahme in der Motorrad-WM ist nicht zu denken. Das liegt aber nicht an mangelnder Motorleistung, denn das Zweizylinderaggregat soll bei 10.800 U/min 134 PS leisten. Das wären fast 20 PS mehr als Loris Reggiani in seiner Aprilia RSV 400 zur Verfügung hat. Und der konnte beim ersten Einsatz seiner Zweizylinder-Aprilia gegen die Vierzylinder einen achtbaren neunten Platz erzielen. Vielmehr liegt das Problem in der Finanzierung der Renneinsätze. Um in der Straßenweltmeisterschaft teilnehmen zu

können, müßte ein zahlungskräftiger Sponsor gefunden werden, und das ist in der jetzigen Wirtschaftsflaute nicht leicht.

Nun überlegt Bimota, sich 1995 in der Superbike-Weltmeisterschaft mit der SB 7 zu engagieren. Wenn wir zurückdenken, hat Bimota ja schon 1988 mit der YB 4 EIR und den Fahrern Davide Tardozzi und Stephane Mertens erfolgreich an der SB-WM teilgenommen. Bis zum letzten Rennen hatte Bimota damals Chancen auf den WM-Titel. 1991 versuchte Bimota mit der Tesi 1D mit Achsschenkelenkung wieder in der WM Fuß zu fassen, zog sich aber nach ein paar erfolglosen Rennen zurück.



Die Zweitakt-Bimota mit dem von der Tesi bekannten Achsschenkelfahrwerk.

Die Zeit ist gekommen....

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



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

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

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

**EUROSPEED
VIDEOS**

„Die Droge gegen Motorrad-Entzug“

Motorrad-Videos für Viertaktfans

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

Je ca. 60 Minuten Rennszenen, Technik und Details

Die Motorrad-Sport Videos für Insider

Absender:

Bitte freimachen, falls Briefmarke zur Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos.

Bitte Telefonnummer nicht vergessen!

Rubrik: _____

Text: _____

Antwort

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

Absender:

Bitte freimachen, falls Briefmarke zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten Poster.

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

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

Antwort

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

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

Datum

Unterschrift

Die etwas andere Hebebühne eine preiswerte Lösung

Mein Nachbar hat sie, die professionelle Hebebühne mit allem Drum und Dran. Unerlässlich auch für einen Amateur, wenn man wie er mit zwei Gilera Saturno im Rennsport aktiv ist. Aber sein entscheidender Vorteil sind die großzügigen Platzverhältnisse, die mir fehlen, und darum mußte ich für mein Projekt umdenken und folgende Bedingungen erfüllen: Grundfläche maximal entsprechend dem Motorrad, fahrbar und bei Nichtgebrauch leicht verstaubar. Außerdem sollten Aufwand und Nutzen im richtigen Verhältnis stehen. Um das zu realisieren, war Eigenbau angesagt. Und das kam dabei heraus: Ein Gerät, durch vier Scherenwagenheber höhenverstellbar, mit großen Lenkrollen im abgesenkten Zustand problemlos verschiebbar und auf Grund geringer Bauhöhe und niedrigem Gewicht bei Nichtgebrauch leicht zu verstauen.

Die Praxis: Nach dem Auffahren die Rampe durch Unterlegen waagrecht gestellt, ergibt verlängerte Fahrspur zum Aufbocken. Bauartbedingt tun sich bei voller Belastung die Scherenwagenheber beim Hochkurbeln aus der Ruhelage recht schwer.

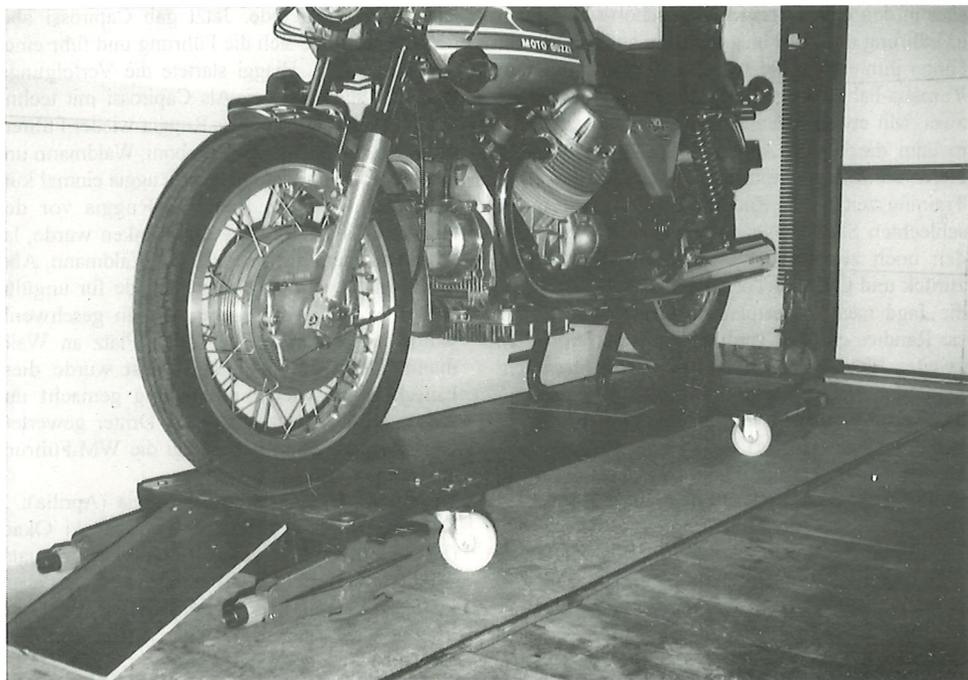
Überhaupt ist die Kurbelei der Schwachpunkt, nichts für ungeduldige Schrauber.

Andererseits, jetzt nachdem in anderthalb Jahren die Vespa meiner Frau und unsere drei Guzzis z.T. mehrmals zu diversen Arbeiten auf dem, so wie die Praxis zeigt, in der Höhe voll ausreichenden Gerät gestanden haben, möchte ich für den Rest meines Schrauberlebens auf diese etwas andere Hebebühne keinesfalls verzichten.

Die Daten:

Ein Zentralrohr $\varnothing 60 \times 3$, einige Blechplattenreste u. Knotenbleche, ein Scharnier, eine Schreibtischplatte. (Alles Schrott bzw. Sperrmüll.) Vier Wagenheber, vier Lenkrollen, einige Schrauben.
Maße:

Die Arbeitsplatte Länge:	1840 mm
Breite:	500 mm
Höhe in Ruhelage:	150 mm
Höhe voll ausgefahren:	430 mm
Gesamtlänge:	2260 mm
Gewicht:	50 kg
Kosten ca.:	160 DM



Sport - Sport - Sport

Renntermine Juni/Juli

19.06.	Albacete/E	SB-WM
19.06.	Hungaroring/H	SB-DM
25.06.	Assen/NL	GP
26.06.	Colmar-Berg/LUX	BOT
26.06.	Colmar Berg/LUX	SOS-CUP
03.07.	Mugello/I	GP
03.07.	Brünn/CZ	SOS-CUP
10.07.	Most/CZ	SB-DM
17.07.	Zeltweg/A	SB-WM
17.07.	Le Mans/F	GP
24.07.	Donington/GB	GP
31.07.	Nürburgring	SB-DM

Grand Prix in Spanien

Das erste Rennen in Europa fand nach den drei Übersee-GPs im spanischen Jerez statt.

125er-Klasse

Kazuto Sakata kam mit einem guten Punktevorsprung nach Europa und zeigte auch mit einer absoluten Trainingsbestzeit, daß er in diesem Jahr Weltmeister werden will. Nach dem Start ging zuerst der deutsche Dirk Raudies an die Spitze, aber in den ersten drei Runden schob sich Sakata in Führung und fuhr unauffällig auf und davon. Hinter ihm entbrannte zwischen Raudies und dem Yamaha-Fahrer Jorge Martinez ein Duell um Platz zwei. Mit etwas Abstand folgte dahinter ein Pulk, in dem die beiden Aprilia-Fahrer Peter Öttl und Herri Torrontegui mitfuhren. Öttl, der die dritte Trainingszeit hinter Raudies erzielte, hatte einen schlechten Start gehabt und war nach zwei Runden noch zehnter gewesen. Martinez fiel weit zurück und Öttl und Torrontegui machen sich auf die Jagd nach Podestplätzen. Gemeinsam holten sie Raudies ein und verdrängten diesen von dem zweiten Platz. Sakata hatte mittlerweile über acht Sekunden Vorsprung und war uneinholbar. Raudies verlor noch den vierten Platz an den Japaner Noboru Ueda (Honda).

Kazuto Sakata konnte seinen Punktestand auf 90 Zähler ausbauen und Öttl ist mit 53 Punkten zweiter in der Gesamtwertung.

Ergebnis: 1. Kazuto Sakata (Aprilia); 2. Peter Öttl (Aprilia); 3. Herri Torrontegui (Aprilia); 4. Noboru Ueda (Honda); 5. Dirk Raudies (Honda); 6. Takeshi Tsujimura (Honda); 7. Oliver Koch (Honda); 8. Loek Bodelier (Honda); 9. Jorge Martinez (Yamaha); 10. Masaki Tokudome (Honda).

250er-Klasse

In der ersten Startreihe standen Loris Capirossi (Honda), Max Biaggi (Aprilia), Tadayuki Okada (Honda) und Jean-Philippe Ruggia (Aprilia). Nach dem Start lautete die Reihenfolge Biaggi vor Capirossi und dem Honda-Fahrer Dorian Romboni. Doch Ruggia, der als vierter in die erste Kurve eingebogen war, überholte einen Konkurrenten nach dem anderen und übernahm in der dritten Runde die Führung. Biaggi wollte sich mit einer Gewaltbremsung an die Spitze schieben. Fast wäre er gestürzt und fand sich an dritter Stelle hinter Capirossi wieder. Zur Führungsgruppe gehörten noch Romboni und Okada. In den nächsten Runden versuchte Ruggia sich vorne etwas abzusetzen, was aber nicht klappte. Biaggi und Capirossi wechselten kurz die Positionen und hinten fanden Ralf Waldmann und Nobuatsu Aoki Anschluß zum Führungspulk. Ansonsten schien man sich gegenseitig zu belauern und erst mal abzuwarten. Zehn Runden vor Schluß griff Capirossi an, übernahm kurz die Führung, wurde aber weit rausgetragen und verlor auch den zweiten Platz an Biaggi. Biaggi ging in Front, doch acht Runden vor Schluß überquerte Ruggia vor Capirossi und Biaggi die Zielgerade. Jetzt gab Capirossi aber richtig Gas, holte sich die Führung und fuhr einen Vorsprung raus. Biaggi startete die Verfolgungsjagd und stürzte dabei. Als Capirossi mit technischem Defekt ausfiel, war Ruggia wieder Führender vor den Hondas von Romboni, Waldmann und Okada. Romboni konnte zwar Ruggia einmal kurz überholen, aber im Ziel war Ruggia vor den Hondas. Als das Rennen abgewunken wurde, lag Okada auf dem dritten Platz vor Waldmann. Aber nachträglich wurde die letzte Runde für ungültig erklärt, weil die Zielflagge zu früh geschwenkt wurde und damit fiel der dritte Platz an Waldmann. Doch durch einen Protest wurde diese Entscheidung wieder rückgängig gemacht und Okada wird jetzt endgültig als Dritter gewertet. Durch seinen Sturz hat Biaggi die WM-Führung an Okada verloren.

Ergebnis: 1. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia); 2. Dorian Romboni (Honda); 3. Tadayuki Okada (Honda); 4. Ralf Waldmann (Honda); 5. Nobuatsu Aoki (Honda); 6. Luis d'Antin (Honda); 7. Tetsuja Harada (Yamaha); 8. Jean-Michel Bayle (Aprilia); 9. Wilco Zeelenberg (Honda); 10. Eskil Suter (Aprilia).

Sport - Sport - Sport

500er-Klasse

In der Halbliter-Klasse hat in den ersten drei Rennen immer ein anderer Fahrer gewonnen, erst John Kocinski (Cagiva), dann Michael Doohan (Honda) und zuletzt Kevin Schwantz (Suzuki). Wer würde in Spanien das Podest erklimmen? In der ersten Startreihe stellten sich Schwantz, Kocinski, Doohan und Alex Barros (Suzuki) auf. In der zweiten Reihe waren zwei italienische Motorräder zu finden. Den sechsten Startplatz hatte Doug Chandler mit der Cagiva inne und neben ihm stand Loris Reggiani mit der Aprilia. In Jerez setzte Aprilia das erste Mal die neue Rennmaschine mit dem 400er Zweizylinder-Motor ein.

In die erste Kurve bog Barros vor Schwantz und Kocinski. Mit einem gewagten Bremsmanöver versucht John sich schon in der ersten Runde in Führung zu setzen. Fast wäre er dabei mit Barros kollidiert. Er mußte die Kurve weit außen zuendefahren und sich an fünfter Stelle hinter den beiden Suzukis und den zwei Hondas von Doohan und Alex Criville einreihen. An Criville kam er schnell wieder vorbei, doch hinter Barros, der von Doohan überholt worden war, blieb er lange hängen. Vorne wechselten sich Doohan und Schwantz zweimal mit der Führung ab. Zehn Runden vor Schluß kam Kocinski endlich an Barros vorbei und versuchte zu den Führenden aufzuschließen. Doch die waren zu schnell für ihn. Schwantz lag auf dem zweiten Platz und stellte in den letzten Runden einen neuen Rundenrekord auf, aber er konnte Doohan den Sieg nicht mehr streitig machen. Doohan gewann vor Schwantz und Kocinski. Reggiani beendet sein erstes Rennen mit der neuen Aprilia als neunter, zwei Plätze hinter der zweiten Cagiva von Chandler. Doohan hat jetzt mit 86 Punkten 18 Punkte Vorsprung vor Schwantz und Kocinski, die beide 68 Zähler auf ihrem Konto haben.

Ergebnis: 1. Michael Doohan (Honda); 2. Kevin Schwantz (Suzuki); 3. John Kocinski (Cagiva); 4. Alex Barros (Suzuki); 5. Alex Criville (Honda); 6. Alberto Puig (Honda); 7. Doug Chandler (Cagiva); 8. Niall Makenzie (Yamaha); 9. Loris Reggiani (Aprilia); 10. John Reynolds (Yamaha).

Grand Prix in Österreich

Der Salzburgring gilt als sehr schnelle Rennstrecken, hier würde sich die Motorleistung entscheidend auf den Rennausgang auswirken.

Juni 1994

125er-Klasse

In der ersten Startreihe standen zwei Aprilias und zwei Hondas. Die Honda-Werkspiloten Noboru Ueda und Dirk Raudies hatten die Startpositionen eins und drei und daneben standen Kazuto Sakata und Emilio Cuppini. Der deutsche Peter Öttl hatte seine Aprilia in der zweiten Startreihe geparkt. Öttl verpatzte den Start gewaltig und war nach einer Runde auf dem siebenundzwanzigsten Platz zu finden. Besser war es Raudies ergangen, der blendend weggekommen war und mit kleinem Vorsprung führte. Nach sechs Runden war Öttl auf den dreizehnten Platz vorgefahren und vorne hatte sich Raudies zwar zuerst etwas abgesetzt, aber jetzt schloß das Duo Ueda/Gary McCoy (Aprilia) zu ihm auf. Ungefähr zur Rennhälfte konnte McCoy sogar einmal die Führung übernehmen, doch schnell holte Raudies sich den ersten Platz zurück und forcierte das Tempo. Öttl wurde mittlerweile auf dem neunten Rang geführt und hatte damit Anschluß zum Verfolgerpulk gefunden, der aus sieben Motorrädern bestand. Der Punkte-Leader Kazuto Sakata führte diesen Pulk meist mit seiner Aprilia an. Doch schnell schob sich Öttl neben ihn und machte ihm diese Position streitig. Während die beiden Aprilia-Fahrer um den vierten Platz kämpften, hatte Raudies vorne wieder einen kleinen Vorsprung zwischen sich und das Duo McCoy/Ueda gezaubert. Diese zwei lieferten sich ein spannendes Duell mit teilweise mehreren Positionswechsels pro Runde. Im Ziel war es dann der erfahrenere Ueda, der sich über den zweiten Platz freuen durfte. Den vierten Rang holte sich Öttl vor seinen Markenkollegen Sakata und Stefano Perugini. Wenn er den Start nicht verpatzt hätte, wäre er mit seiner schnellen Aprilia sicher um den Sieg mitgefahren, doch so mußte er sich mit 13 Punkten zufriedengeben.

Ergebnis: 1. Dirk Raudies (Honda); 2. Noboru Ueda (Honda); 3. Gary McCoy (Aprilia); 4. Peter Öttl (Aprilia); 5. Kazuto Sakata (Aprilia); 6. Stefano Perugini (Aprilia); 7. Akira Saito (Honda); 8. Fausto Gresini (Honda); 9. Emilio Cuppini (Aprilia); 10. Oliver Koch (Honda).

WM-Stand: 1. Kazuto Sakata (Aprilia) 101 Punkte; 2. Noboru Ueda (Honda) 67 P.; 3. Peter Öttl (Aprilia) 66 P.; 4. Dirk Raudies (Honda) 55 P.; 5. Gary McCoy (Aprilia) 48 P.; 6. Takeshi Tsjimura (Honda) 46 P.; 7. Herri Torrontegui (Aprilia) 41 P.; 8. Akira Saito (Honda) 38 P.; 9. Jorge Martinez (Yamaha) 32 P.; 10. Fausto Gresini (Honda) 31 P.

Sport - Sport - Sport

250er-Klasse

Speziell für die beiden schnellen Rennstrecken von Salzburg und Hockenheim hat Aprilia im Windkanal von Fiat eine neue Verkleidung entwickelt, die in Österreich das erste Mal eingesetzt wurde. Biaggi konnte sich auf seiner Werks-Aprilia die Pole Position sichern. Neben ihm standen in der ersten Startreihe die Honda-Fahrer Loris Capirossi, Tadayuki Okada und Nobuatsu Aoki.

Biaggi erwischte den besten Start und konnte sich sofort etwas absetzen, wurde aber schnell von Capirossi eingeholt. Zusammen fuhren die beiden vor einer Dreiergruppe, die aus den Honda-Piloten Doriane Romboni, Ralf Waldmann und Okada bestand. Dieses Trio wechselte permanent die Positionen, während vorne Biaggi stets vor Capirossi blieb. In der Gruppe, in der um den sechsten Platz gekämpft wurde, schob sich der zweite Aprilia-Werksfahrer Jean-Philippe Ruggia langsam nach vorne. In dem letzten Viertel des Rennens ging Capirossi in Führung, doch Biaggi blieb in seinem Windschatten. In der letzten Runde konterte Biaggi und holte sich die Führung zurück. Aber dann war er zu schnell und hatte zwei Rutscher, bei denen Capirossi wieder innen vorbeiwischen konnte. Damit lautete die Reihenfolge im Ziel Capirossi vor Biaggi und dahinter das Trio Romboni, Okada und Waldmann. Jean-Michel Bayle wurde auf der dritten Werks-Aprilia als elfter abgewunken.

Ergebnis: 1. Loris Capirossi (Honda); 2. Max Biaggi (Aprilia); 3. Doriane Romboni (Honda); 4. Tadayuki Okada (Honda); 5. Ralf Waldmann (Honda); 6. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia); 7. Luis d'Antin (Honda); 8. Patrick van den Goorbergh (Aprilia); 9. Jürgen van den Goorbergh (Aprilia); 10. Eskil Suter (Aprilia).

WM-Stand: 1. Tadayuki Okada (Honda) 85 Punkte; 2. Max Biaggi (Aprilia) 83 P.; 3. Loris Capirossi (Honda) 77 P.; 4. Doriane Romboni (Honda) 77 P.; 5. Jean-Philippe Ruggia (Aprilia) 70 P.; 6. Ralf Waldmann (Honda) 43 P.; 7. Luis d'Antin (Honda) 41 P.; 8. Jean-Michel Bayle (Aprilia) 33 P.; 9. Nobuatsu Aoki (Honda) 29 P.; 10. Wilco Zeelenberg (Honda) 21 P.

500er-Klasse

Der Salzburgring gehört zu den schnellen Rennstrecken im Kalender. Also waren die schnellen Hondas im Vorteil. Den Cagivas und der Aprilia wurden aufgrund von Leistungsmangel wenig

Chancen auf einen der vorderen Plätze eingeräumt. Vom Start weg setzte sich Michael Doohan auf Honda an die Spitze und fuhr auf und davon. Er erzielte einen klassischen Start-Ziel-Sieg. Der amtierende Weltmeister Kevin Schwantz hatte einen schlechten Start, doch schon in der dritten Runde machte er sich zusammen mit dem Honda-Fahrer Alex Criville an die Verfolgung des Führenden. Der Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani war zu diesem Zeitpunkt schon nicht mehr im Rennen. Gleich in der ersten Runde schied er mit Motorschaden aus. Die beiden Cagiva-Fahrer John Kocinski und Doug Chandler waren nach der ersten Runde auf den Plätzen sechs und sieben an den Tribünen vorbeigefahren. Doch trotz des Leistungsmangels gegenüber den Hondas konnte sich Kocinski auf den fünften Rang vorschieben. Hier entwickelte sich dann ein Dreikampf zwischen ihm und den Honda-Fahrern Shinichi Itoh und Alberto Puig um Rang vier. Gegen Rennende verlor Puig den Anschluß und im Ziel mußte Kocinski sich mit dem fünften Platz hinter Itoh zufriedengeben. Sein Teamgefährte Chandler fuhr auf der achten Position, als er in der vorletzten Runde technische Probleme bekam und aufgeben mußte.

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

WM-Stand: 1. Michael Doohan (Honda) 111 Punkte; 2. Kevin Schwantz (Suzuki) 88 P.; 3. John Kocinski (Cagiva) 79 P.; 4. Shinichi Itoh (Honda) 56 P.; 5. Alex Criville (Honda) 54 P.; 6. Alex Barros (Suzuki) 50 P.; 7. Alberto Puig (Honda) 48 P.; 8. Luca Cadalora (Yamaha) 46 P.; 9. Doug Chandler (Cagiva) 20 P.; 10. John Reynolds (Yamaha) 26 P.

Superbike-Weltmeisterschaft Ducati-Fiasko in Hockenheim

Zum zweiten Superbike-Lauf traf man sich im deutschen Hockenheim. Nachdem sich schon beim Auftakt in England der Ducati-Werksfahrer Jamie Whitham im Training die Hand gebrochen hatte, machte es ihm in Hockenheim sein Markengefährte Carl Fogarty nach. Auch er brach sich im Training die Hand und muß pausieren. Die Trainingsbestzeit holte sich der Kawasaki-Fahrer Scott

Sport - Sport - Sport

Russel vor den beiden verbliebenen Werks-Ducatis von Giancarlo Falappa und Fabrizio Pirovano. Diese drei gaben dann auch das Tempo an und wechselten sich in der Führungsarbeit ab. Dabei übertrieben es anscheinend die Ducati-Fahrer und kollidierten. Zwar kam es zu keinem Sturz, aber die zwei Ducatis wurden beschädigt und beide mußten aufgeben. Der lachende dritte war Russel, der sich zwar gegen die Angriffe des Honda-Fahrers Aaron Slight wehren mußte, aber diesen Lauf für sich entscheiden konnte. Bester Ducati-Fahrer war Jean-Yves Mounier, der das Rennen als sechster beendete.

Auch im zweiten Lauf waren wieder Falappa, Pirovano und Russel an der Spitze zu finden. Falappa bekam Probleme mit dem Getriebe, was ihn nach und nach auf den vierten Platz zurückwarf. Vorne kämpften Russel und Pirovano um den Sieg, während dahinter die Honda-Fahrer Polen und Slight um den dritten Podestplatz stritten. Slight stürzte und so wurde Polen dritter hinter Russel und Pirovano. Durch die Stürze und Ausfälle seiner Konkurrenten führt Russel jetzt deutlich in der Punktwertung.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Scott Russel (Kawasaki); 2. Aaron Slight (Honda); 3. Terry Rymer (Kawasaki); 4. Adrien Morillas (Kawasaki); 5. Doug Polen (Honda); 6. Jean-Yves Mounier (Ducati); 7. Simon Crafar (Honda); 8. Edwin Weibel (Ducati); 9. Rob Phillis (Kawasaki); 10. Roger Kellenberger (Yamaha).

2. Lauf: 1. Scott Russel (Kawasaki); 2. Fabrizio Pirovano (Ducati); 3. Doug Polen (Honda); 4. Giancarlo Falappa (Ducati); 5. Keiichi Kitagawa (Kawasaki); 6. Terry Rymer (Kawasaki); 7. Valerio Destefanis (Ducati); 8. Edwin Weibel (Ducati); 9. Udo Mark (Ducati); 10. Andreas Meklau (Ducati).

Misano

Nachdem die Ducati-Werksfahrer bei den ersten beiden Rennveranstaltungen nur wenige Punkte sammeln konnte, hoffte man beim Heimrennen in Misano zahlreiche Zähler einzuheimsen.

Aber im ersten Lauf setzten sich zwei Kawasakis deutlich vom Feld ab. Es waren der Titelverteidiger Scott Russel und Piergiorgio Bontempi, der jetzt auch volle Werksunterstützung erhält. Als Bontempi mit einer defekten Benzinpumpe auschied, konnte Russel seinen vierten Saisonsieg ungefährdet mit 14 Sekunden Vorsprung erzielen.

Den zweiten Platz holte sich Giancarlo Falappa, der als einziger Ducati-Werksfahrer unter den Top-Ten ins Ziel kam. Die anderen Werkspiloten hatten wenig Glück: Fabrizio Pirovano stürzte, blieb aber unverletzt, bei Carl Fogarty ging das Getriebe kaputt und Jamie Whitham mußte sich mit dem elften Platz zufrieden geben. Whitham war ja beim Training zum Saisonauftakt in Donington gestürzt und hatte sich die Hand gebrochen. In Misano fuhr er das erste Mal seit der Verletzung und nach einem Sturz im Training fehlte ihm anscheinend das Selbstvertrauen.

Im zweiten Lauf kämpften drei Fahrer um den Sieg: Falappa, Russel und zu aller Erstaunen Mauro Lucchiarri, der zeitweise führte. Bei den ersten Rennen fuhr Lucchiarri für Yamaha, ist aber jetzt wieder zu Ducati gewechselt und setzte in Misano eine Production 926 ein, mit der er prima mithalten konnte. Erst in den letzten Runden konnte ihm das Spitzenduo ein paar Meter abnehmen. Im Ziel holte sich Falappa knapp vor Russel seinen ersten Sieg in diesem Jahr. Fogarty wurde fünfter vor Pirovano. Whitham schied durch Sturz aus.

Fogarty hatte sich beim letzten Rennen in Hokenheim die Hand gebrochen und ließ sich vor den Rennen mehrere schmerzstillende Spritzen geben.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Scott Russel (Kawasaki); 2. Giancarlo Falappa (Ducati); 3. Aaron Slight (Honda); 4. Stephane Mertens (Ducati); 5. Mauro Lucchiarri (Ducati); 6. Valerio Destefanis (Ducati); 7. Simon Crafar (Honda); 8. Gianmaria Liverani (Honda); 9. Massimo Meregalli (Yamaha); 10. Andreas Meklau (Ducati).

2. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Scott Russel (Kawasaki); 3. Mauro Lucchiarri (Ducati); 4. Aaron Slight (Honda); 5. Carl Fogarty (Ducati); 6. Fabrizio Pirovano (Ducati); 7. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 8. Valerio Destefanis (Ducati); 9. Terry Rymer (Kawasaki); 10. Andreas Meklau (Ducati).

WM-Stand: 1. Scott Russel (Kawasaki) 110 Punkte; 2. Aaron Slight (Honda) 79 P.; 3. Giancarlo Falappa (Ducati) 72 P.; 4. Carl Fogarty (Ducati) und Doug Polen (Honda) je 46 P.; 6. Simon Crafar (Honda) 43 P.; 7. Fabrizio Pirovano (Ducati) 42 P.; 8. Valerio Destefanis (Ducati) und Mauro Lucchiarri (Ducati) und Terry Rymer (Kawasaki) je 32 P.

Sport - Sport - Sport

Superbike-DM

Zweiter Durchgang auf dem Nürburgring

Beim Saisonauftakt in Speyer hatten die Favoriten das Nachsehen. Weder die Importeurenteams von Ducati und Kawasaki konnten Podestplätze erobern, noch wurden die neuen Hondas den reichlich verteilten Vorschußlorbeeren gerecht. Auch beim zweiten Lauf auf dem Nürburgring hatten es die schnellsten des Vorjahres nicht leicht.

Stattdessen wurden die beiden Läufe von Christer Lindholm auf Yamaha und Udo Mark auf einer privaten Ducati angeführt. Diese beiden konnten sich von den Konkurrenten absetzen und jeder gewann einen Lauf. Der schnellste der Favoriten war der Titelverteidiger Edwin Weibel, der einen dritten und einen vierten Platz belegte und sich damit in der Gesamtwertung auf den achten Platz vorschieben konnte. Sein ewiger Konkurrent Andreas Hofmann hatte in beiden Läufen technische Probleme an seiner Honda und ist in der Punkte-tabelle nicht einmal unter den ersten fünfzehn zu finden.

Der erste Lauf wurde nach einem Sturz unterbrochen und neu gestartet. Nach dem Neustart hatte Lindholm zwar die Führung, doch in der letzten Runde startete Mark seine Attacke und gewann mit einem Wimpernschlag Vorsprung vor Lindholm.

Den zweiten Lauf entschied Lindholm mit fünf Sekunden Vorsprung vor Mark klar für sich. Damit sicherte er sich auch die meisten Zähler in der Punktwertung.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Udo Mark (Ducati); **2.** Christer Lindholm (Yamaha); **3.** Edwin Weibel (Ducati); **4.** Baldassare Monti (Ducati); **5.** Marcel Kellenberger (Kawasaki); **6.** Rob Phillis (Kawasaki); **7.** Claus Ehrenberger (Kawasaki); **8.** Roger Kellenberger (Yamaha); **9.** Thomas Franz (Honda); **10.** Stefan Scheschowitsch (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Christer Lindholm (Yamaha); **2.** Udo Mark (Ducati); **3.** Marcel Kellenberger (Kawasaki); **4.** Edwin Weibel (Ducati); **5.** Baldassare Monti (Ducati); **6.** Roger Kellenberger (Yamaha); **7.** Stefan Scheschowitsch (Kawasaki); **8.** Claus Ehrenberger (Kawasaki); **9.** Jochen Schmid (Kawasaki); **10.** Rob Phillis (Kawasaki).

Gastspiel auf dem Salzburgring

Zum dritten Kräfteressen traten die Superbiker im Rahmenprogramm des Großen Preis von Öster-

reich auf dem Salzburgring an, der als eine sehr schnelle Rennstrecke gilt.

Den ersten Lauf beherrschte ganz klar Udo Mark mit seiner privaten Ducati. Er ging in der ersten Runde in Führung und ließ sich diese nicht streitig machen. Hinter ihm entbrannte ein Mehrkampf zwischen den Kawasaki-Fahrern Michael Liedl, Marcell Kellenberger, Jochen Schmid und den Yamaha-Piloten Christer Lindholm und Arpad Harmati. Liedl und Harmati schieden durch Kollision aus und im Endspurt konnte sich Kellenberger gegen Lindholm durchsetzen. Als Lindholm etwas herausgetragen wurde, konnte auch noch Schmid durchschlüpfen. Das DNL-Ducati-Team belegte mit Edwin Weibel und Bernhard Schick die Plätze fünf und sechs.

Im zweiten Rennen wurde den Zuschauern mehr Spannung geboten. In einem großen Führungspulk donnerten gut zehn Motorräder um den Salzburgring. Die Führungsarbeit teilten sich hierbei Udo Mark und Jochen Schmid. Zum Finish konnte Schmid den Angriff von Mark abblocken und Kawasaki den ersten Sieg der Saison bescheren. Mark wurde zweiter vor Lindholm und Liedl. Die ersten acht überquerten die Ziellinie innerhalb von sechs Sekunden.

Schick und Weibel wurden auf den Plätzen acht und neun abgewunken, noch hinter dem privaten Ducati-Fahrer Herbert Enzinger.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Udo Mark (Ducati); **2.** Marcel Kellenberger (Kawasaki); **3.** Jochen Schmid (Kawasaki); **4.** Christer Lindholm (Yamaha); **5.** Edwin Weibel (Ducati); **6.** Bernhard Schick (Ducati); **7.** Rob Phillis (Kawasaki); **8.** Martin Wimmer (Kawasaki); **9.** Herbert Enzinger (Ducati); **10.** Michael Rudroff (Honda).

2. Lauf: 1. Jochen Schmid (Kawasaki); **2.** Udo Mark (Ducati); **3.** Christer Lindholm (Yamaha); **4.** Michael Liedl (Kawasaki); **5.** Rob Phillis (Kawasaki); **6.** Marcel Kellenberger (Kawasaki); **7.** Herbert Enzinger (Ducati); **8.** Bernhard Schick (Ducati); **9.** Edwin Weibel (Ducati); **10.** Michael Rudroff (Honda).

DM-Stand: 1. Christer Lindholm (Yamaha) 100 Punkte; **2.** Udo Mark (Ducati) 98 P.; **3.** Marcel Kellenberger (Yamaha) 65 P.; **4.** Edwin Weibel (Ducati) 51 P.; **5.** Rainer Jänisch (Suzuki) 48 P.; **6.** Roger Kellenberger (Kawasaki) und Jochen Schmid (Kawasaki) je 42 P.; **8.** Baldassare Monti (Ducati) 38 P.; **9.** Herbert Enzinger (Ducati) und Rob Phillis (Kawasaki) je 36 P.

Battle of Twins Faßberg

Der dritte BOT-Lauf fand in Norddeutschland auf dem Militärflugplatz von Faßberg statt. Die ersten sechs Plätze gingen an Ducatis, und Klaus Caspers gewann deutlich mit 13 Sekunden Vorsprung vor Harry Fath. Jens Hoffmann konnte sich mit seiner Guzzi Daytona fast bis zum Rennende unter den ersten Fünf behaupten, schied dann aber mit technischem Defekt aus. Bester Guzzi-Fahrer wurde Reinhard Bäcker auf dem achten Platz hinter der Norton von Hartmut Müller.

Ergebnis: 1. Klaus Caspers (Ducati); 2. Harry Fath (Ducati); 3. Manfred Ahlden (Ducati); 4. Frank Reisky (Ducati); 5. Frank Schüller (Ducati); 6. Karl-Richard Beck (Ducati); 7. Hartmut Müller (Norton); 8. Reinhard Bäcker (Guzzi); 9. Julius Ilmberger (Ducati); 10. Rolf von der Weyden (BMW).

Salzburgring

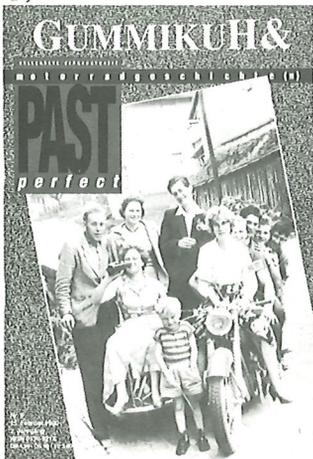
Der Salzburgring ist eine sehr schnelle Strecke und anscheinend scheute mancher BOT-ler diesen Kurs, denn es gingen nur 23 Teilnehmer an den Start. Angeführt wurde das Rennen von dem

Superbike-Piloten Herbert Enzinger auf einer Ducati. Er gewann vor Hermann Antretter (auch Ducati) und mit dem Dritten, Hartmut Müller, stand ein Norton-Fahrer auf dem Podest. Die beste Guzzi pilotierte Jens Hofmann, dessen Daytona am Start zuerst nur auf einem Zylinder lief. Er fiel dadurch auf den letzten Platz zurück und konnte sich im Rennen bis auf die sechste Stelle vorarbeiten.

Ergebnis: 1. Herbert Enzinger (Ducati); 2. Hermann Antretter (Ducati); 3. Hartmut Müller (Norton); 4. Harry Fath (Ducati); 5. Karl-Richard Beck (Ducati); 6. Jens Hofmann (Guzzi); 7. Thomas Kausch (Ducati); 8. Michael Tränklein (Ducati); 9. Hans Joachim Kuhnle (Ducati); 10. Thomas Hofmann (Ducati).

Cup-Stand: 1. Harry Fath (Ducati) 41 Punkte; 2. Klaus Caspers (Ducati) 40 P.; 3. Karl-Richard Beck (Ducati) 36 P.; 4. Hermann Antretter (Ducati) 32 P.; 5. Jens Hofmann (Guzzi) 30 P.; 6. Frank Reisky (Ducati) 28 P.; 7. Hartmut Müller (Norton) und Martin Blug (Ducati) je 24 Punkte; 9. Michael Tränklein (Ducati) 21 P.; 10. Herbert Enzinger (Ducati) 20 P.

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"!

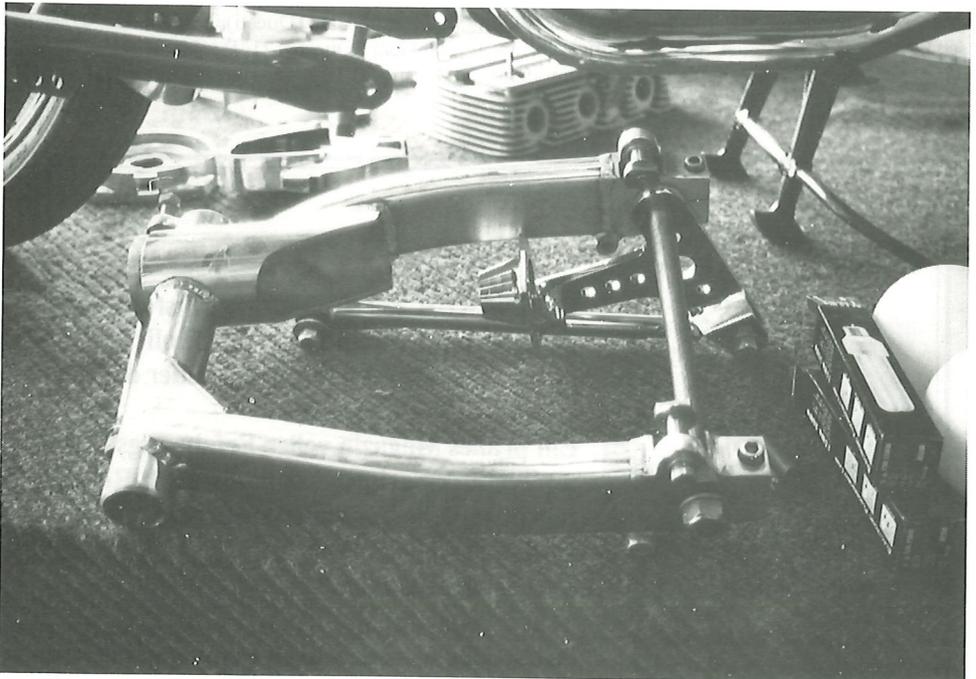
GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h,
28199 Bremen

Neulich, im Ausland

Es ergab sich, daß ich im Frühjahr jeweils eine Woche in den europäischen Hauptstädten London und Paris zubrachte. Natürlich war ich daran interessiert, wie es denn hier mit der Italo-Szene aussieht und nahm mir vor, ein paar Italo-Händler zu besuchen.

In London führte uns der Weg zu einem Händler, der laut seiner Werbeanzeige in einer Motorradzeitung der führende Guzzi-Händler Londons sein sollte. Doch was wir dort zu sehen bekamen, würden wir in Deutschland eher mit dem Begriff "Hinterhofwerkstatt" umschreiben. Der kleine Verkaufsraum hatte wohl noch nie das Problem, mit einer Putzfrau konfrontiert worden zu sein, oder es war zumindest sehr, sehr lange her. An einer Wand standen ein paar gebrauchte Guzzis zum Verkauf, die für deutsche Verhältnisse recht ungepflegt aussahen, aber in England scheint man nicht soviel Zeit in Putzarbeiten zu investieren wie in Deutsch-

land. Dort sind Motorräder eher Gebrauchsgegenstände. Unter den Gebrauchtmaschinen befand sich eine LM IV mit diversen teuren Umbauten, die aber auf den ersten Blick nach nichts aussah, könnte man fast einen Wolf im Schafspelz nennen. In dem Laden entdeckte ich eine Alu-Schwinge mit Momentabstützung für den Winkeltrieb. Wie bei der Magni Guzzi und der Guzzi Daytona läuft die Kardanwelle mit zwei Kreuzgelenken im Freien. Zusammen mit den Kreuzgelenken und allen benötigten Umbauteilen sollte die Schwinge 1000 englische Pfund kosten, was ca. 2500 DM entspricht. Wie zu erfahren war, wurde diese Schwinge in einer



Aluschwinge mit Kardanmomentabstützung für große Guzzis. Mit allen erforderlichen Anbauteilen wie Kardanwelle und zwei Kreuzgelenken sollte die Schwinge ca. 2500 DM kosten.

Kleinserie bei der bekannten Firma Harris in England gefertigt. Das Personal des Ladens war sehr freundlich und beantwortete alle unsere Fragen ausführlich.

Genauso zuvorkommend wurden wir bei dem nächsten Händler, einem Ducati- und Bimota-Dealer, behandelt. Hier fanden wir einen Laden vor, der deutschem Standart entsprach; sprich einen aufgeräumten Verkaufsraum mit Motorrädern, Bekleidung und Zubehör. Als frischgebackener Monster-Besitzer war ich natürlich interessiert, was es in England als Zubehör für dieses Modell zu kaufen gab. Aber außer den Standart-Kohlefaserteilen wie Schutzbleche, Kupplungsdeckel und Zahnriemencover schien es in England kaum Zubehör für die neuen Ducatis zu geben.

Den dritten Händler, den wir besuchten, mußten wir wirklich suchen. Auf einem Hinterhof wurden wir fündig. Vor der Tür stand eine Guzzi, die in einem traurigen Zustand war. Auf ein paar Meter Entfernung hätte ich gedacht, daß die Kiste höchstens 3000 DM wert wäre. Beim näheren Betrachten kamen Details wie die oben erwähnte Harris-Schwinge, Edelstahl-Auspuffanlage, M1R-Gabel, Doppelzündung etc. zum Vorschein. Der Verkaufsraum dieses Geschäftes war kleiner als mein Wohnzimmer, wirkte aber relativ aufgeräumt und wie fast überall in England waren die Händler sehr freundlich.

Als vierten und letzten Händler besuchten wir einen Ducati-Shop, der auch noch eine japanische Motorradmarke vertrieb. Hier erwartete uns ein aufgeräumtes Geschäft mit zahlreichen Neumaschinen und gepflegten Gebrauchtmotorrädern. Auf meine Nachfrage nach Zubehör für das Monster rief der Geschäftsinhaber sogar beim englischen Importeur an, um zu fragen, ob es außer den üblichen Kohlefaserteilen neues Zubehör gäbe. Aber die Antwort war nein. In England scheint das Zubehörangebot für Ducati erstaunlicherweise nicht sehr groß zu sein, oder vielleicht waren wir auch nur bei den falschen Händlern, wer weiß. Auf alle Fälle läßt sich sagen, daß die englischen Motorradhändler teilweise vom Erscheinungsbild der Verkaufslokale deutlich unter dem Stand-

art ihrer deutschen Kollegen liegen. Richtig sprachlos war ich, als bei dem ersten Händler, wo wir waren, ein Mechaniker mit einem Hinterradschutzblech aus der Werkstatt auf die Straße trat, das Schutzblech mit einem Schweißdraht an ein Baugerüst hängte und es am Rand einer Hauptverkehrsstraße auf dem Bürgersteig mit einer Sprühdose lackierte.

Das waren die Eindrücke in England, wie würde es in Frankreich aussehen? In Paris stellten wir fest, daß die meisten Händler nur kleine Läden hatten, die waren aber aufgeräumt und ordentlich.

Zuerst besuchten wir einen Ducati-Händler, der uns trotz der frühen Stunde am Montag Morgen freundlich bediente, obwohl der Verkäufer meinte, es fiel ihm schwer, so früh in der Woche englisch zu sprechen, aber leider kann ich kein französisch. Bereitwillig wurden uns Zubehöraceccessoires wie spezielle Tanktaschen, Kohlefaserteile, Gepäckträger, etc. gezeigt. Dort erfuhr ich auch, daß bei dem 94er-Jahrgang der M 900 ein paar Veränderungen vorgenommen wurden. So sitzt

Benelli



DUCATI

MIGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

89407 Dillingen-Schretzheim

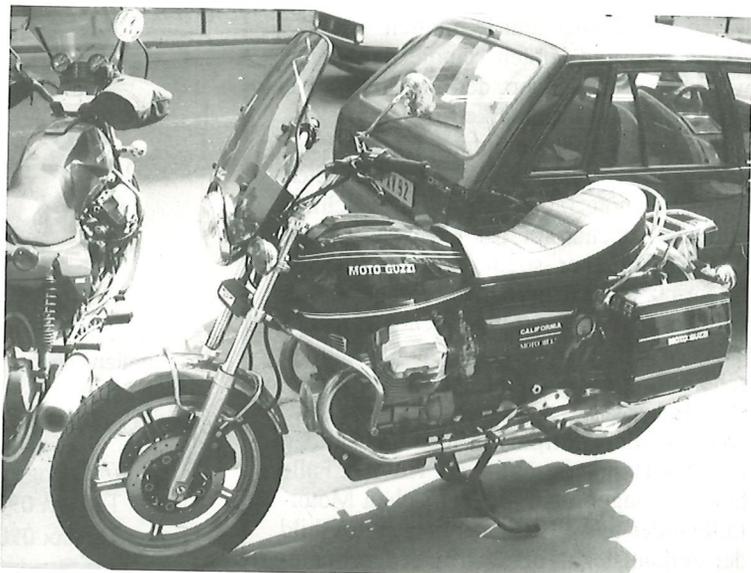
Telefon 09071/2837

Telefax 09071/8428

jetzt zum Beispiel der Chokeyknopf nicht mehr unten am Motor sondern bedienerfreundlich oben auf der Gabelbrücke. Außerdem wurde nun ein Benzinhahn montiert. Der Verkaufsraum machte einen sehr guten Eindruck und es wurden dort mehrere neue und gebrauchte Motorräder ausgestellt. Die Werkstatt befand sich zwei Häuser weiter. Unter den vor der Werkstatt stehenden Motorrädern waren eine Ducati M 900 mit den Verbundrädern der ersten 900 Superlight und ein Monster, bei dem die Räder rot lackiert waren. Beides sah gut aus. Was wir aber schon hier feststellen mußten, war, daß in Frankreich Motorradteile deutlich teurer als in Deutschland sind.

Beim zweiten Ducati-Händler, den wir besuchten, standen alleine drei M 900 und ein paar andere italienische Motorräder vor der Tür. Der Verkaufsraum war nicht sehr groß und machte einen recht unaufgeräumten Eindruck. Zwischen den Motorrädern stapelten sich Teile und der Platz war arg beengt. Der Verkäufer konnte zwar kein englisch, holte aber aus der Werkstatt einen Mechaniker, mit dem wir uns unterhalten konnten. Während des Gespräches entdeckten wir eine Zubehör-Sitzbank für die M 900 von der amerikanischen Firma Corbin, die besser als das Original aussieht und zusätzlich die Sitzhöhe verringert. In Frankreich sollte der Preis stolze 800 DM betragen. In Deutschland wird man diese Sitzbank sicherlich preiswerter bekommen können. Nach einem langen und informativen Gespräch verabschiedeten

*California-
Replica auf
französisch, Basis
war eine 1000 S.*



wir uns und fuhren zu dem Guzzi-Händler Moto Bel'.

Hier erfuhren wir, daß man anscheinend auch in Frankreich mit der California III nicht so glücklich ist. Als Alternative baute Moto Bel' auf Kundenwunsch eine Kleinserie von California I/II-Replicas auf der Basis der Modelle 1000 S und Le Mans 1000. Ein Motorrad dieser Umbauserie stand gerade vor dem Laden. Auch eine Moto Guzzi Strada 1000, die ja in Deutschland nicht angeboten wird, konnten wir dort begutachten.

Die nächste Adresse war ein Ducati-Händler, der durch die Schaufensterscheiben den eindeutig am besten dekorierten Showroom mit viel Zubehör zeigte. Aber leider war gerade wegen Mittagspause geschlossen. Als wir ein paar Stunden später wiederkamen, war jemand damit beschäftigt, die Neumaschinen im Laden abzustauben. Auf die Frage, ob man englisch oder deutsch spricht, wurde mit einem kurzen "no" geantwortet und uns der Rücken zugedreht. Da kein weiteres Personal zu sehen war, verließen wir den Laden wieder, nachdem wir ein paar Bilder gemacht hatten.

Als Fazit ist zu Frankreich zu sagen, daß das Zubehörangebot recht groß ist, aber alles ist viel teurer als in Deutschland. Das Modell M



900 von Ducati ist anscheinend sehr beliebt in Frankreich. Es gibt dort sogar einen Händler, der eine Einarmschwinge für dieses Motorrad anbietet.

Diese Zubehorsitzbank verfügt über eine gerade Sitzfläche für den Fahrer. Dadurch verringert sich die Sitzhöhe und man rutscht beim Bremsen nicht immer nach vorne. Am liebsten hätte ich die Sitzbank gekauft, doch 800 DM waren mir etwas zu teuer.

Ihr Spezialist für italienische Motorräder und mehr...!

Gewinnen Sie mit Ducati und Claus Carstens!

Beantworten Sie unsere kleinen Preisfragen und gewinnen Sie eine **Ducati M 900** für ein Wochenende. Es ist nicht besonders schwer.

1. Wer ist in Deutschland **Generalimporteur** für **Ducati** ?

2. Welche Vorteile hat man normalerweise beim Kauf einer **offiziellen** Ducati ?

Vor- und Nachname: _____

Straße, Ort, Telefon: _____

Sollten Sie der glückliche Gewinner sein, der bei der Verlosung gezogen wird, benachrichtigen wir Sie. Nach vorheriger Terminabsprache können Sie dann 1 Wochenende lang die **Ducati M 900** genießen! Na, wenn das nicht prima ist?!!!

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

Motalia Anzeigenmarkt

Benelli

Benelli-4 Zylinder-Sammlungsauflösung: 1.) 500 Quattro, Bj. 74, 1. Hd., 1. Lack, sehr guter Originalzustand, ca. 23t km, ATM, fast fertig, deutscher Brief; 2.) 354 Sport II, Bj. 79, bis auf 4in1 Auspuffanlage guter Originalzustand, ca 37t km, fahrbereit, italienische Papiere; 3.) 500 Quattro-Teileträger, Bj. 76, zerlegt, fast kpl., ohne Brief; 4.) diverse gute Teile von 750 Sei bis 304. Festpreis kpl. 4500,- DM (evtl. einzeln), Tel. 07142/54508

Suche Benelli oder Motobi 250 SS, Tel. 04347/8420 ab 20 Uhr

Verkaufe 654 Sport, EZ 6/83, original 28.000 km, 50 PS, guter Zustand, Motor komplett überholt und glasperlengestrahlt, TÜV neu, Zubehör: neue Halbschale (muß noch montiert werden), VB 3500,- DM, Tel. 0631/95479 ab 19.00 Uhr

Verk. Benelli 750 Sei in Teilen, Preis VS, Tel. 0471/87837

Suche 250 ccm Vierzylindermotor. Tel. 04381/7701

City-Bike oder Teile gesucht; Verk. Mini-Bike sgt. fahrb. Zustand, 07131/483871

Benelli 750 SEI Speichenfahrgestell, Motor defekt, VB 1300,-, Tel. 05850/1229

Cagiva

Elefant 900 AC, EZ 3.94, 3500 km, mit Ölthermometer, VB 12500 DM, Tel. 08678/7929 ab 19 Uhr

Verk. verschiedene Teile von Cagiva Alazzurra 350/650, Tel. 02464/2876

Ducati

900 HR1, Bj. 82, NCR-Alutank, SS-Halbschale, Conti, alles Alu poliert, Motor optimiert, Dell'Orto offen, alles TÜV usw. umständehalber, VHB 15500, Tel. 07561/6922

CAGIVA • DUCATI • GILERA • GUZZI • VESPA

DANIELE MOTO

DANIELE MOTO
Gundbachstr. 16 • 65428 Rüsselsheim
Tel. (0 61 42) 3 33 06 • Fax (0 61 42) 3 41 99

DUCATI
GILERA

VERTRAGSHÄNDLER

Ducati 750 Sport, Bj. 90, Heckteil, orig. Bremsschläuche, Blinker, Armaturenhalterung, für 900 SS, Bj. 91, Vergaser zu verkaufen, Tel. 09253/1414

Mille MHR, EZ 86, ca. 25000 km, original Zustand, Contis, Veglia, VB 11200 DM, Tel. 04445/2751

350 Scr., Erstzulass. Brief 7/91, bis 9/92 gelaufen, dann Gabel ausgebaut, dann abgemeldet, dann keine Zeit mehr, DM 2800,-, Tel. 0511/456182

900 SS Königswelle, Neuzustand, Silber, Gleitlager, offen, Speiche, Einzelstück, alles TÜV, Info. 07143/92268, Fax. 07143/94875

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

750 GT zum Restaurieren
750 S, Zust. 3, TÜV neu
Motor 750 S zum Restaurieren

6800,-
13900,-
5500,-

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

Motalia Anzeigenmarkt

Im Vertrieb



**Metall-Polier-Set
für die
Handbohrmaschine
DM 65,- + Versand**

METALLSCHLEIFEREI SCHRÖDER
Tel. & Fax 02841 / 50 77 75

GLANZPUNKTE SETZEN



Z. B.: FELGEN POLIEREN

Für 900 SS-MHR
Hinterradschwinge,
Silentium-Schall-
dämpfer zu verkaufen.
Tel. 02855/6374
ab 20 Uhr

Suche Darmah Teile,
Tel. 06188/8822 ab
19.00 Uhr

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

Ducati 900 SSC, EZ 8/92, TÜV 8/
94 oder neu, 8500 km, keine
Graue, VB 13.800, Tel. 02402/
36707

Verk. von 900 SD-KW Rahmen
mit Schwinge. Ø 15 mm Hand-
bremspumpe, eckig, neu,
Brembo, Tel. 02855/6374 ab 20
Uhr

907 i.E., EZ 03/91, TÜV 03/95,
18.000 km, rot, 1a-Zustand,
Verschleißteile neu, VB 10.500,-,
Tel. 08531/21951

Kleiner Gepäckträger f. 750/900
SS ab Bj. 91, Metzeler ME1 Front
MBS Radial Comp K 120/60 ZR
17, 70%, Tel. ab 20 Uhr: 07146/
90850

Verkaufe Rahmen MHR mit Brief,
TÜV 5/96, Eintragungen u.a.
Conti, Vergaser offen, Cam-
pagnolo-Felgen, Alu Tank Optik
MHR mit Alu-Schraubverschluss
DM 450,-; Felgensatz sand-
gestrahlt FPS vorn 2,15" hinten
2,5" 4-Loch Bremsscheiben-
aufnahme DM 500,-; Gußfelge
vorn OSCAM 2,15" 6-Loch
Bremsscheibenaufnahme DM
250,-; Alu Kettenräder für K&W
35, 36 und 37 Zähne neu je DM
50,-, Tel. 08143/8528

WP-Gabelfedern 750 S, 900 SS
neu 100,-; Weber-Vergaser mit
Optimierungssatz; Verschiedene
Teile 750 S, Liegme Halbschale
neu schmale Ausf. 150,-, 06383/
5364

851 S Sturzteile, Seitenteil rechts
nicht gebrochen, Verkleidungs-
mitteil leicht angebrochen,
günstig abzugeben, F. Hartmann,
Tel. 089/55255233

DUCATI KÄMNA

2 plus 2

Drehmoment plus

Spitzenleistung

Technik plus Optik

Spezial u. Tuningteile
in unserem umfangreichen

Katalog

gegen 15,- DM bei uns

Brügger Str. 27, 28870 Otterstedt,

Tel. 04205/8707, Fax 04205/2360

DUCATI

bimota

RPR Ducati

Deutscher B.O.T. Meister '91



Freier Ducati Händler

Exclusive Zweiräder * Top Service

Motor Tuning u. Optimierung * Fahrwerke

Sonderanfertigungen * Alle '94er Ducati Modelle zu **super Preisen**

Achtung!!! Achtung!!! Achtung!!! Achtung!!! Achtung!!!

RPR Monster pur Ltd. nur bei uns

2 Jahre Garantie auf alle Neufahrzeuge - ohne Begrenzung

Ersatzteilversand per Express

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

Exclusive CNC-gefräste RPR Spezial Teile für Ducati Modelle

Fußrastenanlagen mit Exzenter und Zubehör f. 750/900/888/900 M.	849,-
Bremsankersystem mit Zugstrebe incl. Stahlflex f. alle Modelle	549,-
Motorentlüftungsstützen mit Kühlrippen und Ölabscheider dto.	129,-
Alu Stummellenker in verschiedenen Ausführungen f. 750/900/888	ab 198,-
Original 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 Öleinfüllstützen 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



DIOPA Kunststofftechnik

Nicht schneller, aber schöner

- ◆ Ein- und Zweimannhöcker
- ◆ Lenkerverkleidung
- ◆ Kurzes Heck, langer Kotflügel
- ◆ CNC-gefräste Fußrastenanlage
- ◆ Adapter für hochverlegte Serienauspuffanlagen
- ◆ Drehzahlmesser mit Kohlefaserabdeckung
- ◆ alles mit TÜV
- ◆ MONSTER-Info kostenlos
- ◆ Gesamtkatalog DM 10,-

Richard Diopa, Römerstr. 19, 70180 Stuttgart
Telefon 0711/604504, Telefax 0711/608469

Für 900 HR 2, Tank, VVK,
Marzocchis, Anlasser mit Freilauf,
Tel. 04344/9769 priv., tags
04348/702434

Siehe Veranstaltungskalender
01.07.-03.07. in AIC Italienertreff

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Verschiedene Motoren Teile KW
wie M-Block, Köpfe, Zyl., usw.,
Tel. 09853/1566

Ducati 900 SS, Bauj. 1982, 0
km, kompl. restauriert wie neu,
15.900,-, Tel. 09853/1566

Aluminium-Imola-Tank neu für
KöWe-SS, 600,- DM, Tel.
08071/1310

Suche gebrauchten Spei-
chenrädersatz-6 Loch-Ausfüh-
rung, für Kö-We., Tel. 05223/
41342

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

1 Rundmotorgehäuse für 750 S/
SS, Tel. 07821/7128

Verkaufe Ducati 900 SS, Bj. 8/
92, 8000 km, wie neu, offene
Kuppl., hoher Auspuff, Preis VB,
Tel. 08665/6172 od. 0861/64236

Ducati-Vento, Bj. 78, Halbschale,
Speichen, Doppel-Duplex, Tank/
Höcker v. SS, VHB 6.200,-, Tel.
05403/5617 ab 20.00

Ducati 900 SS, Bj. 90, TÜV 4/96,
VB 10500, Tel. 05605/6121

900 SSD zum Herrichten o.
Ausschlachten 5.900,-, Tel.
09853/1566

Suche Werkstatthandbuch für
Ducati 900 Monster. Tel. 07154/
21525, 07154/7282

DSM DUCATI

Wir sind für Sie da in
sämtlichen Ducati-Fragen!

Außerdem bei uns:
**Die DSM BoT-Replica
Info + Tuningliste gegen
8,- DM in Briefmarken**

**K. Mayerhofer
Stuttgarter Str. 46
73312 Geislingen**

**Tel.: (0 73 31) 6 62 62
Fax (0 73 31) 6 88 67**

Motalia Anzeigenmarkt

750 GT (Rundmotor), gt. Zu-stand, 17.000 km, Preis 9.800,- DM; für MHR 1: Tank, Vollverklidg. u. Sitzbank, Preis VB, Tel. 06843/1798

Verk. Ducati 900 SD, Bj. 78, orig. 36000 km, Originalzustand, 09543/41184 o. 0951/71947

Ducati Imola Racer, Top restauriert, 29000,- DM, Tel. 08282/1545 Hdl.

900 SSD Motor m. kpl. Bosch-Zündung u. 40er Dell'Orto m. Tupper, Nov. 91 für 5.000,- DM überholt u.a. Carillo-Pleuel, VB 5.900,-, Tel. 08232/73510

1 Zylinderkopf Pantah steh. + lieg., gebraucht, jeweils 600,-; Rahmen Cagiva Alazzurra 650 m. Brief 800,-; Veglia Compet. Tacho 160,-; div. Alazzurra Teile, 05322/6391

Suche Ducati 750 Sport, Bj. 90, Gepäckträger, bzw. Gepäckbrücke, Tel. 09253/1414

450 Mark III Desmo, 1-Zylinder, „Silver Shotgun“, EZ 1973, viele Neuteile, VB 6.500,-, Tel. 08531/21951

Aluräder Ducati Paso 750 orig., vorn 3,75x16" mit Michelin A 59 130/60x16" und hinten 5,00x16" mit Michelin M 59 160/60x16", 80% für zusammen 1550,- VB ab 20.30 Uhr, lang klingeln lassen, 03774/62462

Ducati 750 SS, Bj. 3/93, 20 kw, kann problemlos entdrosselt werden (68 PS), 14000 km, Stahlflex, rote Spiegel, weißer Rahmen, VB 12500,-, Tel. 040/202847 AB

450 MK 3, Originalzustand 5500,- 350 Vento, div. Verbesserungen 5000,-, 2x Mach 1 4500,-, 5500,-, Tel. 030/3825076

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
Termingnoni mit TÜV 750/900/851/888	
Alu Dämpfer flach- oder hochgezogen	1.149.- DM
Carbon flach- oder hochgezogen	1.489.- DM
Tangentiaalkrümmernanlage VA Ø 45 mm	
Monster, 900 SS	1.437.- DM
888	1.955.- DM
dazu passende Carbontöpfe offen hochgezogen oder untenliegend (bei Kompletanlage mit TÜV)	1.293.- DM
Carbonkotflügel vorne/hinten	je 280.- DM
Bremsbeläge für 4-Kolbenzange (Sportmischung)	79.- DM
Die Vergaser mußte das Werk für das Abgasgutachten verstümmeln (Loch im unteren Bereich, dreht träge hoch). Mit unserem Umbausatz wird Ihre DUCATI zum Drehmomenthammer! Sie dreht blitzschnell hoch.	
Enormer Leistungszuwachs. Für 750/900/Monster	220.- DM
K+N Luftfiltersatz mit Rahmen (oberes Luftfiltergehäuse entfällt, enormer Luftdurchzug). Für alle Modelle	180.- DM
Stahlflexbremsschläuche 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 seperatem Behälter	250.- DM
Brems Scheibenumbau auf schwimmend DUCATI und	
YAMAHA, pro Paar mit TÜV	250.- DM
Krümmernumbau auf verbesserten Durchsatz	250.- DM
... sowie jedes Normal- und Racingteil für alte und neue Modelle.	

Großes Gebrauchtteillager!

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

Verk. Vollverkleidung für 750/900 SS ab Bj. 93, NP 1800,- für 950,- DM, Tel. 06183/75581

Titan-Vorderradachse für Pantah
fast 350 gr leichter!
198 DM + Versandkosten
Fa. Tdb, Tel. 06403/6624

Ø 19mm Handbremspumpe für alle Ducatis, optimaler Druckpunkt - kein Fading, DM 380,-, Tel. 0231/833516

900 SS zum Herrichten o. Ausschlichten, Rahmen 750 S, Borrani Felgen, Mot. läuft, kompl., schlechter Zustand, 6.900,-, Tel. 09853/1566

Paso 906 Endschalldämpfer gesucht! Tel. 0231/833516; Biete Teile von 93er SS 900: Showa, Schwinge, Plastik, etc.

Hier könnte Deine kostenlose private Kleinanzeige stehen!

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI
Mini-Bikes

bimoto



**Gesselner Str. 1
33106 PB-Elsen
Tel.: 0 52 54/6 68 37
Fax: 0 52 54/6 79 48**

*Motorradveredelung
Motorradbekleidung für Italo-Fans*

Suche für Mark 3D, Bj. 69/70
Niro Schutzblech vo/hi, Lampen-
halter sowie Einzyl. Motor 250-
450, Tel. 07021/2462

Hallo Ducati Fan's! Verkaufe
NCR-Fuchsaufkleber zum St.
Preis: 7,50 DM + Versand auch
paarweise bei: Glas G., Wiesen-
zeile 21, 83278 Traunstein in: Bar
od. Euro, bei Fragen: Tel. 0861/
64236 ab 16.30 Uhr Forza Ducati

Verk. für 900
SS, Bj. 78,
Campagnolo
Ducati Räder
(keine Speed-
line) vo. 2.15 x
18, hi 2,5 x 18,
850 DM. Koni
Dämpfer alte
Ausführung,
wenig km, 120
DM. Hauptstr.
Ölfiler 250 DM.
Verk. 1 Zyl.
Teile. Tel:
09383/6223,
Suche ge-
brauchte
Zyl.Büchsen für
900 SS

Suche Ducati 750 S, Bj.
89/90, 906 Paso oder
750 Paso, unfallfrei und
original Lack, 05251/
480383

**2 x Ducati 250 / 350
Scrambler mit TÜV zu verka-
ufen, Preis: 3650,- und 4500,-
DM, Tel. 08282/1545**

Schlachte Ducati 900 SS, Bj. 91,
12.800 km, Unfallschaden vorn,
Tel. 030/7225726 ab 20.00 Uhr

Suche orig. Kupplungsdeckel für
900 SS, Bj. 93, Tel. 02151/
734412

**DUCATI - RICAMBI
WEISS**

! KATALOG '94 !

**>10 DM * UMFANGREICH<
ZUBEHÖR * TUNING * VERSCHLEIß
FÜR ALTE + NEUE MODELLE !**

Anrufen: 06341 - 61071 + 72

Faxen: 63987

oder schriftl.:

76829 LANDAU, AM BAHNHOF 8

Tausche Zyl. Köpfe 750 S (SS-
Umbau) gegen LM III Köpfe und
weitere Motorenteile von LM III.
Tel. 05475/1395 ab ca. 17.30 Uhr

Gilera

Gilera Saturno 500, Bj. 89, 11500
km, zu verkaufen, Tel. 0831/
60617

Enduro Gilera RX 200, EZ 87,
TÜV 2 Jahre, 9t km, Verschleiß-
teile neu, 27 PS, VB 3000,-,
05641/8654

Saturno, EZ 02/91, 7.500 km,
Reifen neu, 9.300 DM VHB,
02942/5315, Fr-So

Zweirad
Technik



Heim

**DUCATI 94
GILERA**

Crono 125
125 XR1 Enduro
RC 600 R E-Start, 180 km

7.500,- DM Stufenführerscheintaugl.
5.500,- DM Stufenführerscheintaugl.
9.750,- DM

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

**Heim GILERA
S.o.S. RACING**

Ihr Saturno-Fachmann
Zubehör u. Tuning
für Serie und Rennen
Kostenlose Liste anfordern

Neu 2-in-1 Auspuffanlage
VA für Saturno

Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi

V 65 Lario, Bj. 85, org. 19800 km, Stahlflex, viele Neuteile, 50/58 PS, DM 3400,00, Tel. 0711/466340 nach 20.00

Nuovo Falcone Civil, TÜV 3.95, Gepäcktr., Koffertr., Sturzbügel, Kolben + Kupplung neu, VHB, 05281/18769

Moto Guzzi V7 Sport, Bj. 72, Lafranconi eingetragen, TÜV neu, 7700,- DM, Tel. 08282/1545 Hdl.

Cali III, EZ 89, § 5/95, original nur 15.000 km, schwarz, Koffer, Scheibe, g. Zust., VB 10.700,-, Stefan 030/4624961 tags: 89785213 ab 18.06.94

850 GT, TÜV, Reifen und Batterie neu, VB 6800 DM, Tel. 05381/8899

LM III, Bj. 82, 5/96, ca. 50tsd km, Verschleißteile neu, sportliches Zubehör, VB 9.750,-, Tel. 02323/80890

Verk. V 65 TT, EZ 5/85, 25t km, TÜV 9/94, 45 PS, elektr. Zündung v. Piranha, Handprotektoren m. Alu-Bügeln, abnehmbares Topcase, beide Reifen neu und Unfallmaschine gleichen Typs, bis auf Gabel, Rahmen, Cockpit und Lenker alles brauchbar, für alles VB: 5100,- DM, Hannover, 0511/6061348, abends versuchen

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

Mille GT (1990) wegen Gespann-umbau (1993): Gabel 35 mm (ohne Brücken), Schutzblech vorn (rot), 2 Blinker, orig. Spiegel, Tel. 0551/302-7102 oder 05506/7333

Verk. f. Moto Guzzi LM III Tank, vo. Schutzblech, Habermann-Stummel ø 35 mm, Serien

Stummel u.a. orig. Teile. Suche V7 Sport Sitzbank, Schutzblech hi. u. rundes Rücklicht m. Halter. Tel. 08374/7904

Siehe Veranstaltungskalender 01.07.-03.07. in AIC Italienertreff

Suche gebrauchte, gute V7 750 oder 850 Auspuffanlage und Batterie-seitenteile. Tel. 05381/8899

Für LM IV und V original Seitendeckel, Krümmer, Heck (paßt auch bei Lario), Fußrasten, untere Gabelbrücke Alu hochglanz poliert neu! Tel. 06834/56609

Suche 1000 S, Speiche, 81 PS, wenig km, Tel. 0621/825436, Anrufbeantworter, rufe zurück

VK: Kurbelwelle, Gehäuse 1000 SP, Kolben-Zylinder 92 mm, Tank SP I, Drehmomentnockenwelle, 07544/71106

Verk. Vollverkleidung für LM I-III (teilbar), kompl. mit Zubehör, Preis VHS, Tel. 04956/3801

Moto Guzzi: Schwinge LM 3 pulverbeschichtet rot, 250,-; Zylinder 850 ccm LM 3, 26.000 km, 300,-; Gabel 35 mm mit Brücken poliert, Bitubos, rot pulverbeschichtet (Standrohre nur 15.000 km alt) 500,-; diverse Telefixstummel 35 mm, 50,-; Handbremszylinder PS 12 rund, wie neu, 70,-; Vollverkleidung, 2-teilig, 250,-; Gußräder Le Mans 3, Knickspeiche, 250,-; Brems-scheiben 300 mm LM 3, 2 Stück vorne, 250,-; Bremsscheiben 300 mm, orig. LM III, 200,-; Bekleidung: Kiwi Fiberglashelm schwarz, rot, weiß, Gr. 56, 120,-; Sidi Tourenstiefel, Gr. 42-43, 20,-; Tel. 0221/131655

850 T3 (Cali.) kompl. schlechter Zustand, 4.900,-, Tel. 09853/1566

Suche für LM II gebrauchte Zylinderköpfe und Speichenräder, Tel. 02902/57190

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Moto Spezial Anlasserabdeckung V2A poliert z.B. f. Cali II DM 75,-; Bartholli Verteilerkappe, gr. Modelle, alu-poliert DM 60,-; Fishtail-Auspufftöpfe chrom ohne Dämpfer, paßt an Guzzi Reduzierhülsen DM 100,-, Tel. 06202/24059, Markus verl:

Le Mans 3, Bj. 81, TÜV neu, 45000 km, neu bereift, 5900,-, Tel. 07461/14584



escher
Italienische Motorräder

Faszination MOTO GUZZI

Lichtmaschine mit CHIP

- verbesserte Frühladecharakteristik
- freies Rahmendreieck
- normaler Limadeckel mit Lüftungsrahmen bleibt erhalten
- nur 2 Leitungen von der Lima abgehend
- Batterieladung schon ab 1000 U/min.
- gegen Kurzschluß/Verpolung geschützt

WENN SIE MEHR ÜBER UNSEREN LIMA-UMBAU WISSEN MÖCHTEN, FORDERN SIE UNSERE INFOS AN!

Barbara Escher, Südkirchen
Unterstraße 70 • D-59394 Nordkirchen
Tel. 0 25 96/600 • Fax 0 25 96/38 00

Motalia Anzeigenmarkt

Na? Zuviel Urlaubsgeld auf dem Konto. Kein Problem!

Statt Klunker für die Perle lieber einen neuen Auspuff, poliertes Alu oder sowas?
Wir können Euch da zu Wahnsinnspreisen schnell zu tollen Teilen und Zubehör verhelfen.

Das haben wir Euch anzubieten:

Ölfilter gr. Mod. = DM 9,25 / **Unterbrechersatz** gr. Mod. = 20,- / **Zylinderschutzblenden** aus Alu poliert ab DM 69,- Satz / **Auspuffendöpfe** LM 3 chrom, Stück = DM 239,- / **transmoto Edelstahl Auspuffanlage** 2-2 = DM 1350,- / **transmoto 2-1 Auspuffanlage** chrom/Aluendtopf, sehr leicht = DM 1299,- / **LM 1 Verkleidung** mit Scheibe = DM 149,- / **Verteilerdeckel** aus Alu pol. = DM 95,- / **Mikuni-Flachschiebervergaser** TM-40, je Satz plus Abstimmung = DM 789,- / **Mikuni-Flachschiebervergaser**, rollengelagert, 42 mm Querschnitt, TM-42R je Satz plus Abstimmung = DM 915,- / **Kupplungsscheiben** Surfex, alte und neue Verzahnung je Scheibe = DM 55,- / **Kupplungsmittelmerrad**, alte und neue Verzahnung = DM 91,- / **Kupplungs-Set** = 2 x Surfex, 1 x Mittelmerrad, 1 x Zwischenscheibe = DM 215,- / **Stucchi-Kettenspanner** = DM 26,50 / **Zylinderkit** LM 1, 83mm = DM 330,- / **Zylinderkit** LM 3, 92mm (Satz) = DM 1110,- / **Zylinderkit** LM 3, 95 mm 1105 ccm, Satz = DM 1599,- / **Kurbelwelle** mit 82 mm ! Hub für DM 1635,- / **Carillo-Pleuel**, Stück = DM 480,- / Polierte orig. Pleuel für DM 500,- / **Stößelassen** für neue Mod. Stück = DM 17,- / **Alutrichter** 135mm lang aus dem vollen gedreht, poliert je Stück für 36er, 40er Dellos = DM 115,- / Erleichterte **Schwungscheiben** im Tausch = DM 310,- / **Anlasserzahnkranz** erl. im Tausch = DM 210,- usw. usw.

Bleifreiumbau incl. Ventilen und Führungen = DM 799,- innerhalb 8 Tagen !!!
Kurbelwellen schleifen, nur Pleuellagerzapfen DM 480,-, Pleuel und Hauptlagerzapfen = DM 580,- incl. härten der Welle und polieren der Lagerstellen. Super saubere Arbeit in 14 Tagen! Lagerschilder sind in den passenden Untermaßen günstig am Lager! Pleuel immer mitschicken!
Getriebeinstandsetzung inkl. Siri, Wedis und Dichtungen = DM 250,-. Benötigtes Material (Zahnräder, Schaltgabeln usw.) wird zusätzlich berechnet.
Wir hätten zwar noch mehr, aber ein Anruf und Ihr wißt noch mehr.

Wir machen Qualität, blitzschnell und zu bezahlbaren Preisen!

Volles Programm an Guzzi-Ersatzteilen, neu und gebraucht.
transmoto ist für Euch da werktags ab 19 Uhr bis 22 Uhr, samstags von 14 bis 17 Uhr.

Tel.: 02604/6166 Fax: 02604/7458 Anrufb.: 02604/6166

transmoto

transmoto-Guzzi U. Pfaff 56379 Winden Obertalstr. 4 b

Motalia Anzeigenmarkt

LM 3 in Originalzustand mit LM 5 Motor, ca. 20t km, Getriebe ca. 8t km. Alles neu: Bitubos, Konis, Kupplung, Bremsen und fast alle Lager. Alle Rechnungen vorhanden. Wertgutachten über DM 10.000,-. Zubehör: Lafranconis, Gepäckträger + 120er Hinterradreifen eingetragen. 2 Jahre TÜV, umständehalber DM 9.000,-, Bildzusendung möglich, Tel. 040/7337724

V 65, Bj. '83 i.T. Rahmen mit Brief, TÜV 9/95, Mot. bleifrei, Getriebe, Achsantrieb, Gabel, Räder, 05341/34322 ab 17.00 h

Suche Motorgehäuse eckig, Sitzbank V7 Sport 2-Mann, Schutzblech V7 Sport mit Rücklicht, Speichenräder, Tank LM 1, Tel. 0621/825436, Anrufbeantworter, rufe zurück

Verkaufe: 1x Falcone, Bauj. 52, kompl. restauriert 100%, deut. Brief, TÜV neu, Motor neu überholt, Chrom + original Lack neu, Fahrwerk überholt, Kabelbaum neu, Belege über 15000,-, Festpreis: 15400,-! 1x Astore, Bauj. 50 wie oben, für alles Belege! Festpreis: 16400,-! Beide zusammen Festpreis 30000,- beide voll alltagstaugl. oder für Ausstellungszwecke geeignet. Optisch wie im Guzzibuch von Colombo oder in Markt 2/91; Su. LM IV Schwinge, Tel. 069/774362 Hinrich Drews

Verk. Lafranconis für LM III/IV, 1000 S, VB 350,-, Tel. 06652/71170 abends

1000 S Teile! Rücklicht 30,-, Sturzbügel 60,-, Seitenteile links und rechts 80,-, Sitzbank mit echtem Lederbezug 200,-, original Blinker 4 Stk. 80,-, Vergasersynchronsteuerung (Moto Spezial) für 40er Vergaser mit 2 Satz Zügen 90,-, original Auspuffanlage 1000 S 1. Serie 300,- (S281), Tel. 05242/48764

escher

Italienische Motorräder



Barbara Escher
Südkirchen
Unterstraße 70
D-59394 Nordkirchen

Faszination MOTO-GUZZI

750 S

Le Mans I
Le Mans I
Le Mans II
Le Mans II
Le Mans II
Le Mans III
Le Mans III
Le Mans III
Le Mans III
Le Mans IV
T4
T4
T5
California II
California T3
V 1000 G5
SP 1000
SP 1000
V 1000 Convert
V 7700
V7 Spezial
V7 Spezial
V7 Spezial
V7 Spezial
V7700
V7/850 GT
V7/850 GT
V 35 C
V 65 C
V 65 Florida
Laverda 750 SF

Bj. '74, Doppelsch. (v), Sitzbank neu, TÜV rot/schwarz, 46.500 km, Bj. '76, orig. Zustand, TÜV rot/schwarz, 64.000 km, Bj. '76, techn. + optisch neu weiß/schwarz, 18.000 km, Bj. '80, orig. -top- TÜV rot, 40.200 km, Bj. '80, Halbschale m. TÜV rot/schwarz, 60.500 km, Bj. '80, orig. Zustand, TÜV rot/schwarz, 46.400 km, Bj. '83, orig. Zustand, TÜV rot/schwarz, 24.000 km, Bj. '82, 40er Vergaser-toprot, 16.000 km, Bj. '82, Verklgd., Höcker, Koni, Lafra. weiß/rot, 70.000 km, Bj. '84, Z.Köpfe, Kolben+Zyl. neu dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Endrohre neu, TÜV dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer, Batt. neu, TÜV rot, 14.700 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV weiß, 30.000 km, Bj. '85, orig. Zustand, TÜV schwarz, 22.500 km, Bj. '82, orig. Zustand, TÜV bordeaux-rot, 30.000 km, Bj. '80, guter Zustand, TÜV rot/weiß, 54.500 km, Bj. '82, guter Zustand, TÜV rot, 20.500 km, guter Zustand, Sturzb., Koffer, TÜV schwarz, 19.000 km, TÜV weiß, 40.000 km, Bj. '68, guter Orig.-Zustand weiß, 44.700 km, Bj. '71, Batt. neu - guter Zustand weiß, 28.000 km, Bj. '71, orig. Lenkerverkleidung weiß, 68.600 km, Bj. '69, guter orig. Zustand weiß, 50.800 km, Bj. '69, Unfall, Gabelschaden, weiß, 80.000 km, Bj. '69, Verklgd., Koffer, Scheibenbr. rot, 30.500 km, Bj. 71, Bereif., Sitzb., Batt. neu, TÜV metallik Lack, 38.000 km, Bj. '71 weiß, 27.000 km, Bj. '84, orig. Zust., TÜV, Lafranconis weiß, 15.000 km, Bj. '85, -top gepflegt- TÜV schwarz, 39.580 km, Bj. '88, orig. Zustand, TÜV rot, 91.800 km, Motor bei 60 tsd km überholt, gepflegter orig. Zustand, Speiche, TÜV

Nuovo Falcone Civil 11.800 km, Bj. '70, orig. Zustand
Nuovo Falcone - grün, 3.450 km, Bj. '71, Lenkerverkl., TÜV, Koffer
10x Nuovo Falcone - zum Herrichten

Tel. 02596/600 • Fax 02596/3800

Mo, Di, Do, Fr: 16.00-18.30 h • Mo, Do: 8.30-12.00 h • Sa: 8.00-11.30 h

Motalia Anzeigenmarkt

V 35 TT, 28.000 km, 2.700,-,
Tel. 09853/1566

Moto Guzzi: Speichenräder
Akront: hinten 3.00x18 mit
Metzeler ME1 Comp K 120/80,
3,6 mm VA-Speichen, aus der
Mitte gespeicht passend für LM
I-III o. ähnliche; vorne 2,15x18
mit Metzeler ME 33 Comp K 100/
80, 3,6 mm VA Speichen, ca.
2000 km alt, TÜV ohne Proble-
me, beste Kombination für
Serienfahrwerk, VB 1600,-;
Bremscheiben 300 mm orig. LM
III 200,-; Suche: Gutachten für:
Marzocchi M1R für Moto Guzzi
LM 3, Magura Stummellenker,
Tel. 0221/131655

Moto Guzzi 1000 S Neu-
fahrzeug, 14800,- DM, Tel.
08282/1545 Hdl.

Guzzi Tourenvollverkleidung
Gawa VT 54, Sitzbank King &
Queen, ½ Jahr alt, Tel. 04281/
6559

V7 700, 70/96, Top-Zustand, m.
Doppelduplex-Br. u. Cali-Sitz,
Verschl.T. neu, 6950,- DM und
Schwinge f. 850 T, 200,- DM,
Tel. 05564/1415

Daytona, Bj. 12.92, A+G, 6000
km, Hi-Reifen u. Inspekt. neu,
Sportauspuff + Chip, Zubehör,
VB 17800,-, Tel. 02564/1356

LM 3, Bj. 81, 44.000 km, neu
bereift, TÜV neu, guter original
Zustand, DM 6.500,-, Tel. 07461/
14584 (evtl. Anrufbeantworter)

Le Mans 3 Vollverkleidung Moto
Italia, Valpolini Einmanhöcker-
sitzbank, Alutank günstig
abzugeben. Preise unter Tel.
0542438177 oder 38707

1000 S, 81 PS, EZ 3/92, Speiche-
Umbau, 7500 km, Becker-Gepr.
u. Koffer, Ersatzteile, sehr
gepflegt, DM 13.000,-, Tel. 0421/
352517 (Anrufbeantworter)



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,-
Solange Vorrat reicht!

**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!



Reichlich Neufahrzeuge am Lager

"Pit's Moto Italia Import"

Hans-Thoma-Str. 2

78467 Konstanz

Tel.: 07531 - 54271

Fax: 07531 - 66041

Vergaser VHBT 30C li+re für T3,
DM 180,-, neuer Luftfiltereinsatz
DM 10,-, Tel. 06772/5433 nach
20 Uhr

Verk. Moto Guzzi 850 T4, weiß,
EZ 07/82, 44000 km, Krauser-
koffer, hi. Reifen neu gepfl. Zust.,
VB 5800,-, Tel. 04155/5114

Verk. V 65 NTX, Bj. 87, Erstzul.
89, VB 5800,-, Tel. 02951/5807

Suche kompletten Anlasser
(Bosch) für V 65, Erstzulassung
3/83, 040/486667

Verk. Tank LM IV rot, 150 DM,
Tel. 05247/6429

Motalia Anzeigenmarkt



aprilia

Motorrad-Technik

Ralf **SCHWEITZER** GMBH

Otto-Hahn-Str. 14
 ☎ 02452/25555

52525 Heinsberg
 Fax 02452/25544

V7 Spezial, weiß, Bj. 69, 34 PS,
 vollst. restauriert, TÜV 4/95, VHB
 8800,-, Tel. 040/6911533

Suche Moto Guzzi, auch defekt
 oder Unfallter bis DM 4000,-, Tel.
 030/7225726 ab 20 Uhr

Vk. NF-Civile, 33' km,
 Gespann wahlweise,
 Technik vom Feinsten,
 Mot. 3' km, 570 ccm,
 bleifrei, Doppelz., Zusatz
 Ölfilter + Leitung, erl.
 Schwungscheibe, verst.
 Speichen, etc., 0881/
 7478 ab 20.00

LM 1, technischer und
 optischer Zustand 1 +
 Teile, aus pers. Gründen,
 VB 10500,- DM, Tel.
 0731/74753 nur von
 16.00-21.00 Uhr

Verk. MG Stornello 125, 1
 Zyl., 4 Takt, Bj. 72, s. gt.
 orig. Zust., 12500 km, 12

PS, rot, fahrbereit, Preis VS, Tel.
 07231/560213

Cali III, Bj. 90, 67 PS, 60t km,
 TÜV neu, Köpfe neu, Zustand
 gut, VB 9500, Tel. 0931/281140,
 Stefan

Bleifreiköpfe 400,-, Doppelzündg.
 250,-, neue Andrews Spulen f.
 Doppelzdg. Stk. 135,-, EPM
 Räder 2,5/3" 980,-, DMB
 Wechselhöcker 290,-, Voll-
 verkleidung kompl. 190,-, Tel.
 0251/211721 ab 13.00

Suche: Bremsankerplatte für V7
 Sport vorne (neuerwertig), TÜV-
 Gutachten für Transconti Tank
 Sitzbank original, TÜV-Gutachten
 für Reifenfreigabe vorne 100/80
 18", hinten 120/80 18" oder 130/
 70 18", Tel. 02382/3380

Guzzi GT 850 „UR“-Cali 50"
 original mit TÜV 5900,-; V7 850
 GT 48" original + TÜV 4900,-;
 V7 Spezial, Motor überholt + v.
 Neuteile 5500,-; Tel. 08802/90312
 (öfters versuchen)

SP 1000 opt. T3, Speichenräder,
 Neuteile uvm., AT Getriebe V
 50III, TÜV 3/96, VB 3200,-, Tel.
 06752/6106

BARTHOLLI TITAN - STECKACHSE

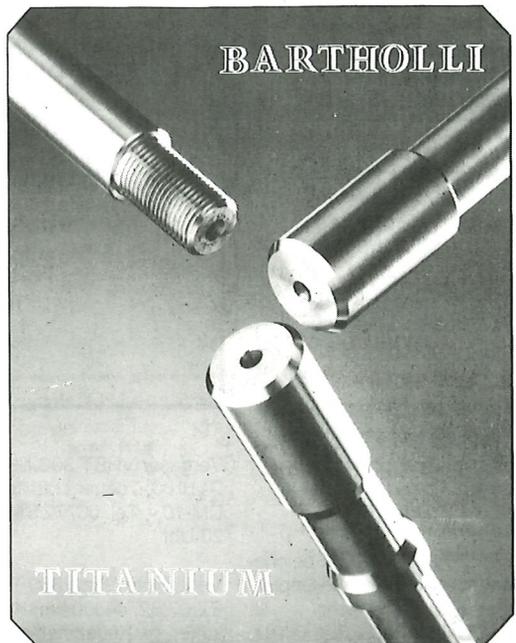
Das unschlagbare Leichtgewicht

Der Dichte herkömmlicher Stahl-
 werkstoffe (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. Edel-
 stahl, 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



Motalia Anzeigenmarkt

2 x Rahmen lackiert mit Brief - V7 750 und V7 850 GT. Motor V7 700, 550,- DM - Getriebe 250,- DM und viele Gebrauchsteile + Neuteile günstig zu verkaufen. Tel. 08282/1545 Hdl.

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

Verkaufe von MG Mille GT (Bj. 1990) wegen Gespannumbau (1993): Gabel 35 mm (ohne Brücken), Schutzblech vorn (rot), 2 Blinker, orig. Spiegel, Tel. 0551/302-7102 oder 05506/7333

Verk. für V 50 Monza bzw. V 35 Imola (2-Ventiler): Obere Gabelbrücke 75 DM, Drehzahlmesser 50 DM, orig. Lenkerverkleidung mit Haltern und Scheinwerfer 200 DM, Tel. 04631/3681

Verkaufe LM II Rahmen, 2 unterschiedliche LM Schwingen, LM II Gabel, 2 T3 Tanks, verschiedene Sitzbänke, Guzzi-5-Gang-Getriebe, auf Wunsch überholt, 1x 850 Zylinder + Kolben neu, versch. gebrauchte Zylinder + Kolben für Guzzi, 1x 250 Hiro Bultaco Motor (Sammy-Miller), 1x Motobi Catria 175 4T Tank. Tel. 05381/8899

Moto Guzzi V7 850 GT, EZ 72, weiß, voll restauriert, 50 PS eing., V2A Schrauben und Auspuff, Rahmen kunststoffb., Koffer, gr. Scheibe, Ledersitzbank, 2 Zusatz Scheinw., Borrani Hochschu., TÜV neu, kein Behördenfahrz., VB 9500 DM, Tel. 04432/1610

MG 1000 SP, Bj. 81, TÜV 4.96, 46000 km, Krauser-Koffer/ Gepäckträger, Konis, Sito-Auspuffanlage, VB 5500,- DM, Tel. 07531/16948

SILENT HEKTIK AUTOMOTIVE HARD & SOFTWARE



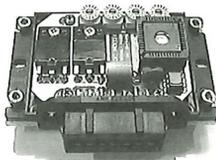
MOTO GUZZI :

Digitale Zündanlage für den Verteiler 16 Zündkennlinien umschaltbar keine Blackbox - nur drei Kabel
Zündkit mit 2 St. AluCoil DM 697,-
Zündkit mit 1 St. MasterCoil DM 797,-
Zündkit mit 2 St. MasterCoil DM 997,-



DAS ORIGINAL :

Bosch-Lima Regler mit Diodenplatte extrem hoch Belastbar 14V 27A extrem Zuverlässig durch Kühlrippen seit 8 Jahren hundertfach bewährt moderne Hybrid-Bauweise
Micro-Chip-Kontroller DM 287,-



DER MONSTER-ZÄHMER:

digitale Zündanlage für alle Ducatis verbesserte Laufkultur höhere Zündspannung für Kokusan Rotor & Pikups mit 4 Schaltern frei programmierbar Zündbox DM 797,-



MasterCoil :

die einzige symetrische Zündspule die stärkste Doppel-Zündspule 160mJ die höchste Zündspannung 44kV Glasfaser verstärktes Gehäuse
MasterCoil 2.7Ω 2 Ausgänge DM 197,-
MonoCoil 2.7Ω 1 Ausgang DM 197,-

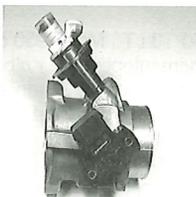


PowerZündkabel :

V2A Spirale auf magnetischen Kern nur 1kΩ - aber 100% Funkenstört mit langlebigen Gummisteckern



25cm DM 27,-
50cm DM 27,-
75cm DM 27,-



ZÜND & EINSPRITZUNG:

Niederdruck-Saugrohr EFI für 2Zyl. funktioniert mit Serien-Lima's durch stromsparende PWM-Regelung für Lambda & Kat Betrieb
36er - 42er - 50er Drosselklappen mit Schraubendreher abstimmbar für Normal- & Doppelzündung
Komplettkit ab ca. Ende '94

Anton Kurpas Steinstr. 30 D-59425 Unna Tel. 02303-66186

Motalia Anzeigenmarkt

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

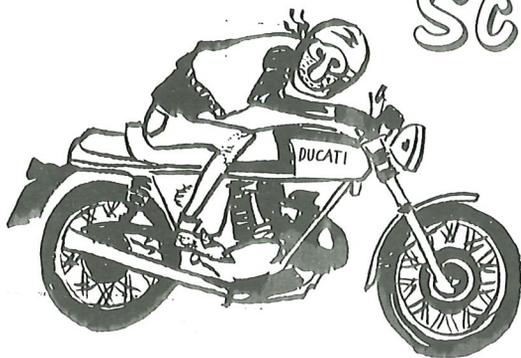


Verkaufe zum Festpreis von 9.500,- DM: Cali II, 1. Hand, ca. 115.000 km, bleifrei, stahlummantelte Bremsleitungen, hohe Scheibe, Lackierung schwarz-weiß, HochschulterSpeichenräder, vorne VA Speichen, 120/90 hinten, 110/90 vorne, Ambassador-Sattel schwarz-weiß, Metallkoffer und Werkzeugkästen, kontaktlose Zündanlage, CEV-Amarturenschalter der 93er Modelle, Alu-Sonderanfertigung der Tacho/Drehzahlmesser, TÜV neu und und und. Original Sattel, Koffer etc. vorhanden. Willy, 06108/68454

V7 Ambassador, TÜV + Reifen + Batterie neu, VB 6000,-, Tel. 05381/8899

Verk. LM I, Bj. 78, TÜV 7/95, 5500,-, Tel. 0931/412952 Klaus verlangen

V7 700, EZ 73, TÜV 6/95, rot, gepflegt, Batterie, Reifen, div. Verschl.-Teile neu, VB 7500,- DM, Tel. 0211/5560639



Scuderia Classica

Morini Ducati
Guzzi Laverda u.a.

Motorräder · Ersatzteile
Zubehör · Service ...

Ruhlsdorfer Str. 158 · 14513 Teltow (b. Berlin) · Tel./Fax 03328 - 47 16 20 + 0172 - 857 79 63

Für V 50: kpl. Satz gerader Ansaugstutzen + Trichter (Alu), Tel. 06151/76340 oder 06206/707590

Le Mans, Bj. 79, Techn. + Opt. 1a, 7900,- DM; Renngetriebe neu kmpl. 1990,-; Standrohre f. Fi Gabel 40ø neu mit Innerein a 250,-, div. Stummel a 45,-, Tel. ab 13.00 0251/211721

Vk. 850 T3 i.T., Motor 950 ccm, Drehmomentoptimiert, Kolben Zyl. Ø92 LM III. Suche: Lafranconi LM I/II, schwarz u. gut. Zust., Tel. 07544/71106

850 T3 Chopper Umbau, alles Einzelanfertigung mit TÜV Eintrag, umständehalber zu verkaufen, Preis: VS, Tel. 07121/470502 ab 19.00 Uhr

Guzzi 850 T3 Speiche komplett zum Aufbauen 2000,-, dazu Teile zum Aufbau 300,- (Liste 1000,-); V7 Sport Mix aus Sport + LM Teilen ohne V-Rad sonst komplett aber Motorschaden 1500,- FP, 08802/90312

Suche V 65 Lario Rahmen oder Unfallmaschine zum Ausschleppen, Tel. 09132/40971

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. 1000 SP, silber, EZ 7/83, Originalzust., 50.000 km, gepflegter Zustand, neu bereift, TÜV, VB 5.300,- abends, Tel. 05308/4352

Suche: Kontaktlose Zündanlage für LM 1, 2 Mann-Höcker mit ABE, original LM 1 Lenkerarmaturen, Zündspule, Tel. 06074/99661

Moto Guzzi 1000 S, Neufahrzeug, Baujahr 1993, 14.800,- V7 Sport, Baujahr 1973, sehr guter Originalzustand, 10.600,- Tel. 06725/1717 Hdl.

V 50 Monza, Bj. 82, TÜV 8/95, Motor generalüberholt (Kolben, Zylinder, Ventile, Haupt- u. Pleuellager neu), seitdem 15.000 km gelaufen, Rahmen neu lackiert, sehr gepflegter Zustand, VB DM 4400, Tel. 02244/3686

Verk. v. LM IV: orig. Auspuffendtöpfe neuw. ca. 2000 km, 250,-, ggf. Tausch gg. guterh. off. Laffis, Hauptständer, Lenkerarmaturen li, re, VS, Tel. 0201/482842

LM I, gener. überh. (Belege), 992 ccm, Nicasil, P3, bleifr., ø 40, Transconti Kuppl. + E-Kit, Batteriekasten unt. Getriebe, Zahnriemen, Piranha-Zünd., Alu-Tank, Monza-Höcker, M1R Gabel, Veglia-weiß, Merani-Rasten, Lafranconi, (Classic-Umbau), erst 5000 km gel., VB 13800,-, bei Interesse Brembo Bremsanlage D'Oro zusätzlich, Pr. VB, T. 0511/804763

Verkaufe Felgen LM IV 150,- DM, Satz Felgen für 1000 S od. LM V mit Bereifung 450,- DM, Zylinderköpfe rund 400,- DM, Tel. 08121/46688 ab 17.00 Uhr

Suche dringend für V 1000 I (Convert) „Antriebsschnecke“ für's Tacho, Tel. 030/3444308

MIKUNI TM 40
RACING CARBURETORS

**Kompletter Satz
inkl. Prüfstandsabstimmung**

Moto Guzzi: 980,- DM

Ducati: 1180,- DM
750 SS
900 SS
Monster

- Motoroptimierungen
- Spezialteile
- Kupplungen
- Zündanlagen
- Prüfstandsarbeiten

HTM Moto
GUZZI-SPEZIALTEILE

Hartmut Taborsky • Oberforstbacher Str. 101 • 52076 Aachen
Telefon 02408-1761 • Telefax 02408-2750

CONVERTEX, Aachen

Motalia Anzeigenmarkt



Jann Kramer

italienische Motorräder und andere Klassiker

Motorräder

Teile u. Restauration

Ducati und Moto Guzzi
Direktimport mit TÜV + Garantie

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

Guzzi California II, 40.000 km	9800,-
Guzzi V7 Sport, 100 % orig.	8500,-
Guzzi LM III, 17.000 km	7500,-
Guzzi 850 T5, 9.000 km	5000,-
Guzzi 1000 Convert, 23.000 km	4800,-
Guzzi 350 NTX, NEUFAHRZEUG	7200,-
Ducati 350 F3, fast neu, 600 km!	8000,-
Ducati 350 Scrambler	3500,-
Ducati Pantah 600, 23000 km	6800,-
Ducati 450 Racer Spezialumbau	4000,-
Ducati 750 S Rund	12000,-
Ducati 750 SS Rundmotor Racer	25000,-
Ducati 750 GT Rundmotor	6800,-
Ducati 900 NCR	13500,-
Ducati 900 MHR I	15000,-
usw., usw.	

V 65, 1. Hd., Classic-Umbau, ca.
50.000 km, Bj. 83, guter Zustand,
VB 4500 DM, Tel. 030/
4331806

Ago-Fußrastenanlage für LM
3 zu verkaufen. Tel. 07805/
5535

Verkaufe Moto Guzzi Nuovo
Falcone, viele Neu-Teile, gu-
ter Zust., absolut fahrbereit,
Preis VB, Tel. 030/3444308

Verk. von SP/NT 2x Zylinder-
köpfe mit Ventilen, Einlaß 36
mm Ø, Satz 350,-; Satz orig.
Auspuffanlage m. Interferenz-
rohr 200,-; orig. Stummellen-
ker LM 2/3 chrom 50,-LM II
Lenkerverkleidung m.
Scheinwerfer, rot, 150,-; LM 4
Lufikasten m. neuen Filter
50,-; nach 18.00 Uhr 06348/
4229

VHS, Tel. 07171/76975

Verkaufe
LM IV, EZ
3/86, Um-
bau 93,
White-
Power: Up
Side Down,
Alu Stum-
mel, Len-
kungsdäm-
pfer, Koh-
lefaser-
kotflügel,
Silent-Hek-
tik: Digital-
Zündung,
Master-
Coli,
Siche-
rungsbox,
Limakontroller.
Doppelscheibe,
Spiegler Stahlflex,
P3, Transconti
(150 Nm), Valeo,
Däs-Fußrasten-
anlage, 3/4
Verkleidung, Alu-
Cockpit, Veglia
weiß, Alu-Lima-
deckel, Preis



**Vertragshändler
in Holstein**

DUCATI



MOTO GUZZI aprilia

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

Verkaufe für Le Mans I/II/III
Valpolini-Sitzbank, Preis VHS,
Tel. 07531/16948

**Liebe Sabine, Lieber Uwe vom
transmoto-Club, wir wünschen
 Euch alles Gute und Liebe zu
 Eurer Hochzeit. Die Mäxe**

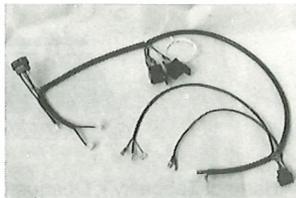
Suche Motor eckig, getunt mit Ø
92 oder eckig. Motor zum
Aufbauen. Tel. 09233/2424 ab
18.00 o. 8204 (tagsüber)

Für alle großen Guzzi:

- ◆ freies Rahmendreieck?
- ◆ unübersichtlicher Kabelsalat?
- ◆ Licht nicht richtig hell?
- ◆ Optik hui - Elektrik pfui??
- ◆ 18 AH Batterie reicht??!

Die Lösung:

Hubi's Minikabelbaum:
Die ganze Elektrik komplett neu
+ mit Erfolgsgarantie:
Kabelbaum, Regler, Gleichrichter,
Sicherung, Relais u.s.w.



DM 589.-

**Hubi's heißer Draht:
Tel. 07644 7228**

Das i-Tüpfelchen für jede Edel-GUZZI

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. Motor und Getriebe von V
35, Preis 600, 300 DM. Sonst
keine Teile. Tel. 02464/2876

MOTALIA erscheint immer
Mitte des Monats

Laverda

Laverda 1000, Bj. 78, Speiche,
Koni, VA-Auspuff, Witt-Zündung,
140 hi. Reifen, Jota Fußrasten
usw., 0511/5799457

750 SF, Bj. 72, Bestzust., alles
Original, orig. Lack, sehr gepflegt,
22000 km, DM 5700,-, Tel.
02065/66317

Laverda 1000/1 neu aufgebaut,
9000 DM VHB oder Tausch
gegen Enduro od. Gesp. mit
Wertausgleich, 06744/8972

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -

VA Auspuffanlagen

für fast (alle) Europäer

z.B.: Komplettanlage Morini 3½	Satz 990,- DM
Komplettanlage Guzzi Cali II	Satz 1125,- DM
Komplettanlage LAV 750 GT	Satz 925,- DM

VA AUMANN Tel. + Fax
04432-1610

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -

Verk. Laverda 3 CL, läuft nicht,
18t km, original, FP 3300,- DM,
040/7532101 abends ab 18.30

Suche für 750 SF 1 2-Personen-
Sitzbank, Tel. 0661/61193 oder
61196 nach 18.00

SFC Felgen, Schwinge, Tomma-
selli Stummellenker, Knicklenker,
Trichter kurz, KN, Krümmer für
eine frühe SF, Lampenhalter
1000, Schutzblech 1000, 3-1
DGM 10867 S/C, HKZ-Zündung
überprüft, Tel. 0431/676626

**Laverda 750 GT mit Brief, ohne
Motor, sonst komplett, 2500,-
DM, Tel. 08282/1545 Hdl**

Suche Lucasschalter für Laverda
750 SF, Tel. 07434/8841

Neu im Münchener-Osten

Kini's Classic's

Laverda + weitere italienische Motorräder
Ersatzteile für 500-1000er Laverdas neu + gebraucht

1000 3C, Bj. 74, Doppelscheibe, Borraris, 100% original o. TÜV	4600,-
1000 3CL, Bj. 76, Doppelscheibe, Gußr. als Teileträger, 85% komplett	3200,-
750 SF2, TÜV + Auspuffanlage komplett und vieles mehr neu, 1-2 Mann Sitzb.	5700,-
750 SF2 Doppelscheibe, Borraris 80% komplett, Teileträger	3200,-
900 SS Ducati, Bj. 77, 85% restauriert, 1a original, sehr viele Neuteile	16800,-
900 Benelli SEI Demharter-Sport, 1 von 18 Stk., PVM-Felgen, Cantilever-Schwinge, Zustand neuw.	12.000,-

Komplettes Brembo-Bremsenprogramm

Mein Angebot z.B. Bremssattel P 08 im Tausch für 120,- incl. Kolben, -Dicht,
Stift, -Entlüfter und Belagsatz

Weitere Leistungen:

Eigene Sandstrahlerei - alle Strahlmittel, polieren, verchromen, vernickeln usw.
einspeichen + zentrieren

**Robert Kieninger, Römerstr. 3
85551 Kirchheim b. München
Tel. 089/9043994 ab 18.00 Uhr**

Verk. Laverda 1000, Bj. 74,
TÜV neu, Speichenräder,
VB 7300,-; Laverda 1000,
Bj. 74, Gussräder, Witt-
Zündung, TÜV-neu, VB
9800,-, beide Rahmen
beschichtet, Teile für
1000-180 Grad zu verk.,
Tel. 07541/28068 (21 Uhr)

Morini

Verkaufe Motor 3½,
Original + kpl. 850,- DM, 1.
Hd., 27000 km gelaufen,
Tel. 040/3901551

Verkaufe Aufkleber für
Tank, rot, 2 Stück 6 DM
inkl. Porto. Tel. 0431/
789942

Verk. 3½ Hinterradschwinge
90,- DM, 2-Mann
Sitzbank 50,- DM,
Motorständer rot, für 3½ +
500, 150,- DM, Tel. 040/
3901551

Motalia Anzeigenmarkt



**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**

Motorradbekleidung

im klassischen
rot

Schuberth

Super Visor III

zum

Probefahren

und

Motorradreifen von:

Bridgestone

Michelin

Hamburger Landstr. 19a

21357 Bardowick (an d. B 4)

0 41 31 / 12 91 11

Verkaufe Ersatzteilkatalog
Morini 3½ Sport + Touring in
deutsch DM 16,-, Übersetzung
Arbeitsheft 125-500 ccm
DM 25,-, Tankaufkleber, schwarz
glänzend, Schriftzug mit Falken,
je paar DM 15,-, T-Shirts weiß,
schwarz beflockt, Schriftzug mit
Falken DM 26,-, Jörg Pepping-
haus, Am Gersnacken 3, 51709
Marienheide, Tel. 02264/8893 ab
ca. 18 Uhr

Morini 350 K2, EZ 87, 40000 km
+ div. Teile, 3400 DM, Tel.
07150/6936

Morini 3½ Sport, Bj. 77, Speiche,
Doppelscheibe, Lafranconi, guter
Zustand, ohne deutschen Brief,
2600,-, Tel. 02309/77530

Verk. Krümmernütern
für Morini 3½ mit 4 mm
Stirnlöchern aus Alu. 2
Stück DM 50, Tel.
0431/789942

MV Agusta

Suche für 125 S, '77,
div. Teile, insbesondere
Rahmen u. Schwinge,
sowie sonstige Infos,
0711/8892475 oder Fax
0711/2571382

MV Agusta 350 Ipotesi,
sehr guter Zustand,
läuft, aus Bella Italia,
DM 5800, Tel. 07235/
8562

Für 350 electronica: 1
Satz Kolben (neu) ø
63,8; Für 350 Ipotesi:
Zylinderkopf neu,
Kurbelwelle, 1 Satz
Felgen mit Br. Scheiben,
Zündung neu kpl. +
diverse Einzyldr.teile,
06151/76340 oder
06206/707590

GFK-Bauteile für italienische Motorräder

seby.poly

ATTENZIONE ! ▼▼▼▼▼▼▼▼

FVT GmbH
Jülicher Straße 336
52070 Aachen
Telefon: 02 41 / 18 22 188
Telefax: 02 41 / 18 22 142

2 x 125 S, Bj. 1975 + 76 komplett
u. original VHB je 3500,-, Tel.
07031/801003

Gespanne

Vk. NF-Civile, 33' km, Gespann
wahlweise, Technik vom
Feinsten, Mot. 3' km, 570 ccm,
bleifrei, Doppelz., Zusatz Ölfilter
+ Leitung, erl. Schwungscheibe,
verst. Speichen, etc., 0881/7478
ab 20.00

Sonstiges

Verschiedene Dell'Orto Vergaser
zu verk. 20er und 24er li. und re.
a 50,- DM. Tel. 07235/8562

Firma Moto Wurster, Ettlingerstr. 22, 75210 Kelttern

Ducati 750 F1, Bj. 87, Motor getunt, Kehin 41, Marvic-Räder + alle Originalteile	15.000.-- DM
SP 5, 888, Bj. 93	25.000.-- DM
SP 3, 888, Bj. 91	20.000.-- DM
851,2-Sitzer, Bj. 91	17.000.-- DM
851, Monoposti, Bj. 90, Pankerl-Pleuel	17.000.-- DM
MHR 900 + 1000	Preis auf An.
4x Le Mans 3 Zustand 4 - 1.5	4.500.-- - 7.000.-- DM
Morini 350 Valtelini, Speichenräder, Doppelscheibe, Motor 420 ccm	3.500.-- DM
V 750 Sport kpl. in Teilen	4.500.-- DM

ständig interessante Angebote an neuen und sehr guten
gebrauchten Ducatis, Moto Guzzis, Bimotas.

Anrufen lohnt.

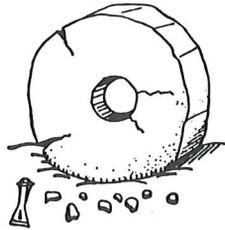
Telefon und Fax 07082/1483 oder 07248/8227 nach 18.00 Uhr

Motalia Anzeigenmarkt

BÖHM - Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-75446 Wiernsheim
☎ 07044/5732



Wer hat Interesse (Frau o. Mann),
Ideen u. Speed, mit mir ein
Geschäft für Motorräder/Zubeh. u.
Ersatzf. zu planen/eröffnen?, Tel.
0405522633 o. 041032986

Vergaser VHB 20 F li+re, DM 70,-
; Vergaser VHB 25 B, li+re, neue
Schieber, neuer Dichtungssatz
mit Alu-Ansaugtrichter, DM 150,-,
Tel. 06772/5433 nach 20 Uhr

Hallo Alex! Alles Gute zum
Geburtstag. Gruß Mick und
Kerstin

Suche Marzocchi Gabelstand-
rohre 32 ø, Länge 51 cm für
Motobi, Tel. 07171/76975

Ago-Fußrastenanlage für LM 3 zu
verkaufen, Tel. 07805/5535
Innocenti SX-150, Jg. 67, 20245
km, Original läuft Papiere, Moto
Morini o.P. 125 Corsaro, 65, Moto
Morini 125 H, 78 alle verzollt,
Motor Galletto, Vespa VNB6M,
Gilera 124, CH 0041-31-3720002

Suche Explosionszeichnung von
Forcella Italia Gabel (LM III), Tel.
u. Fax 05624/8121

Suche
Motorradstiefel
Gr. 41, Tel.
0431/789942

Verkaufe 3
Akront-
Flachschulter-
felgen, 40-Loch:
2,15x18,
2,5x18, 3,0x18,
je 100,-, Tel.
07142/54508

XT 500, Bj. 76,
kanadische
Version, alle
Motorteile und
Lager 1 Jahr
alt! Klassische
Umbauten: 14l
Tank, Leder-
sitzbank,
Chrom, 12 V,
alles
einge-
tragen,
bei
Kettenriss
Kurbel-
gehäuse
leck
ge-
schlagen, Prost Mahlzeit,
DM 4000,-, Tel. 0511/
456182

Ciao, Mitglieder des MC
UCCELLOS, Frank

In letzter Minute

Verkaufe von LM III aus Umbau
z.B. Tank, Sitzbank, Gleichrichter
und vieles mehr. Tel. 0571/43805
ab 18 Uhr

Verk. Malossi Rennvergaser 42,5
mm. Tausche gegen 38 Dell'Orto.
Verk. BMW GS 1 Mann Sitzbank
neu (alte Ausführung) VHB.
Suche gebrauchte Yamaha XT
600 Pleuel und Rotax 560/600
Pleuel. Tel. 09383/6223

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Ducati 175 Sport OHC	1800,-
Ducati 350 Pantah	2700,-
Ducati 500 Pantah	4500,-
Ducati 650 Pantah, TÜV neu	6500,-
Moto Guzzi 250 Airone Sport	4000,-
Moto Guzzi 350 Imola, TÜV neu	3300,-
Moto Guzzi V 50 II	2700,-
Moto Guzzi 500 CF Falcone	3400,-
Moto Guzzi NF Falcone, blau	4100,-
Moto Guzzi V7 700	4400,-
Moto Guzzi 750 Sport mit Scheibenbremse	6500,-
Moto Guzzi LM I, orig. Zust., Stirnräder	6500,-
Moto Guzzi LM II, weiß	6000,-
Moto Guzzi 1000 Convert	5100,-
Moto Guzzi 850 T3, Speichenräder	5200,-

Weitere Motorräder auf Anfrage

Rainer Bollgrün
Ratzenried - Klinglerweg 9
88260 Argenbühl b. Wangen im Allgäu
Tel: 07522/4411, Fax 07522/5201
Mobiltel. 0171/3303965

Verkaufe Sportboot für Gespann-
umbau. Tel. 0491/12614

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterung

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Stefano



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

Benelli 125 Leoncino, guter Originalzustand	1.500,-
Benelli 175 Sport, 4 Takt, 1 Zyl.	700,-
Ducati 98 ccm, 4 Takt, Bj. 57	900,-
Gilera 175 ccm "rossa extra", Bj. 57	1.800,-
Laverda 250, 2T, Enduro, fahrbereit	2.000,-
Laverda 750 SF 1 u. SF 2, gt. Zustand	ab 4.800,-
Moto Guzzi Falcone Sahara, Topzust., 500 km	6.500,-
Moto Guzzi CF-Falcone, gt. Originalzust.	4.200,-
Moto Guzzi NF-Falcone, Originalzust., 20.000 km	3.200,-
Moto Guzzi NF-Falcone, nicht komplett, Motor gut	1.800,-
Moto Guzzi V 50 III, gt. Originalzust., läuft s. gut	3.200,-
Moto Guzzi V 35 Imola mit TÜV, gt. Zustand	ab 2.800,-
Moto Guzzi Stornello Sport 125 - 160 ccm	1.000,- - 1.600,-
Moto Guzzi Le Mans 1000, gt. Originalzust., TÜV	6.500,-
Moto Morini Camel, gt. Zust., 14.000 km, TÜV	3.000,-

**Weitere Klassiker auf Anfrage,
Liste anfordern!**

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

Suche für Moto Guzzi LM I orig.
rechte Vorderradbremszange.
Tel. ab 20 Uhr 08741/3800 öfters
probieren!

Verkaufe für Guzzi: Leichte
Ergalkupplung neuw. 480,-,
Originalkupplung mit erl Anlasser-
kranz 250,-, Getriebe 800,-, T3
Calisitzbank incl. Chrombügel
150,-, Tel.: 0234/583784

Moto Guzzi LM III, Bj. 85,
46000 km, TÜV neu, Lack
neu, Stahlflex, absolut
original, Zustand sehr gut.
VHB 6300,-, 07236/7643

Suche Moto Guzzi LM I o. II
Rahmen mit Brief. Motor LM
III o. IV mit Getriebe. Tel:
02445/7896, Fax: 02445/
5738

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterung

Neu Verstellbare Radabdeckung Neu

**Erleichtert den Hinterrad-
ausbau. Für fast alle Model-
le mit 140er, 160er oder
180er Reifen. Gerade oder
runde Form in Ganz-Metall,
schwarz
DM 149,- plus NN**

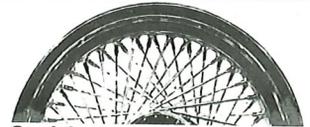
Bertram Sattler Heinstr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Fiat 500 F, Bj. 71, 78000 km, TÜV/Asu neu,
verschl. Teile neu, voll alltagstauglich,
Zustand sehr gut, Lack super, VHB 3200,-,
Tel. 07236/7643

Tausche Zyl. Köpfe 750 S (SS-Umbau)
gegen LM III Köpfe und weitere Motorenteile
von LM III. Tel. 05475/1395 ab ca. 17.30 Uhr

**Die nächste MOTALIA erscheint
am 16. Juli.
Redaktionsschluß ist der 2. Juli.**



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



Die bei den **MAX**-Motoren bewährte **LANGHUB-KURBELWELLE** mit einem Hub von 82mm kann auch in Ihre Guzzi eingebaut werden. In Verbindung mit einer Komplettkur, sowie einer sorgfältigen Montage mit anschließendem Prüfungsdiagramm, erhalten Sie den absoluten Drehmomenthammer.

MAX 0682 **DM 1.695,00**



11. ADAC/MCS Motorradrennen
Hockenheimring, 9. April 1994
 Klasse BoT

Platz 1: Max Racing Team
 Fahrer: Jens Hofmann
 Motorrad: MAX Guzzi
 schnellste Runde: Jens Hofmann in Runde 2

Höchste Verarbeitung und edelste Materialien machen diesen **KRÜMMER** zu einem echten Power-Artikel. Absolut drehmomentsteigernd. \varnothing 42mm, Edelstahl (V4A) poliert.

MAX 1211 **DM 670,00**

ERLEICHTERUNG DER SCHWUNGMASSE für ein müheloses Beschleunigen und ein verbessertes Ansprechen auf die Gasgriffkommandos.

Erleichterung der Schwungscheibe

MAX 024 **DM 320,00**

... des Anlasserzahnkranzes

MAX 023 **DM 195,00**

... der Kupplungsdruckplatte

MAX 022 **DM 120,00**

M. Hartmann
 Villinger Strasse 7a
 75179 Pforzheim
 - Alemania -
 Maxfon 0 72 31 - 35 39 21
 Maxfax 0 72 31 - 35 41 50

MAX EDELTEILE

DUCATI

MAX- Corsa.

Die neue Linie
für Ducati.
Auspuffanlagen,
ausschließlich aus
hochwertigsten
Materialien gefertigt.
Entscheiden Sie selbst:
Entweder die für den
Rennsport perfekt
abgestimmte Kombination
aus Carbon und Edelstahl,
für Puristen aus
reinem Edelstahl
oder absolut exklusiv
aus Titan.

MAX

M. Hartmann
Villinger Strasse 7a
75179 Pforzheim
Alemania

Maxfon 0 72 31 35 40 63
Maxfax 0 72 31 35 41 50

