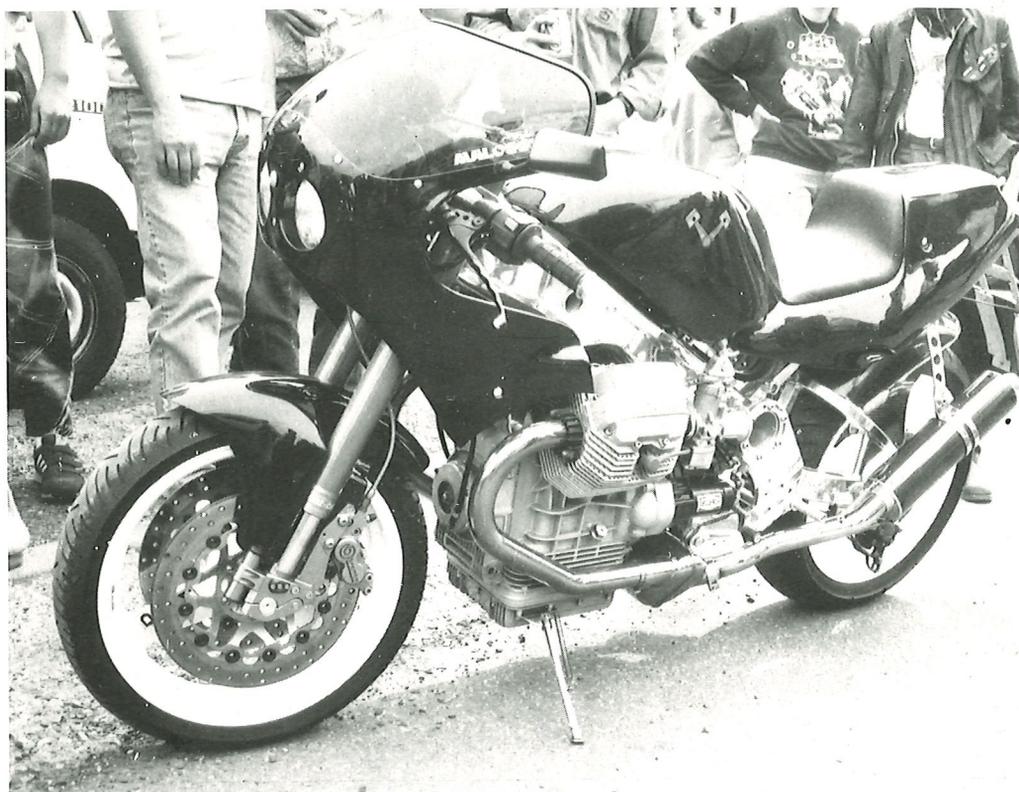


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Moto Show Bologna

Vorstellung: Over-Ducati

Guzzi Daytona in der BOT

Reisebericht Frankreich

BESTELLT ! VERPACKT ! VERSCHICKT !

hübner + partner · bs



ALLE MOTO-GUZZI-TEILE INNERHALB VON 24 STUNDEN

*Kostenloser 176-Seiten-Katalog. Jetzt schriftlich anfordern,-
Postkarte genügt.*

Modernste Logistik
macht es möglich.
Wir verschicken jeden
Artikel (über 14000
verschiedene Teile
ständig am Lager)
innerhalb von 24 Std.
nach der Bestellung.



Durch ständigen Direkt-
import aus Italien ohne
Zwischenhändler können
wir zu garantierten
Niedrigstpreisen liefern.
Alle Guzzi-Teile mit
der vollen deutschen
Stein-Dinse-Garantie.

STEIN-DINSE GmbH
Im Alten Dorfe 3f • 38112 Braunschweig
Telefon 0531 - 210 210 • Telefax 05321 - 314140

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 Rübeseben

Weitere Mitarbeiter:

alle Inserenten und Leser

Gültige Anzeigenpreisliste:

Nr. 1/94, bitte anfordern

Redaktionsschluß:

jeweils der 1. des Monats

Druck:

Rudolf Stade, Kiel

Bankverbindung:

Postgiroamt Hamburg (BLZ 200 100 20)
Konto Nr. 758764204

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 können
in solchem Fall nicht anerkannt werden.

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

Hallo Italienerfreunde!

Hatten wir im Frühjahr noch leichte Probleme, unser Heft zu füllen, so können wir uns in den letzten Monaten über eine Beteiligung der Leser an dem Inhalt der Motalia nicht beklagen (hoffentlich bleibt das auch im Winter so!). Außer Artikeln haben wir in den letzten Monaten sehr viele Kleinanzeigen bekommen (Winterzeit = Bastelzeit !?!). Ich glaube, keine andere Motorradzeitung Europas kann ähnlich viele italo-bezogene Kleinanzeigen vorweisen. Auch die Akzeptanz durch die Händler ist deutlich gestiegen. Im Moment haben wir pro Heft über fünf neue Inserenten. Noch nie hatten wir so viele gewerbliche Anzeigen im Heft wie in diesem Monat. Mit dieser Ausgabe haben wir auch die ersten Anzeigen mit Schmuckfarben im Innenteil der Zeitung. Die direkte Folge ist, daß die Motalia durch mehr Artikel, Werbung und Kleinanzeigen immer dicker wird. So ist dieses Heft mit 76 Seiten die umfangreichste Motalia, die wir bisher fertiggestellt haben. Damit ist diese Ausgabe glatt 16 Seiten dicker als das Januar-Heft des letzten Jahres. Im Schnitt wird das Heft alle drei Monate vier Seiten dicker, und wenn wir weiterhin einen so erfreulichen Zuspruch ernten, wird diese Tendenz hoffentlich beibehalten.

Zusammen mit dem Umfang des Heftes steigt auch die Auflage kontinuierlich. Pro Monat können wir ungefähr 50 neue Abonnenten verbuchen. Da wir im letzten Jahr kaum Werbung für die Motalia gemacht haben, ist dieser Leserzuwachs wohl hauptsächlich auf Mundpropaganda zurückzuführen. Hiermit möchten wir uns bei allen treuen Lesern bedanken, die uns anderen Italo-Fahrern/innen empfohlen haben. Leider gibt es noch viel zuviele Italo-Fans, die die Motalia gar nicht kennen. Daher wollen wir das neue Jahr verstärkt dazu nutzen, die Motalia bekannter zu machen. Wodurch gleichzeitig wieder die Attraktivität der Motalia gesteigert werden soll, denn mehr Leser bedeuten auch mehr Artikel und Kleinanzeigen und machen die Motalia für Inserenten noch interessanter.

Euer Motalia-Team

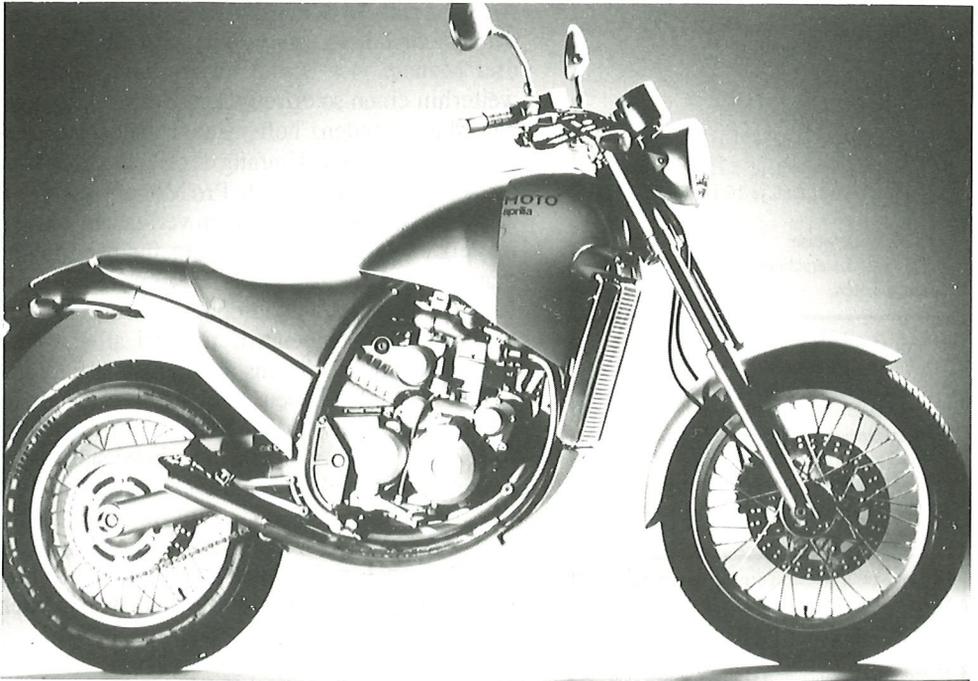
Neuheiten in Bologna

Zwar war die IFMA in Köln die größte Motorradmesse des Jahres 1994, auf der normalerweise die Neuheiten vorgestellt werden, aber für die Moto Show in Bologna haben sich die italienischen Hersteller doch noch ein paar neue Modelle aufgespart.

Wie schon im letzten Heft angekündigt, hat **Aprilia** in Bologna das neue Modell **Motò 6.5** vorgestellt. Das Styling des Motorrads wurde von dem französischen Designer Philippe Starck entworfen, der eine harmonische Linienführung erreichen wollte. So dominieren Rundungen als optischer Eindruck. Der Rahmen aus ovalen Rohren beinhaltet den Öltank. Zwischen den Rahmenrohren und unter dem Motor ist der eigentliche Schalldämpfer vor den Blicken verborgen, zu sehen sind nur zwei kurze Auspuffenden. Die komplette Auspuffanlage ist aus Edelstahl gefertigt. In der Hinterradschwinge aus ovalen Rohren wird die Kettenspannung mittels Exzentern eingestellt. In beiden Speichenrädern sorgt je eine Bremscheibe für die Energievernichtung. Vorne

wurde eine schwimmende Scheibe mit 298 mm Durchmesser gewählt, die mit einem schwimmenden Zweikolbenbremsattel für die Geschwindigkeitsverringerung sorgen soll. Hinten wurde eine $\varnothing 220$ mm Bremscheibe als ausreichend befunden. Eine konventionelle Telegabel mit 40 mm dicken Standrohren ermöglicht vorne einen Federweg von 135 mm. Hinten sind es 120 mm Arbeitsweg am Zentralfederbein. Das Vorderrad mißt 18 Zoll im Durchmesser und ist mit einem Pneu der Dimension 100/90 bereift. Hinten ist ein 130/90 x 17 auf die Alufelge aufgezogen worden.

Der Motor entstammt der Pegaso 650 und verfügt wie diese über fünf Ventile, aber bei der 6.5 findet ein einzelner Vergaser mit 40 mm Durchlaß Verwendung. An der Pegaso



Aprilia Motò 6.5, Produkt eines französischen Designers.



Mit neuem Design geht die Pegaso in das fünfte Produktionsjahr.

sind zwei 33er Vergaser verbaut. Neue Nockenwellen sollen das Drehmoment erhöhen. Das einzylindrige Funbike mit einem angegebenen Trockengewicht von 150 kg soll im Februar in Serie gehen. Gleichzeitig bietet Aprilia diverses Zubehör wie Gepäckträger, Seitentaschen, Windschild und eine Bekleidungs-Kollektion an.

Das erste Mal öffentlich gezeigt wurde der Zweizylinder-Motor, der ab 1996 verschiedene großvolumige Aprilias antreiben soll. Aufgrund des geringen Zylinderwinkels von 60 Grad baut dieser V-Motor sehr kompakt und bietet sich sowohl für Enduros, Sportbikes und Chopper an. Durch die Entscheidung für eine Trockensumpfschmierung konnte der Motor mit Sechsganggetriebe niedrig gebaut werden. Das wassergekühlte Triebwerk verfügt über zwei Nockenwellen pro Zylinder, die insgesamt acht Ventile betätigen. Eine Einspritzanlage drückt das Benzin in die senkrechten Ansaugkanäle und drei Zündkerzen pro Zylinder werden für eine optimale Entzündung des Gemisches sorgen.

Der Motor soll in unterschiedlichen Hubraumvarianten zwischen 650 und 1000 ccm produziert werden. Unter anderem will die dem Motorsport verbundene Firma Aprilia sich damit in den Klassen Superbike und Supersport etablieren und dort den Ducatis das Leben schwer machen. Die ersten Motorräder mit dem neuen Triebwerk sollen im Herbst auf der Mailänder Motorradausstellung gezeigt werden.

Als neuen Roller stellte Aprilia den Rally 50 vor, mit hochgelegtem Vorderradschutzblech, grobem Profil, Motorschutz und Handprojektoren soll er eine Art Enduro-Roller darstellen. Der Motor stammt aus der wassergekühlten Version des SR Rollers, der bei uns in Deutschland nur luftgekühlt angeboten wird.

Außerdem wurden in Bologna eine RS 250 im Design der WM-Maschine von Max Biaggi gezeigt und eine überarbeitete Version der Red Rose 125, die jetzt Classic 125 heißt. Ab dem Sommer soll ein neuer 125er Viertaktmotor einen neuen Roller antreiben.



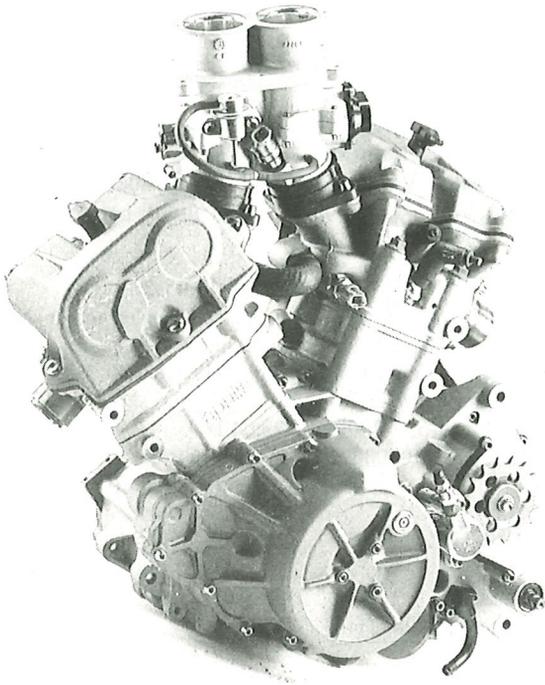
Aprilia 125 Classic, Zweitaktmotorrad im Chopper-Look.

Bei der Vorstellung der **Bimota Supermono** auf der IFMA war die Fachwelt etwas enttäuscht, daß dieses Motorrad doch recht bieder aussah. Bimota reagierte umgehend und zeigte eine überarbeitete Supermono. Das Verkleidungsoberteil wurde neu gestylt und zwei kleine, runde Lampen ersetzen nun den Rechteckscheinwerfer. Außerdem wurde die Maschine in einer dezenteren Lackierung in rot/silber ausgestellt.

Cagiva zeigte mit der Canyon ein Einzylinder-Motorrad, das der Aprilia Pegaso 650 und der BMW F 650 Konkurrenz machen soll. In dem neuentwickelten Stahlrahmen steckt der Motor, der auch in der Enduro W 16 zu finden ist. Mit einer Nockenwelle und vier Ventilen werden 34 PS aus dem Hubraum von 601 ccm geschöpft. Eine Telegabel von Marzocchi mit 45 mm Durchmesser führt das Vorderrad, welches über eine Bremscheibe verfügt, die von einem schwimmenden Zweikolbensattel in die Zange genommen wird. Hinten findet ein Zentralfederbein von Boge Verwendung. Sowohl vorne wie

hinten stehen 170 mm Federweg zur Verfügung. Auf die Speichenräder wurde vorne ein Reifen der Dimension 110/80 x 19 aufgezogen, und hinten überträgt ein Pneu der Größe 150/70 x 17 die Antriebskräfte auf die Straße. Mit einem angegebenen Trockengewicht von 148 Kilo soll die Canyon eine Höchstgeschwindigkeit von 165 km/h erreichen. Beim Design von der Scheinwerferpartie und dem Tank nahm man deutliche Anleihen bei der Ducati 916, die Lösung des Spritzschutzes am Hinterrad schaute man bei BMW ab. Wie bei den Ducatis ist der Ölkühler ungünstig im Spritzbereich des Vorderrades angeordnet, darüber können auch die beiden ovalen Superbike-Töpfe unter dem Heck nicht hinwegtäuschen. Der angepeilte Preis soll bei 10.000 DM liegen. Der Produktionsanlauf ist für April/Mai geplant. Vor dem Sommer wird das schöne Motorrad also nicht über die Alpen kommen.

Ducati hatte mit dem Formel 1 Star Ayrton Senna Kontakt aufgenommen, und es wurde eine Sonderserie der Ducati 916 geplant, die



Der neue Aprilia-Motor verspricht viel Leistung.

mit dem Beinamen Senna in limitierter Auflage gebaut werden sollte. Nach dem Tod des Rennfahrers beim Grand Prix in Imola wollte Ducati das Projekt eigentlich sterben lassen, doch Sennas Schwester Viviane überredete die Ducati-Bosse, das Projekt weiter zu ver-

folgen, und jetzt wurde auf der Moto Show Bologna die 916 Senna vorgestellt, die in einer limitierten Auflage von 300 Stück gebaut werden soll. Der Verkaufserlös wird der Senna Foundation zugutekommen, die junge, sportbegeisterte Menschen fördert.

Die Unterschiede zur Serienducati sind minimal. Am auffälligsten ist die silber-graue Lackierung mit roten Rädern. Im Vorderrad sind Graugußscheiben montiert, und die Schalldämpfer sind kohlefaserummantelt. Auch ein paar andere Teile werden wie bei der SP in Kohlefaser ausführung verbaut. Anstelle der Zweimannsitzbank kommt der Solo-Höcker des 94er Modells zur Verwendung, und die Handhebel für Bremse und Kupplung sind einstellbar. Ob das den höheren Preis rechtfertigt, muß sich jeder selber fragen, noch dazu, wo Ducati mit dem Modell Monoposto SP0 schon ein ähnliches Motorrad anbietet.

Die Monoposto entspricht optisch der SP-Version mit Einzelsitz und etlichen Kohlefaseranteilen, verfügt aber über den Motor der Strada mit einer Einspritzdüse pro Zylinder. Die Monoposto kostet 29.900 DM, der Preis für die Senna 916 steht noch nicht fest.

Ihr Spezialist für italienische Motorräder



Claus Carstens

**Wir machen
Betriebsferien von
1.01.95 - 31.01.95**



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

Veranstungskalender

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!

Januar

21.01.-22.01.95

15. Winterrally des Duca-Team in La Roche Chalais.

Info: Duca-Team, "Grand Champ", F-24490 La Roche Chalais, Tel. 53913026, Fax 53906993, Frankreich.

22.01.1995

Winterplausch des Ducati-Club-Schweiz.

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

Februar

04.02.-06.02.95

Italia '95, Italo-Treffen in Wellington des Italian Motorcycle Club Neuseeland.

Info: Italian Motorcycle Owners Club NZ, P.O. Box 68292, Newton, Auckland, Neuseeland.

05.02.-12.02.95

Motostory - Ausstellung mit Teilemarkt und Auktion (am 11.2.95) in Genua/Italien.

Info: Fiera di Genova, P. le J.F. Kennedy 1, I-16129 Genova, Italien.

11.02.-12.02.95

Motowinter des Motoclub Pompone in Valle San Liberale (Paderno del Grappa, Treviso). Info: Mautizio, Tel. 0039/423/53250 (engl./ital.) oder Robert, Tel. 0881/61059.

25.02.-26.02.95

Veteranenteilemarkt in Novegro in der Nähe des Mailänder Flugplatzes Lineate in Norditalien. Info: Parco Esposizioni di Novegro, Via Novegro, I-20090 Segrate (MI), Tel. 02/70200022, Italien.

März

04.03.-05.03.95

Veteranenteilemarkt in Terni-Foro Boario/Italien.

Info: Moto Club Terni, Via Bertani 4, I-05100 Terni, Tel. 0744/403365, Fax 0744/404930, Italien.

10.03.-18.03.95

Twins in Tassie '95 in Australien.

Info: Paul Dickson, 14 Centreway Ave, Wayatinah, Tasmania 7140, Tel. 002/893122, Australien.

18.03.-19.03.95

5. Veteranenteilemarkt in Lorigo/Italien.

Info: Renato Valle, Tel. 0444/831655, Italien.

April

01.04.-02.04.95

Veteranenteilemarkt in Reggio Emilia/Italien.

Info: Tel. zwischen 14.30 - 16.00 Uhr: 0360/425852, oder 0522/344447, Italien.

15.04.-16.04.95

7. Veteranenteilemarkt in Lucca/Italien.

Info: Tel.: 0583/490790, Italien.

23.04.1995

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

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

22.04.-23.04.95

Ducati-Ausstellung in Aschaffenburg-Obernauburg.

Info: Tel. 06028/20958.

23.04.-25.04.95

3. National Ducati Rally Australien.

30.04.1995

Ducati-Geburtsstagsfeier des Ducati-Club Schweiz.

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

Mai

07.05.1995

4. Italofrühstück in 21435 Stelle auf dem Parkplatz an der B4. Info: Tel: 04171/50424 Guido oder Tel: 04174/4886 Stephan.

12.05.-14.05.95

4. Internationales Moto Guzzi Treffen des MGC Paderborn in 33129 Delbrück-Bentfeld.

Info: 05250/1507 oder 7194.

Veranstaltungskalender

13.05.-14.05.95

10. Jubiläums-Treffen des Ducati-Club Dänemark in Karup.

25.05.-28.05.95

Rally des Laverda 750 Clubs Frankreich.

26.05.-28.05.95

1. Italotreffen in Dennenlohe. Anmeldung zur besseren Planung erwünscht.
Infotel.: 09834/1493 od. 09827/1868.

Juni

02.06.-03.06.95

Desmo Corse, Numero Due. Motorradtraining nur für italienische Motorräder auf der Rennstrecke Tor Poznan in Polen.
Info: TCH-Moto, Thomas u. Christian Hanke, Dannenwalder Weg 64/66, 13439 Berlin, Tel. 030/4167083, Fax: 030/4168526.

05.06.1995

Laverda-Meeting anlässlich der TT auf der Isle of Man im Sulby Glen Hotel in Sulby.

09.06.-11.06.95

1. Internationales Laverda-Treffen des Laverda-Registers in Paderborn.

Info: Stoni, Tel. + Fax 040/7124203 oder Kalle, Tel. 05250/1507/Fax 6774.

15.06.-18.06.95

4-tägige Clubausfahrt des Ducati-Club-Schweiz zum Superbikelaufer in Monza.

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

16.06.-18.06.95

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

Info: Hartmut 06474/8112, Ralf 06042/3433.

30.06.-02.07.95

8. internationales Italiener-Treffen des Laverda Club Berlin e.V. in Groß Schulzendorf.

Info: Wolfgang, Tel. 030/7958764 oder Rolf, Tel. 030/78774668.

Juli

09.07.1995

Schwarzwaldausfahrt des Ducati-Club-Schweiz.

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

22.07.1995

Bella Italia, 5. Treffen für italienische Autos und Motorräder in Mustiala/Finnland.

Info: Bella-Italia-Verein, Fax: 00358/754/4115.

August

18.08.-21.08.95

Treffen des Moto Guzzi Club Dänemark in Blåbjerg.

26.08.-28.08.95

Walliser-Weekend des Ducati-Club-Schweiz.

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

September

08.09.-10.09.95

Hosttreffen des norwegischen Moto Guzzi Club.

07.09.-09.09.95

Laverdatreffen des Club Pompo-ne Italia in Valle S. Liberale, Paderno del Grappa (Treviso). Camping möglich!

Info: Maurizio Bavaresco, Tel.: 0039/423/949886 (engl./ital.) oder Robert Eßer, Tel./Fax: 0881/61059.

23.09.-24.09.95

Westschweizer-Weekend des Ducati-Club-Schweiz.

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

23.09.-24.09.95

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

Oktober

07.10.-08.10.95

1. Veteranenteilemarkt in Cosenza/Italien.

Info: Ente Autonomno, Via Luigi Mioeli 62, I-87100 Cosenza, Tel. 0984/75532, Fax 71747, Italien.

November

21.11.-26.11.95

EICMA MOTO 95, Internationale Motorradausstellung in Mailand. In diesem Jahr ausschließlich für Motorräder!

Info: EICMA 95, Via Mauro Macchi, 32, Mailand, Italien.

25.11.1995

Klausabend des Ducati-Club-Schweiz.

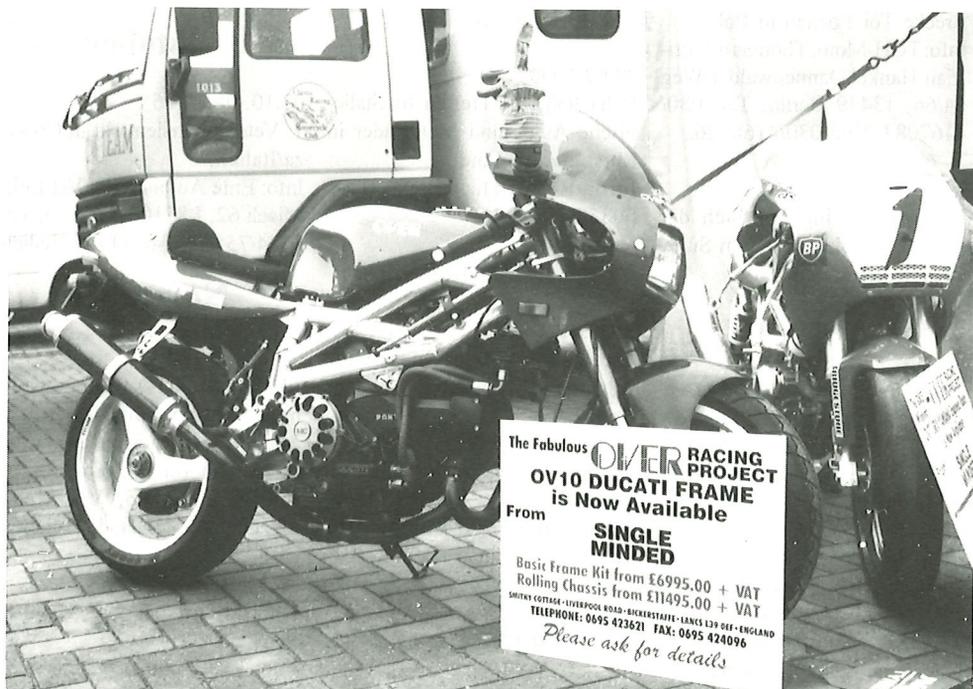
Info: Paul Schmid, Kirchstr. 36, CH-8957 Spreitenbach, Tel. 056/720715, Schweiz.

In der letzten Motalia hatten wir die zwei neuen Bimota-Modelle Supermono und Mantra vorgestellt. Beide verfügen über einen Rahmen aus ovalen Rohren. Diese Bimotas sind aber nicht die ersten Bikes mit ovalem Gitterrohrrahmen. Eine japanische Motorradschmiede hat schon vor Jahren ovale Rahmenrohre als Markenzeichen auserkoren und auch ein entsprechendes Fahrwerk für italienische Zweizylinder im Programm:

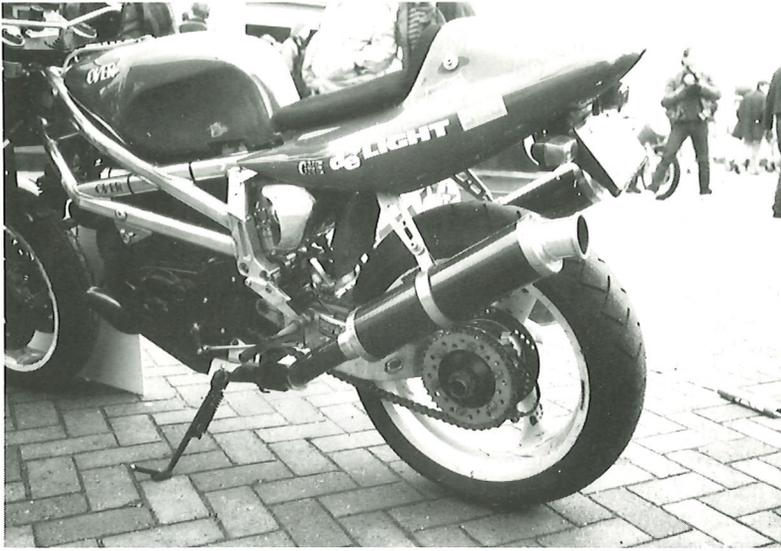
Over-Ducati OV-10

Diese Over-Ducati ist das zehnte Fahrwerk, das der Japaner Kensei Sato entworfen hat. Sato ist früher Motorradrennen gefahren und hat als Mechaniker unter anderem für den GP-Fahrer Wayne Gardner gearbeitet. Anfang der Neunziger Jahre kreierte er für den Zweiventil-Motor von Ducati einen Alu-Rahmen, der wie die Original-Fahrwerke aus Bologna in Gitterrohrbauweise entworfen wurde. Zwar bietet Over für Vierzylinder-Motorräder auch Alu-Rahmen in Delta-Box-Bauweise an, doch für luftgekühlte Ein- und Zweizylinder-Motoren bevorzugt Sato Gitterrohrrahmen, die durch ihre Luftdurchlässigkeit eine bessere Kühlung der Zylinderköpfe ermöglichen. Da Aluminium nicht die

Festigkeit von Stahl aufweisen kann, mußten die Rohre dicker gewählt werden, was den Rahmen massiver erscheinen läßt. Bei den Fahrwerkskomponenten entschied man sich wie bei dem Motor für europäische Zulieferer. Die Upside-Down-Gabel wurde bei White Power in Holland geordert, das Zentralfederbein kommt aus Frankreich von der Firma Fournales (Over ist der japanische Fournales-Importeur) und die Räder und Bremsen stammen aus Bella Italia. Als Stopper finden natürlich Vierkolbenbremsstätle von Brembo Verwendung, die schwimmende Bremscheiben (ø 320 mm) aus gleichem Hause in die Zange nehmen. Im Hinterrad ist eine Bremscheibe mit 245 mm Durchmesser ver-



Over-Ducati im Fahrerlager von Assen. Durch den schwarzen Motor fällt der polierte Alu-Rahmen besonders auf.



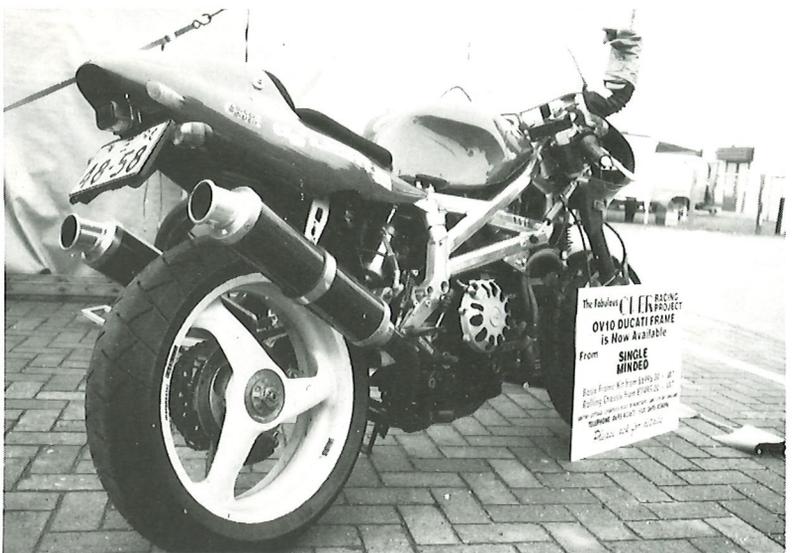
Die Einarmschwinge ist wie die Serienschwingen im Motorgehäuse gelagert.

schraubt, die durch einen Brembo-Zweikolbensattel gebremst wird. Der Lieferant der Dreispeichenfelgen heißt Marchesini. Auf dem Vorderrad der Dimension 3.50 x 17 ist ein Reifen der Größe 130/60 ZR 17 aufgezogen und hinten dreht sich eine 5.50 x 17 große Felge, die mit einem Pneu in den Maßen 180/55 ZR 17 bereift ist. Das Hinterrad wird von einer Einarmschwinge a la Honda RC 30 geführt. Wie bei den modernen Ducatis ist die Schwinge im Motor gelagert. Die Einarmschwinge bringt eigentlich kaum Vorteile. Der Wechsel von Reifen und Kette geht zwar etwas leichter, dafür ist die

der 851/888/916 eingepaßt werden können. Während die Sitzbank sehr schön geraten ist, wundert man sich doch etwas über das abgehackte Design der kleinen Verkleidung. Hier hat es sich Sato etwas einfach gemacht und das Oberteil einer Vollverkleidung verwendet, nicht gerade eine elegante Lösung.

Schwinge aber schwerer und teurer. Das Luftfederbein wird durch eine progressiv arbeitende Umlenkung beaufschlagt.

In den Rahmen paßt jeder Ducati-Zweiventilmotor mit Zahnriemensteuerung. Das gilt auch für den wassergekühlten Motor der 907 i.e. Mit geringen Änderungen sollen auch die Vierventilmotoren



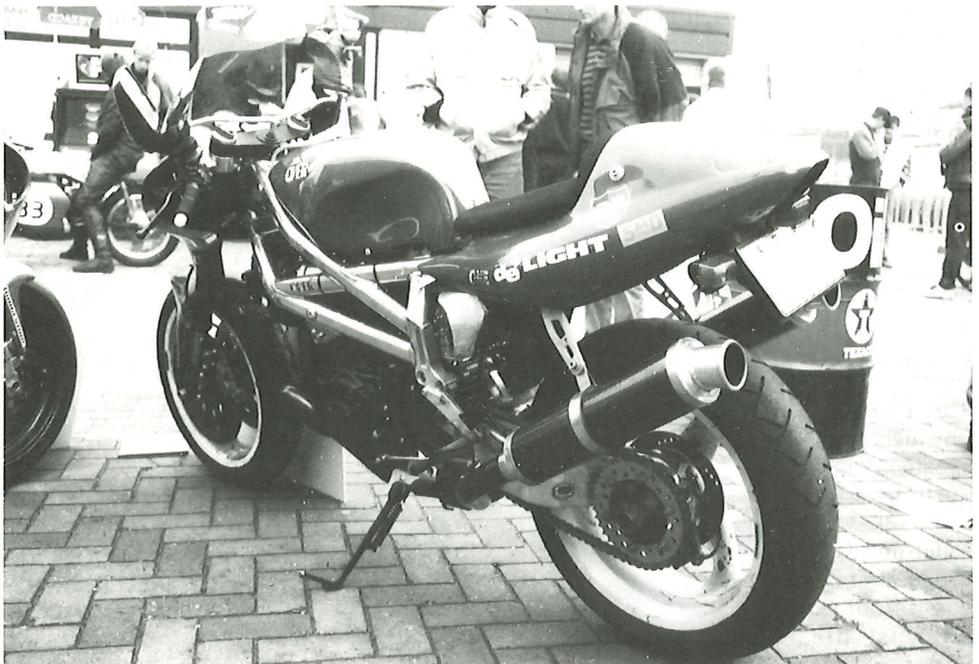
The fabulous **OG LIGHT** PRODUCT
OGVID DUCATI FRAME
 is Now Available
 From **SINGLE MINDED**
 Based From Kichim 18995 St. ...
 Rolling Chassis from 1995 ...
 "SINGLE MINDED" ...
 ...

Die Over kann als Komplettfahrzeug oder als Fahrwerkskit bestellt werden. Zum Kit gehören Rahmen, Einarmschwinge, Räder, Gabel, Zentralfederbein, Verkleidung, Tank, Sitzbank, Schalldämpfer, Bremsscheiben und Bremssättel.

Das Trockengewicht der OV-10 ist mit 155 kg angegeben. Wenn anstatt der prestigeträchtigen Einarmschwinge eine konventionelle Schwinge verwendet werden würde, könnten sicher noch ein paar Kilo gespart werden, außerdem ist gerade diese Einarmschwinge mit verantwortlich für den extrem hohen Preis der Over-Ducati, die schon 1993 über 50.000 DM kosten sollte (Fahrwerkskit über 30.000 DM). Ähnliche Zubehörrahmen von Spondo oder Harris kosten nur die Hälfte. Durch den hohen Yen-Kurs ist der Fahrwerkskit noch teurer geworden, so daß Over nun überlegt, die Produktion nach Italien zu verlegen, um die Kosten zu senken. Den Vertrieb für Europa hat die englische Firma Single Minded übernommen.

Bei der abgebildeten Maschine ist der Motor einer Ducati 750 F1 verbaut, bei dem der Auspuff des stehenden Zylinders nach vorne

zeigt. Bei der Verwendung eines neueren Motors kann es wegen der Einarmschwinge und dem hinter dem Motor stehenden Zentralfederbein Probleme mit der Verlegung der Auspuffanlage geben.



im **Motorrad
Zentrum**

Hökenschnieder GbR

Bielefeld:

12 Jahre

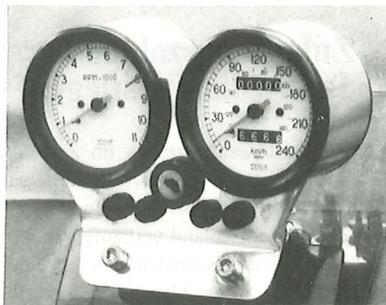
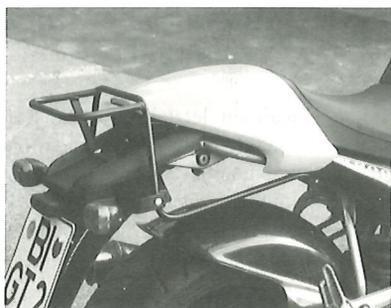
DUCATI

MOTO GUZZI

aprilia

Vertragshändler

Unseren guten Service
können wir jetzt auch für Ducati anbieten !



z.B. Alu-Cockpit's, Bleifreiumrüstung
abschmierbare Kreuzgelenke
u. Gepäckbrücke für Monster.

Tel. 0521/452445

Italo-Wandkalender

Die beiden Ducati-Kalender haben wir Euch schon in der letzten Motalia vorgestellt.

Wie in jedem Jahr gibt es auch 1995 einen Wandkalender für Laverda-Fans. Der im Vierfarbdruck hergestellte Kalender hat ein Blatt für je zwei Monate und kostet 30 DM inklusive Versand. Bestellt werden kann der Kalender bei Hans van der Lem, Krokusstraat 41, NL-1541 DH Koog aan de Zaan, Holland. Hans bittet um Vorauszahlung in Scheinen.

Für Morini-Fahrer hat Thorsten Heller wieder einen Fotokalender zusammengestellt, der auf dreizehn Bildern (13 x 19 cm) unterschiedliche Morinis zeigt. Zwei Beiblätter informieren über die gezeigten Maschinen. Der Kalender kostet mit Porto und Verpackung 25 DM. Bestelladresse: Thorsten Heller, Passauer Str. 7, 42697 Solingen, Tel. 0212/78395.

Auch für die Bimota-Freunde soll es wieder einen Fotokalender geben, der für 57,50 DM bei Klaus-Peter Hoyer, Promenade 4, 59821 Arnsberg, Tel. 02931/4529 zu beziehen ist.

Zulassungszahlen für Italo-Bikes gestiegen

Während die Zulassungszahlen im Zeitraum Januar bis Oktober um ca. drei Prozent sanken, konnten fast alle italienischen Hersteller mehr Motorräder in Deutschland verkaufen als im Vorjahr. 4856 Käufer entschieden sich für eine neue Ducati, was den roten Maschinen aus Bologna einen Marktanteil von 2,9 % sicherte. Für Ducati bedeutet das eine Steigerung von 42,1 % gegenüber dem Vorjahr. Cagiva konnte sich um satte 345 Prozent verbessern. Waren es 1993 nur 224 Cagivas, die die deutschen Straßen erstmals unter die Räder nahmen, weist die Zulassungsstatistik für 1994 774 Motorräder aus Varese auf. Mit einem Marktanteil von 0,5 Prozent kämpft Cagiva damit um Platz zehn in der Zulassungsstatistik. Aprilia konnte seine Verkäufe um 13,3 Prozent steigern und auch Guzzi kann ein Plus von 4,1 % vorweisen.

Guzzi-Kataloge

Zu spät für die Weihnachtswunschzettel brachte der Postbote am 24. Dezember gleich zwei Guzzi-Kataloge.

Der Moto Spezial-Katalog erscheint seit Jahren regelmäßig im Winter und ist mit 144 Seiten im C5-Format wiederum etwas dicker geworden. Die über 500 Abbildungen sind fast alle farbig gedruckt und zeigen Zubehör und Serienteile aller Art.

Der MAX-Katalog ist das Erstlingswerk des Guzzi-Händlers aus Pforzheim. Auf 128 DIN A4 Seiten mit über 300 Abbildungen, teils farbig, findet auch hier der Guzzi-Fan alles, was das Herz höher schlagen läßt.

Wer in diesen zwei Katalogen nicht fündig wird, muß schon sehr ausgefallene Wünsche haben.

Beide Kataloge können kostenlos angefordert werden. Die Anschriften lauten: Moto Spezial, Uracher Str. 23, 72532 Gomadingen, Tel. 07385/1692 und MAX, Villingen Straße 7, 75179 Pforzheim, Tel. 07231/311711.

Serviceintervalle bei Ducati verlängert

Nachdem Ducati im letzten Jahr die Serviceintervalle von 5.000 km auf 7.500 km erhöht hat, wurden die Inspektionsabstände nun nochmal verlängert. Jetzt muß eine Ducati alle 10.000 km in die Werkstatt, was die Wartungskosten für die Zweizylinder nochmal deutlich verringert.

Aprilia Cup

Der deutsche Aprilia-Importeur will zusammen mit Moto Aktiv einen Marken-Cup für die neue Aprilia RS 250 durchführen. Die Rennserie soll sieben Läufe umfassen und insgesamt sollen mehr als 25.000 DM an Preisgeldern ausgeschüttet werden. Die Einschreibgebühr beträgt 870 DM und beinhaltet das Nenngeld für alle Rennen. Teilnehmen können nur die Besitzer von offiziell importierten Maschinen. Weitere Infos bei: A&G, Sunderweg 2, 33649 Bielefeld.

Italjet

Die Firma Italjet hat im letzten Jahr ein neues Werk in San Lazzaro di Savena bei Bologna in Betrieb genommen. In dieser modernen Fabrik arbeiten ca. 100 Beschäftigte, die dort unter anderem die Roller Formula 50 und Velocifero herstellen. Im Sommer soll dort auch die Produktion des Formula 125 mit Zweizylinder-Motor starten. Für diesen Roller mit Achsschenkelenkung sollen schon über 7000 Bestellungen eingegangen sein.

Zweizylinder aus Japan

Den Markt der sportlichen Zweizylinder haben die Japaner seit Jahren den Europäern überlassen. Während Guzzi, Ducati und BMW Twins mit reichlich PS bauen und dafür solche Zutaten wie Einspritzanlagen und Vierventiltechnik verwenden, um Leistungen bis über 100 PS zu erreichen, treiben die Zweizylinder-Motoren der japanischen Hersteller bisher meistens gemütliche Chopper an. Jetzt wollen die Japaner das Marktsegment der sportlichen Twins anscheinend nicht mehr den Europäern kampflos überlassen. Sowohl bei Honda, Yamaha und Suzuki sollen sich entsprechende Motorräder in der Entwicklung befinden, die verhindern sollen, daß immer mehr Kunden zu Ducati und Co. abwandern.

Italo-Treffen Hauenstein

1995 wird das Italo-Treffen in Hauenstein nicht stattfinden. Die Veranstalter wollen für ein Jahr eine Pause einlegen. Aber 1996 soll es wieder ein Treffen geben.

Korrekturen

In letzten Heft ist durch einen Umbruchfehler die letzte Zeile im Artikel 'Der erste Guzzi-Sieg auf der Isle of Man' weggefallen. "Das Buch 'Die Pionierzeit des Motorradrennsports' ist erschienen im Verlag Renate Sprenger, Bahnhofstr. 2, 56357 Miehlen. Der Preis beträgt 29,90 DM." sollte es dort heißen.

Im Artikel "Die richtige Öltemperatur" hatten wir ein Anzeigeelement mit Leuchtdiode erwähnt. Der Preis hat sich von 82 DM auf 96 DM erhöht.

Laverda Stammtisch stellt aus

Der Laverda-Stammtisch Linker Niederrhein präsentiert sich auf der Duisburger Motorradausstellung in der Rhein-Ruhr-Halle vom 21.-23.01.1995. Es sollen einige Laverdas ausgestellt, Teile angeboten und über die Aktivitäten des Stammtisches informiert werden.

april
Vertragshändler

STÖRK
MOTORRAD + AUTO

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

Der Aprilia + Moto Guzzi-Partner im Großraum Freiburg

laufend tolle WINTER-PREISE
an Vorführmaschinen,
Neuen und Gebrauchten.
Rufen Sie uns an !

- Neumaschinen
- Gebrauchte
- Zubehör • Ersatzteile • Bekleidung

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

Wie man der Daytona das Rennen beibringt

Erzählt von Jens Hofmann

Nachdem mich Herr Just von A+G (*deutscher Guzzi-Importeur, die Red.*) bis zum Frühjahr 1992 hingehalten hatte und mich zwei Wochen vor dem ersten Rennen 1992 praktisch zum Kauf einer Duc 888 gezwungen hatte, stand für mich Ende der Saison 1992 fest, daß jetzt die Guzzi Daytona her mußte, koste es was es wolle.

Voller Tatendrang stürmte ich zu Gerd und Stefan von Dynotec, um den Schlachtplan auszuhecken. Stefan meinte jedoch, der Guzzi 4V sei nicht sehr erfolgversprechend, aber ich sollte mich doch mal mit einem Mario Hartmann (MAX) in Pforzheim in Verbindung setzen, denn der hätte bei ihm nach Rennmotoren gefragt.

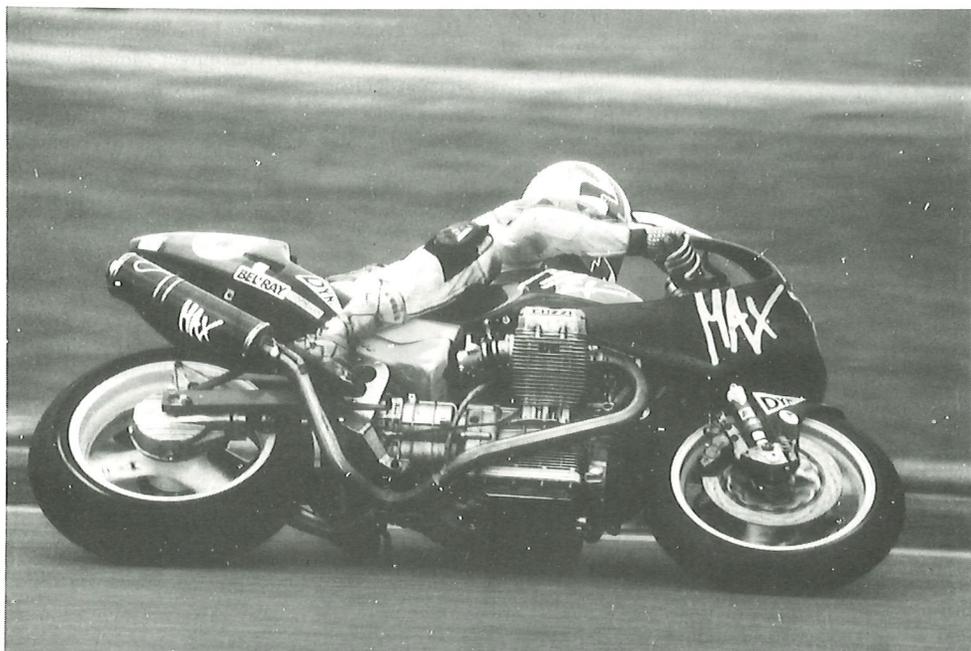
Gesagt getan. In Marios Stammizzeria klärten wir die Modalitäten. MAX hatte ja Erfahrungen aus der 500 DM und der Langstrecken-WM und bot mir an, zwei Motorräder zur Verfügung zu stellen, und ich sollte mich nur um einen mobilen Schlafplatz kümmern. Ich wollte zwar wie auch die Jahre zuvor meine Rennmaschine selbst aufbauen, aber schließ-

lich war er ja Teamchef und Geldgeber, also gut.

Zwei Wochen später rief MAX an und teilte mir mit, daß er jetzt soviel Arbeit in seiner Firma hatte, daß an Rennmaschine nicht zu denken sei. Plan-B war also: MAX organisiert die Teile und Hofmann baut mit seinen Mechanikern Bernhard Höhling und Uwe Wüst, was das Zeug hält. Bevor die Gespräche begannen, hatte ich schon eine Daytona gekauft (die Günther Wache zur ersten 1100 Sport in Deutschland gemacht hat).

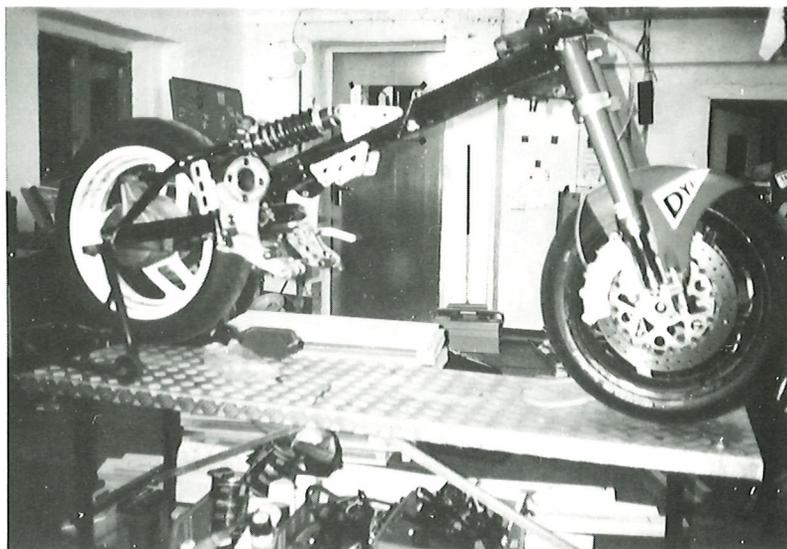
Ich sah mir das Fahrwerk erstmal genauer an und kam nach langer Überlegung zu dem Schluß: „Ohne Säge geht da nichts“.

Bernhard und Uwe waren anfangs etwas ge-



Jens Hofmann in Aktion.

Bild: Moto Foto



Das Serienfahrwerk auf der Arbeitsbühne.

schockt, aber die Fakten sprachen einfach dafür. Die Gewichtsverteilung der Daytona ist hinten 60% vorne 40%, was für eine Rennmaschine unmöglich ist. Der Rahmen ist auch noch ca. 5 cm breiter als ein altes Le Mans-Fahrwerk. Mir erschien die Beinhaltung so, als ob ich auf einer schwangeren Kuh säße.

Bei der Fa. Carrell in Florsheim-Dalsheim machten wir den Rahmen 15 mm kürzer und 70 mm (!) schmaler. Der Lenkkopf wurde 1° steiler auf 65° gesetzt. Uwe fräste inzwischen neue Platten aus dem Vollen, die wir am Querrohr mit sechs Schrauben (original vier) befestigten. Den Schwingen-

um dann festzustellen, daß original die Kreuzgelenkmitte 16 mm vom Schwingendrehpunkt weg ist.

Also Schwingendrehpunkt wieder versetzen (deshalb hat das Motorrad auch 2 Bohrungen in den Platten). Mit dieser Aktion haben wir erreicht, daß der Längenausgleich vom Kardan-

drehpunkt haben wir von der originalen Daytona übernommen. Bernhard, Uwe und ich fingen dann an, die Schwingen zu bauen - mit folgendem Pflichtenheft:

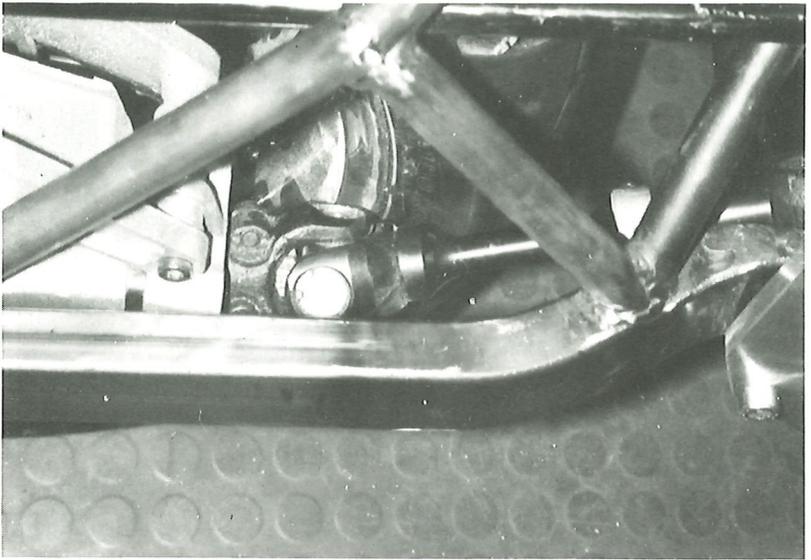
- 1.) kein Spurvorsatz.
- 2.) 1,5 kg leichter als Serie.
- 3.) 15 mm länger als Serie.

Über eine Woche haben wir für die Schwingen gebraucht,



Die Schwingen im Rohbau.

schiebestück auf zwei Millimeter reduziert wurde. Original macht das Schiebestück einen Längenausgleich von 11 mm, und da die ganze Chose offen läuft, hängt die Verzahnung beim Beschleunigen manchmal fest, und das Motorrad verhärtet sich hinten kolossal, weil es nicht mehr federn kann!



Durch 0 Spurversatz, etwas schrägstehende Kardanwelle.

Da haben wir gesehen, daß es möglich gewesen wäre, die Schwinge um 30 mm zu verlängern (das haben wir dann später beim 1994-Fahrwerk gemacht).

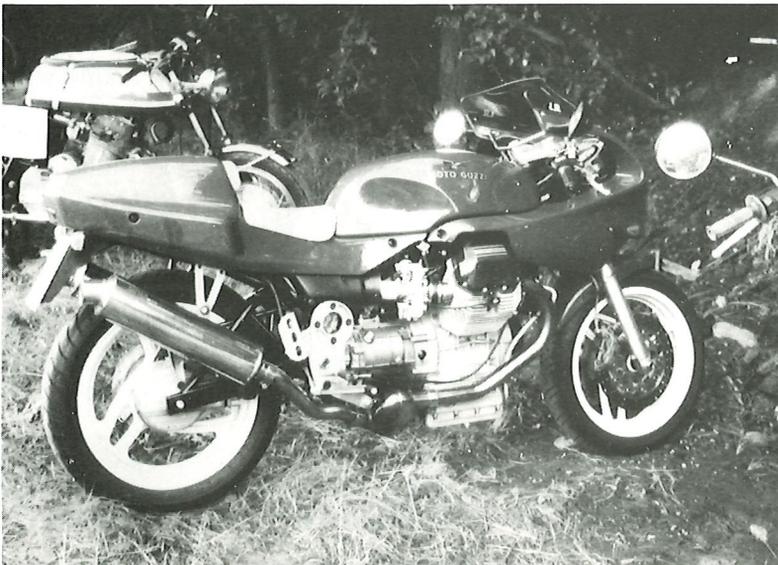
Durch die längere Schwinge, den kürzeren Rahmen und einem Gabelbrückenversatz von 25 mm hatten wir jetzt einen Radstand von

1440 mm und eine Gewichtsverteilung von hinten 47% und vorne 53%.

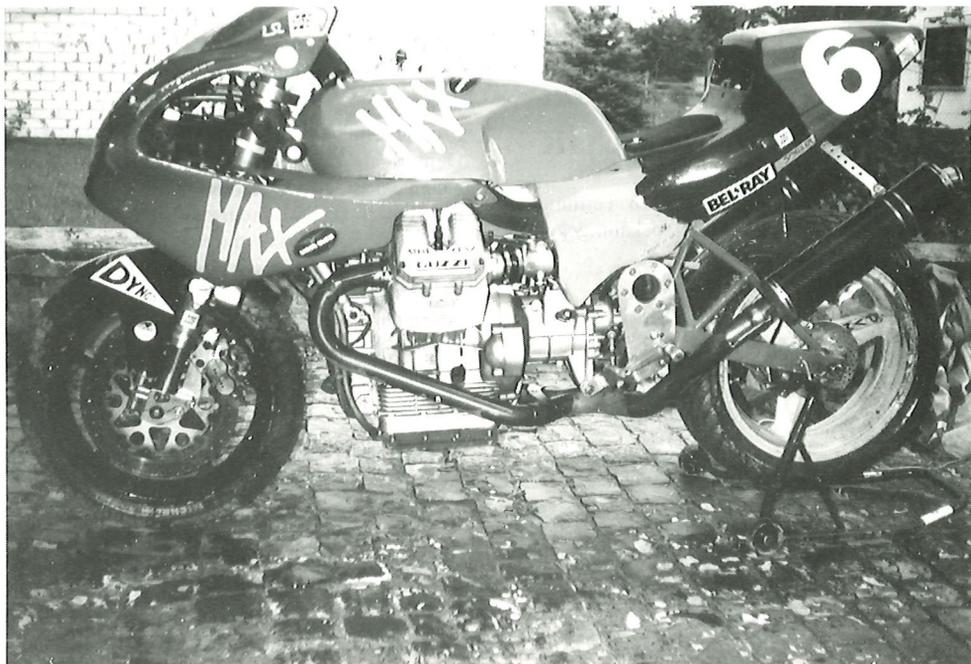
MAX hat in Höchstgeschwindigkeit, Räder, Bremsen, Verkleidung, Tank, einfach alles besorgt, und ach übrigens, ich kenne sonst niemanden, der es innerhalb sieben Tagen schafft, 100 einzeln angefertigte Kopfdichtungen zu besorgen.

gen zu besorgen.

Damit wären wir beim Motor. Aus Erfahrung mit den 2-Ventilmotoren wählten wir die Langhubkurbelwelle 82 mm mit bewährtem Dynotec Massenausgleich und Erleichterung, Carillo Pleueln und Wiseco Kolbenrohlingen, die wir speziell bearbeiteten, so daß wir 12:1 Verdichtung



Daytona mit getuntem Zweiventilmotor, fast eine 1100 Sport.



Die Daytona nach dem letzten Rennen 1993.

fahren konnten. In den Köpfen sind Kupfer-Berillium Ventilsitze und BMW-Ventile der Modelle M3, M5 und Formel 2. Der Motor zog auf Antrieb mit Seriennocke 120 Nm bei 4.700 U/min und hatte 118 PS.

Drei Tage später war das internationale Rennen in Monza und wir hatten eigentlich nur zwei Probleme: keine Leistung über 8.000 U/min und ein jämmerliches, wackelndes Fahrwerk. Durch Marios Kontakte bekamen wir noch um 1 Uhr von Maro Mauri die Termignoni-Kitanlage und der Motor drehte endlich: Stand 116 Nm, 122 PS.

Mit dem Fahrwerk kämpften wir lange und stellten in Brünn mit Hilfe des Datarecording von Dynotec fest, daß das Parallelogramm der Drehmomentstütze nicht funktioniert. Das Parallelogramm setzt zwar die Antriebskräfte des Motors gegen null, aber man hat ja beim Beschleunigen auch noch die Verschiebung der Massenkräfte des Fahrers und des Motorrads. Als wir aus dem Parallelogramm ein Trapez machten, waren die Fahrwerksprobleme weg. Das Motorrad hat ein Gewicht von 176 kg. Wir haben dann ständig weiterentwickelt und für

1994 das Fahrwerk 20 mm gekürzt, den Lenkkopf 1,5° steiler gestellt und die Schwinge um 30 mm verlängert. Auf dem Nürburgring haben wir eine Bestzeit von 1:48.65 erzielt, aber leider seit Ducati 926 fehlt noch eine Sekunde zum Gewinnen.

Wir konnten während der ganzen Saison 1993 die Stolle Guzzi mit Dr. John Motor hinter uns halten, und beim direkten Vergleich zeigte sich in Colmar Berg, daß unser Stufe 2 Motor (jetzt Stufe 5) genauso schnell war wie der Dr. John Magnesiummotor.

1994 haben wir mit dem ersten Motorrad den ersten DM-Lauf in Hockenheim gewonnen (der erste Guzzi-Sieg seit 6 Jahren) und wir werden auch 1995 weitermachen.

Wenn jemand Tips oder Hilfe für seine Daytona braucht, kann er sich jederzeit an mich wenden, Tel. + Fax + Ab.: 06735/315, und gleichzeitig bin ich auch für jede Rennsportunterstützung dankbar.

Und während der Saison 1993 haben wir auch noch Reinhard Bäcker beigebracht, wie man Steuerzeiten einstellt.

Tschüß Jens Hofmann

Sport - Sport - Sport

Termine der Deutschen Meisterschaft

Die OMK hat die voraussichtlichen Termine für die deutschen Motorradrennen bekanntgegeben:

Superbike-DM

23.04.	Speyer
30.04.	Nürburgring
04.06.	Salzburgring/A
25.06.	Most/TCH
06.08.	Nürburgring
27.08.	Most/TCH
17.09.	Assen/NL

Supersport-DM

23.04.	Speyer
30.04.	Nürburgring
14.05.	Faßberg
04.06.	Salzburgring/A
25.06.	Most/TCH
16.07.	Brünn/CZ
06.08.	Nürburgring
13.08.	Schleiz
17.09.	Assen/NL
24.09.	Ahlen

Battle of Twins-Cup

22.04.	Hockenheim
14.05.	Faßberg
18.06.	Colmar Berg/L
24.06.	Hockenheim
27.08.	Straubing
03.09.	Nürburgring
10.09.	Frohburg
23.09.	Dahlemer Binz

Sound of Singles-Cup

23.04.	Speyer
13.05.	Hockenheim
24.06.	Hockenheim
01.07.	Hockenheim
06.08.	Nürburgring
03.09.	Nürburgring
10.09.	Frohburg
23.09.	Dahlemer Binz

Sicherlich wird es noch ein paar Änderungen in der Terminplanung geben. Daher: Alle Angaben ohne Gewähr, Stand 12/94.

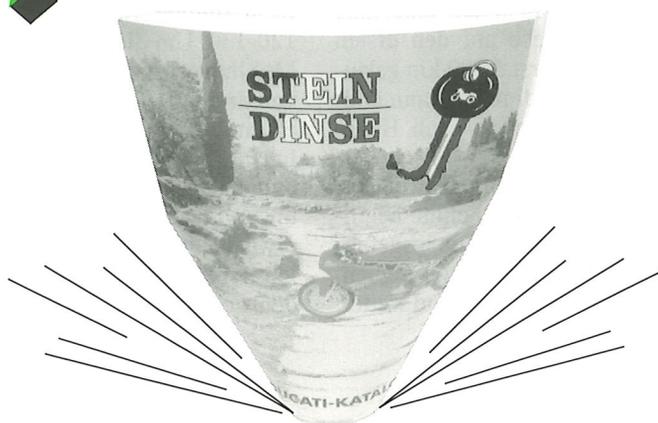
Moto Motion, die Promotergesellschaft der Serie Pro Superbike ist mit dem Terminkalender der Deutschen Superbike-Meisterschaft alles andere als glücklich. In den letzten beiden Jahren konnte die Superbike-DM mehrmals im Rahmen von Motorrad Grand Prix's antreten und so vor großen Zuschauerzahlen für diese spannende Rennserie werben. In diesem Jahr ist aber kein Gastaufritt bei einem GP vorgesehen. Auch gibt es heuer kein SB-DM Rennen in Hockenheim. Damit wird das Saisonfinale diesmal im holländischen Assen stattfinden.

Superbike-Weltmeisterschaft

Es hat noch nicht einmal die 95er Saison begonnen, da prophezeit die Fachwelt der Superbike-WM für 1996 den großen Durchbruch. Im Moment engagieren sich die Motorradmarken Ducati, Honda, Kawasaki und Yamaha in der Viertakt-Weltmeisterschaft. Doch bis 1996 wollen diverse andere Hersteller in das Geschehen eingreifen. Aprilia hat auf der Moto Show in Bologna einen vielversprechenden Zweizylinder-Motor mit acht Ventilen und sechs Zündkerzen vorgestellt, der in dieser Rennserie vorne mitmischen soll, Harley-Davidson setzt seit einem Jahr in der amerikanischen Superbike-Meisterschaft ein Motorrad ein, das bald auch in der WM an den Start gehen soll. Cagiva will nächstes Jahr endlich das Vierzylinder-Motorrad vorstellen, dessen Motor zusammen mit Ferrari entwickelt wurde. Suzuki hat ein neues Motorrad angekündigt, mit dem man sich in der immer populärer werdenden SB-WM beteiligen will. Mit Suzuki-Motoren möchte auch Bimota wieder in diese Rennklasse zurückkehren. 1989 war Bimota mit den Fahrern Stephane Mertens und Giancarlo Falappa ja recht erfolgreich. Zu guter Letzt hat Triumph eine Reglementänderung erreicht, die es in Zukunft ermöglicht, Dreizylinder-Motoren mit 900 cm einzusetzen. Bei internationalen BEARS-Rennen konnte ein interessanter Prototyp schon ein paar Siege erzielen. Dadurch ist wohl auch Laverda auf den Geschmack gekommen und überlegt angeblich, einen wassergekühlten Dreizylinder-Motor mit 900 cm zu entwickeln. Dieser wird aber frühestens 1996 auf der IFMA sein Debüt feiern. Aber erstinmal steht sowieso die 95er Saison auf dem Programm.

**D U C A T I. Katalog kostenlos;
Postkarte genügt, - dann**

AB DAFÜR !



**Ganz Recht! Wer uns
jetzt eine Postkarte
zuschickt, erhält
völlig kostenlos den
neuen DUCATI-Katalog
von Stein-Dinse. Mit
vielen Ersatzteilen,
Zubehör, Tuning und
Informationen.**

**Durchweg gute Preise
durch Direktimporte
ohne Zwischenhandel
aus Italien können wir
fest zusagen. Natürlich
gibt es auf alle Teile
und Artikel die deutsche
Stein-Dinse-Garantie.
Zu Deiner Sicherheit.**



WER SONST ?!

STEIN-DINSE GmbH

**Im Alten Dorfe 3f • 38112 Braunschweig
Telefon 0531 - 210 210 • Telefax 05321 - 314140**

Mit der Guzzi nach Frankreich

Kurz zu meiner Person und meinen bisherigen Motorrädern: Bisher habe ich, 33 Jahre alt, mehrere Einzylinder (XT 600, SRX 6, SR 500), einen Zweizylinder (Z 750 B) und sogar einen Vierzylinder! (CB 750 KZ) gefahren. Nach dem Ausrutscher mit der CB 750 KZ bin ich dann doch wieder zum Einzylinder zurückgekehrt, der mir zwar Spaß machte, aber irgendwie fehlte doch der letzte Pfiff. Also fing ich an, mir eine neue Maschine auszugucken.

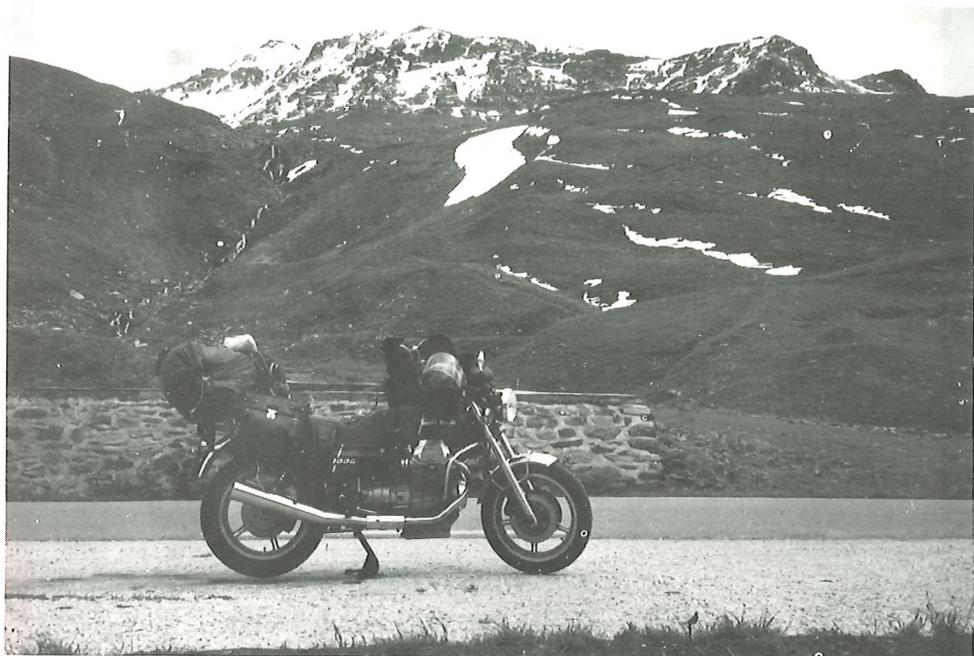
Nach langem Katalogewühlen blieb wirklich nur eine Maschine übrig - da ich für die Joghurtbecher überhaupt nichts übrig habe, konnte meine neue Maschine nur eine Moto Guzzi 1000 S sein.

Nach einigem Suchen fand ich eine gute Gebrauchte (es war Liebe auf den ersten Blick!): 2 Jahre alt und erst 5.000 km gelaufen. Nach zähen Verhandlungen dann endlich geschafft: ich konnte sie nach Hause fahren.

Einen Monat später war es dann soweit, die Urlaubstour nach Frankreich konnte beginnen. Und was soll ich sagen, kaum losgefahren, da fängt es auch prompt an zu regnen. Also rein in die Regenklamotten und weiter.

Da ich ziemlich spät losgekommen bin, mache ich am ersten Tag kurz hinter Frankfurt Stop. Am nächsten Tag gehts dann um 9.00 Uhr weiter in Richtung Basel. Diese ganze Fahrerei auf der Autobahn ist doch recht stupide, immer geradeaus bei Tempo 120-130. Um die Mittagszeit passiere ich in Mühlhausen die Grenze nach Frankreich und von drei möglichen Abzweigungen teste ich erstmal die zwei verkehrten aus.

Ich fahre auf der Autobahn bis Besancon und dann gehts endlich runter von der Autobahn und rauf auf die Landstraße. In Besancon erwische ich prompt den Nachmittagsstau - ich liebe Staus! Nachdem ich dann endlich den richtigen Weg in Richtung Genf gefun-



den habe, bin ich wirklich begeistert: Gut ausgebaute Gebirgsstraßen mit viel Kurven - wow, das entschädigt für die ganze Fahrerei auf der Autobahn!

So gehts weiter bis Champagnole, wo ich tanke und erstmal einkaufen gehe. Eigentlich will ich noch ein bis zwei Stunden weiterfahren, aber nachdem ich im Supermarkt ziemlich kopflos rumlaufe, beschließe ich doch, hier in Champagnole zu übernachten! Der Campingplatz ist gar nicht schlecht, das Zelt schnell aufgebaut und die Sonne brennt auch ganz schön auf den Pelz. Nach einer Dusche und dem ersten französischen Baguette als Abendmahl fühle ich mich dann auch wieder super. Danach wird die Guzzi noch kurz gecheckt, soweit alles klar - ich stelle nur die Zugstufe der Stoßdämpfer härter ein. Ich habe Glück, denn der 14. Juli ist Nationalfeiertag in Frankreich, d.h. für mich, daß ich sehr unruhig geschlafen habe, weil die ganze Nacht wie an Sylvester geböllert wurde. Dafür komme ich am nächsten Tag auch erst kurz vor Mittag los. Von Champagnole gehts über Gex durch Genf in Richtung Chamonix, bzw. Mont Blanc Tunnel. Der Tunnel kostet 85 FF für eine einfache Durchfahrt mit dem Motorrad. Es ist schon paradox, soviel Geld für einen 11,5 km langen, nach Abgassen stinkenden Tunnel zu bezahlen. Aber was solls, ich beiße in den sauren Apfel, denn auf der anderen Seite wartet der „Col du Petit San Bernard“, der als Appetithäppchen schon mal 2.188 m hoch ist.

Man wundert sich ja, wer den Paß so alles bezwingen will, man sieht hier wirklich alles - vom Fahrradfahrer bis zum Wohnmobil. Bei solchen Gelegenheiten freue ich mich immer wieder, daß ich mit dem Motorrad und nicht mit dem Auto unterwegs bin, so genügt ein kurzer Dreh am Gasgriff, und ich ziehe an den langsameren Fahrzeugen vorbei. So kann ich wenigstens mein Tempo fahren. Apropos Tempo, eigentlich muß man sich jetzt an die italienischen Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, da ich gleich hinter dem Tunnel den italienischen Zoll passiert habe, die eigentliche Grenze verläuft irgendwo durch den

Tunnel. Zum Glück nehmen es die italienischen Fahrer nicht so genau mit der Geschwindigkeit, genau wie die Franzosen. Der Aufstieg ist gut ausgebaut und es gibt jede Menge Kurven - teilweise muß ich die Guzzi ganz schön um die engen Kurven rumzirkeln und das alles mit Gepäck.

Auf der Paßhöhe natürlich das obligatorische Siegerfoto geschossen und dann, trotz der Kälte, doch eine längere Pause gemacht, da mir die Handgelenke nach dem ganzen Schalten und Bremsen weh taten. Auf dem Abstieg gehts ein bißchen härter zu, die Straße entwickelt sich zur Buckelpiste und die Gabel schlägt mehrmals durch.

Trotzdem lege ich doch eine eher flotte Gangart ein, es macht halt auch mal Spaß zu heizen. Unten angekommen suche ich mir gleich einen Zeltplatz in Compiègne, und nach dem Baguette krieche ich mit dem inneren Versprechen in die Koje, morgen endlich mal früher aufzustehen.

Am nächsten Morgen stehe ich tatsächlich um 6.30 Uhr auf und komme um 8.30 Uhr vom Platz. Von Compiègne geht es dann in Richtung Val d'Isere, das muß im Winter ein richtiger Touristenort sein, zum Glück ist es jetzt ziemlich leer. Von hier aus gehts weiter in Richtung „Col d'Iseran“, der auf meiner Tour den höchsten Paß mit 2.780 m darstellt. Da es in der Nacht geregnet hat, und ich doch ziemlich früh den Paß erreiche (10.00 Uhr), halte ich mich wegen der Eiseskälte und des Nebels gar nicht lange auf, sondern beginne gleich den Abstieg. Als ich auf der anderen Seite des PASSES das Tal erreiche (Lanslevillard), erwarten mich strahlend blauer Himmel und Sonnenschein, die die kalten Glieder im Nu wieder auftauen lassen. Von hier aus gehts nach einer Pause weiter über Modane und St. Michel in Richtung Briançon. Von hier aus nach Barcelonnette, einem Ort, der auf meiner an sich guten Karte kaum auszumachen ist. Von hier aus erreicht man den „Col de la Coyolle“, der mit 2.058 m zwar nicht der höchste Paß ist, dafür aber am eindruckvollsten: die Straße ist nicht so gut ausgebaut, dafür sind links und rechts der

Straße ewig hohe Felsmassen, die sich vor einem auftürmen. Es findet auch nur ein Fahrzeug Platz, es gibt aber Ausweichplätze. Es ist wirklich beeindruckend!

Für die 30 km Aufstieg brauche ich über eine Stunde, danach bin ich reif für eine Pause! Die Uhr zeigt halb fünf und es sind noch 130 km bis Nizza. Das wird knapp, sage ich mir, aber ich versuche es trotzdem und erreiche gegen 19.30 Uhr tatsächlich Nizza.

Meine ersten Eindrücke: eine Großstadt voller Hektik, die sich an die Berge schmiegt und jeden verfügbaren Platz nutzt. Allerhand los hier, aber eben eine Großstadt.

Nach meiner Karte soll es am Cap Ferrat einen Zeltplatz geben, aber nachdem ich dort ankomme und eine Nobelhütte nach der anderen sehe, und ich von privaten Sicherheitsdiensten argwöhnisch gemustert werde, denke ich, daß ich hier wohl kaum einen Zeltplatz finden werde. Also dann durch Ferrat, Beaulieu, Monaco und schließlich Menton, wo ich endlich fündig werde: Ein ganz toller Campingplatz, umgeben von einer zwei Meter hohen Mauer fühlt man sich hier wie im Knast. Aber abends um 22.00 Uhr hat man wohl nicht mehr die große Auswahl, also die Heringe wie blöde in den harten Lehmboden gehämmert und gleich gepennt, aber nicht ohne den festen Vorsatz, diesem tollen Ort morgen den Rücken zuzukehren!

Am nächsten Morgen zeitig abgebaut und für den miesen Platz auch noch 55 FF bezahlt. Zurück durch Menton und Monaco und kurz vor Nizza zum Glück auf die Autobahn gegangen, sonst hätte ich mich wohl wieder durch den Stau schieben können. Im 20 km entfernten Antibes muß ich dann Geld tauschen, weil der Tank leer ist. Zuerst denke ich schon, die Guzzi macht Mucken, weil sie dauernd ausgeht, bis mir ein Blick auf den Tageskilometerzähler sagte: Reserve! Und ich dachte schon, die Guzzi kann die Hitze und den Stadtverkehr nicht ab.

Von Antibes geht es weiter nach Cannes, aber eigentlich merkt man gar nicht, wenn man die Stadt gewechselt hat, das geschieht wirklich übergangslos. Ursprünglich wollte

ich bis St. Tropez an der Küste entlangfahren, das sind ca. 80 km, aber nachdem ich von Monaco bis Cannes (35 km) schon drei Stunden gebraucht habe, entschlief ich mich, St. Tropez und den Rest der Cote d'Azur links liegen zu lassen und mich schnellstens vom Acker zu machen. Außerdem sind mir hier wirklich zu viele Touris!

Somit auf schnellstem Wege zur Autobahn und ab in Richtung Aix en Provence. Auf der Autobahn wird dann tatsächlich geblitzt, aber ich habe Glück, da ich zufällig gerade 105 km/h fahr, erlaubt sind 110 km/h. Hinter Aix en Provence verlasse ich die Autobahn und fahre nur noch Landstraße, hier kann man die Guzzi so richtig von einer Kurve in die andere fliegen lassen - das macht richtig Laune. Hinter St. Gilles erstmal Picknick gemacht, natürlich mit Baguette und Käse, das schmeckt 10x besser als irgend so ein abgepacktes Sandwich von einer Autobahnraststätte und ist natürlich auch billiger. Der Picknick-Platz ist im „Parc Regional de Camargue“, hier gefällt's mir richtig: man kann endlich mal wieder in die Ferne gucken, ich kann meine Herkunft aus Norddeutschland halt doch nicht verleugnen. Das Gebirge ist toll zum Fahren, aber auf Dauer wirken die Berge doch ein bißchen einengend.

Nach dem Picknick geht es über Montpellier nach Frontignan, meinem heutigen Tagesziel. Ich finde hier einen Campingplatz direkt am Meer - nur der Preis von 96 FF haut mich fast um. Deshalb bleibe ich doch nur einen Tag hier. Am nächsten Morgen früh aufgestanden und gepackt, an der Rezeption noch einen Typ aus Stuttgart kennengelernt, der jetzt Ducati fährt, aber früher Moto Guzzi gefahren ist. Ich habe das Gefühl, daß er seiner Guzzi doch ein wenig nachtrauert. Jetzt geht es erstmal in Richtung Sète-Béziers. Die Straße führt direkt am Wasser lang, aber die Aussicht auf das Wasser ist einem durch eine sechs Meter hohe Steinwand versperrt - schade!

Mein Entschluß steht jetzt fest: Auf schnellstem Wege an den Atlantik! Dann geht es also auf der Landstraße über St. Pons, Maza-

met und Castres nach Toulouse. Toulouse ist eine richtige Großstadt mit schlechten Straßen, und die Gegend rund um Toulouse ist ziemlich hügelig, bis 600 m Höhe. Zum Fahren ist es hier optimal, weitab vom Tourismus und gut ausgebaute Landstraßen, auf denen man locker 120-130 km/h fahren kann, das macht richtig Spaß.

So fahre ich weiter über Auch, Vic-Ferensac, Eauze und Roquefort in Richtung Mimizan, meinem eigentlichen Urlaubsziel. In Roquefort sehe ich dann das erste Hinweisschild auf Mimizan, das beflügelt natürlich, so daß ich nochmals Gas gebe. Das ist ohne weiteres möglich, da jetzt die Straßen fast schnurgerade verlaufen. Nur wenn hier ein Warnschild über Kurven steht, sollte man das auch beherzigen, denn die Kurven ziehen sich teilweise so zusammen, daß man auf 40 km/h herunterbremsen muß! Nichts desto trotz schaffe ich die letzten 100 km in unter einer Stunde! Und siehe da, obwohl es den ganzen Tag bewölkt war, reißt über Mimizan der Himmel auf! Den Campingplatz zu finden ist nur noch Routine, und meine größte Befürchtung, keinen Platz zu bekommen, erweist sich als grundlos.

Das Wetter ist hier zwar etwas gemischt, es gibt sogar Regen, aber mir gefällt das rauhe Klima doch besser als das Mittelmeer. Nach eineinhalb Wochen Strandurlaub in Mimizan mache ich mich dann auf den Rückweg nach Deutschland. Der Schnelligkeit wegen benutze ich für diese Strecke ausschließlich die Autobahn, auch wenn es stinklangweilig ist. Hinter Paris mache ich dann einen Tag Pause und besuche noch Euro-Disney. Danach geht es dann endlich Richtung Heimat: Den Rest durch Frankreich und Belgien im Dauerregen und in Deutschland hält es dann tatsächlich auf zu regnen! Abends um 22.30 Uhr komme ich erschöpft aber glücklich und mit über 5.000 km mehr auf dem Tacho in Hamburg an.

Eine Panne hatte ich unterwegs nicht, wenn man von den Aussetzern im Regen einmal absieht. Die Aussetzer sind verschwunden, seitdem ich offene Trichter fahre (der Luftfil-

ter saugt sich voll Wasser). Ansonsten muß ich sagen, daß ich mit der Guzzi höchst zufrieden bin, der Motor begeistert mich immer noch, der Sound sowieso.

Fast die gleiche Tour habe ich im Herbst '93 noch einmal unternommen, mit dem Unterschied, daß ich bis nach Spanien an der Mittelmeerküste entlanggefahren bin und zurück wieder durch die französischen Alpen fuhr. Auf dem Rückweg sind mir dann nach einer zehnstündigen Regenfahrt die vorderen Radlager ausgelaufen, die ich aber gottlob in Heidelberg auf einer Tankstelle selbst erneuern konnte, nicht zuletzt Dank eines rührigen Motorradhändlers aus Walldorf, der mir die Radlager organisierte.

Jetzt nach über 30.000 km auf der Guzzi ist es immer noch Liebe auf den ersten Blick, besonders seit ich die Gußräder gegen Speichenräder getauscht habe. Doch davon vielleicht mehr in einem Erfahrungsbericht über die 1000 S.

Gruß von Harm aus Wedel!

Benelli**DUCATI**




Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

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

Presseschau

Ducati 125 Sport

Über vier Seiten der Zeitung "Classic Cycles" erstreckt sich ein Bericht über eine Ducati 125 Einzylinder. Mit elf Fotos ist der Artikel reich bebildert. Nachzulesen im Heft Nr. 1/95.

Moto Show Bologna

Auf zwei Seiten stellt "PS" in dem Januar-Heft die italienischen Neuheiten der Motor Show Bologna vor. Sechs Fotos zeigen folgende Motorräder: Bimota Supermono, Aprilia Moto 6.5, Ducati Senna, Cagiva Canyon und den neuen Aprilia V2-Motor.

Auch "motorrad, reisen & sport" befaßt sich in Heft Nr. 1/95 auf drei Seiten ausschließlich mit den italienischen Neuheiten, die in Bologna vorgestellt wurden. Neun Fotos zeigen den neuen Aprilia-Motor, die Aprilias Moto 6.5 und Pegaso und die Cagivas Canyon und Elefant 900.

Moto Guzzi Cardelino

Auf knappen sechs Seiten befaßt sich "Classic Cycles" in der Ausgabe 1/95 mit der kleinen Guzzi, die nach dem Krieg half, Italien wieder zu mobilisieren. Zwanzig Fotos gehören zu diesem Artikel.

Moto Guzzi 1100 Sport

Dreieinhalb Seiten nimmt der Test der Guzzi 1100 Sport in der Zeitung "Motorrad News" ein. Acht Fotos zeigen das wunderschöne Motorrad in dem Januar-Heft.

Moto Guzzi 750 S3

Auf vier Seiten erzählt "Classic Cycles" die Geschichte eines 'Scheunenfundes'. Zwölf Fotos zeigen das restaurierte Motorrad in Heft Nr. 1/95.

Veteranenmarkt in Imola

Auf zwei Seiten befaßt sich "Motorrad Classic" mit dem großen italienischen Veteranenmarkt in Imola. Zwölf Fotos helfen dem Leser, einen Eindruck von diesem Ereignis zu bilden. Abgedruckt ist der Bericht in der Ausgabe Nr. 1/95.

Cagiva 900 Elefant

In einem Vergleichstest der Zeitschrift "MO" tritt die Großenduro aus Italien gegen die BMW R 1100 GS an. Der Bericht in Heft 1/95 umfaßt fünf Seiten und ist mit nur zwei Fotos bebildert.

Cagiva 750 Elefant

In dem Januar-Heft des "Motorradfahrers" ist ein Testbericht der Elefant 750 nachzulesen. Der Artikel umfaßt etwas mehr als drei Seiten und sechs Abbildungen zeigen die preisgünstige Großenduro aus Italien.

Ducati M 900

Eine leicht getunte Ducati Monster stellt "PS" in dem Januar-Heft auf vier Seiten vor. Acht Fotos zeigen das Motorrad, das sich optisch eigentlich nur durch ein paar Kohlefaserteile von dem Serienmodell unterscheidet.

Vertragshändler für:

Husqvarna
Laverda
MuZ

Vertrieb von März:

Ducati
Cagiva

MOTOR
RAD
Raphael Ulrich
HANDEL

23847 Siebenbüäumen
Telefon: 04501/775 · Fax: 04501/1052

Eigene Motoren-
insandsetzung:
Zylinder bohren+honen
Zylinderkopf planen

Kopfbearbeitung
mit Flußbank:
Brennraum-, Kanal- und
Sitzringbearbeitung

Schweißen von
Aluminium und Niro

Ducati M600 '94, 12.300,- / 750SS '93, 6t km, 12.000,- / Suzuki 125 / TE350 '94, 10.900,- / WR 360 '94, 850 km, 9.000,- / Honda XR600L / MuZ S Sport 10.000,- / Tour 9.000,- / Gespann 12.000,-
Angebot: div. Cross-Bekleidung, z.B. AXO Helm RX2 450,-

Ducati Gespann

Der "Motorradfahrer" stellt auf eineinhalb Seiten ein Gespann auf Basis der Ducati 907 i.e. vor. Drei Fotos zeigen das Dreirad mit Achsschenkel lenkung, das in unterschiedlichen Tuningstufen angeboten wird. Abgedruckt ist der Bericht in der Januar-Ausgabe.

Laverda Racer

Eine Laverda 1000 mit Bakker-Rahmen ist in "PS" der Mittelpunkt der Serie 'Edelbikes'. Der Artikel über dieses bildschöne Motorrad nimmt fünf Seiten des Heftes ein. Zehn Fotos zeigen das Motorrad. Abgedruckt ist der Bericht in der Januar-Ausgabe.

Ducati Superbikes

In der Januar-Ausgabe von "PS" ist ein Fahrbericht der Rennmaschinen von Fabrizio Pirovano und Andreas Meklau nachzulesen. Alan Cathcart hatte die Möglichkeit, die 926 von Meklau und die Werks-916 von Pirovano auf dem Rundkurs von Zeltweg zu fahren. In seinem Artikel vergleicht er diese Maschinen mit den Motorrädern von Scott Russel (Kawasaki), Simon Crafar (Honda) und Paolo Casoli (Yamaha). Der Artikel erstreckt sich über insgesamt zwölf Seiten, zu jedem Motorrad gehören sechs Abbildungen.

MV Agusta 350

In der Serie 'Aufgebockt' gehen die Redakteure der Zeitschrift "Oldtimer-Markt" immer Kleinanzeigen nach und begutachten die angebotenen Motorräder. In der Januar-Ausgabe ist diesmal eine MV Agusta 350 Inhalt des zweiseitigen Berichtes. Zu dem Artikel gehören sechs Fotos, die die Zweizylinder MV Agusta zeigen.

Moto Guzzi 1100 Sport

Einen Test der neuen Guzzi kann man in der Zeitschrift "motorrad, reisen & sport" nachlesen. Der Artikel erstreckt sich über vier Seiten der Januar-Ausgabe und ist reichlich bebildert. Elf Fotos zeigen das schwarze Motorrad und viele Details.

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

Auch für moderne italienische
Zweizylinder keine Selbst-
verständlichkeit:

100 Nm Drehmoment

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

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

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

Interessiert? – Vereinbaren
Sie Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

67592 Flörsheim-Dalsheim
Alzeyer Straße 33-37
Tel. 0 62 43/5882, Fax 0 62 43/70 29

Zwei Ducatis auf dem Nürburgring

MOTO AKTIV-Grundlehrgang vom 26.-28.06.94

Seit einigen Jahren hatte ich schon den Wunsch, einmal auf einer Rennstrecke zu fahren. Dann war es soweit: von MOTO AKTIV kam die Bestätigung für unsere (Jerrys und meine) Teilnahme an einem Lehrgang. Gleich anschließend bestellte Jerry zwei Zimmer mit Frühstück bei einer Pension in der Nähe vom Nürburgring. Dieses war auf jeden Fall eine gute Idee, da einige Teilnehmer abends vor der Gruppeneinteilung noch keine Zimmer gefunden hatten.

Die vier Stunden Autobahnfahrt auf dem Motorrad wollten wir uns sparen, also mußten ein Motorradanhänger und ein entsprechender Wagen mit Anhängerkupplung her. Mit einem Toyota Land Cruiser hatte Jerry schon mal ein adäquates Fahrzeug organisiert (4,2 Liter Hubraum, Klimaanlage, etc.), den Anhänger sollte ich von Paul bekommen. Doch als Paul dann zwei Wochen vor dem Termin absolut nicht zu erreichen war, entschied sich Jerry, selbst einen zu bauen. Also schnell ein paar Prospekte als Orientierung besorgt, dann eine Achse, Deichsel, Kabel-

baum, Vierkantröhr etc. gekauft und dann noch zusammengebaut und lackiert, fertig war ein super Motorradanhänger. Nur die Auffahrschienen aus Alu-Riffelblech waren mit 180 mm sehr knapp bemessen für mein Rad mit 183 mm Breite. Dank der Gitterrohrrahmen ließen sich unsere Ducs (750 S, 750 SS) hervorragend mit Spannriemen an dem Hänger befestigen.

1. Tag: Am Samstag ging es nun endlich los, und dank der Klimaanlage waren die 4½ Stunden Anfahrt bei Temperaturen über 30 Grad recht angenehm. Nachdem wir unser



Auf dem selbstgebauten Hänger wurden die Ducatis zum Ring gebracht.

Quartier bezogen hatten, meldeten wir uns im MOTO AKTIV-Zelt an. Die restlichen drei Stunden bis zum offiziellen Beginn verbrachten wir in Adenau in einem Cafe. Außerdem mußten wir noch unsere Gruppennummern auf den Scheinwerfer kleben, die wir mit Hilfe von Isolierband bastelten. Abends im MOTO AKTIV-Zelt setzten wir uns dann an den Tisch mit unserer Gruppennummer und lernten die weiteren sechs Mitglieder kennen. Insgesamt waren 26 Gruppen mit je acht Personen vorhanden. Nach einer kurzen Ansprache wurden die einzelnen Instrukturen vorgestellt. Danach verteilten sich die Gruppen mit ihren Instrukturen auf dem Gelände. Bei unserer Gruppe mußte sich jeder kurz vorstellen, und es wurde der Tagesablauf für Sonntag sowie einige Verhaltensregeln für den Ring besprochen. Den Rest des Abends verbrachten wir in der Wirtschaft unserer Pension, wo wir auch die „gelbe Inge“ (wegen ihrer knallgelben ZXR) mit ihrem Freund und einer Freundin (schnell, hübsch, jung, blond, keine Friseurin) kennenlernten.

2. Tag: Beim Frühstück erfuhren wir, daß nachts vor unserer Pension zwei CBR 600 gestohlen wurden. Training und anschließend geplanter Urlaub fielen für die beiden Besitzer leider ins Wasser. Nach dem Frühstück hatten wir eine ca. einstündige Anfahrt zum Bundeswehrgelände in Simmern. Da sich unser Instruktor (Stulle) an die STVO hielt, hatten wir genug Gelegenheit, die wunderschöne Gegend zu bewundern. Bei anderen Gruppen soll es da richtig zur Sache gegangen sein (so mit ca. 200 km/h über die Landstraße). Unsere Gruppe kam zuerst zum Trial-Training. Angefangen mit Fahren im Stehen über Achtenfahren, Vorderrad gezielt anheben und absetzen und steile Auf- und Abfahrten, ging es dann zum Schluß in den Wald. Nun war eine längere Mittagspause angesagt, und danach folgte das Gespanntraining. Zuerst erfolgte eine theoretische Einweisung in die Geheimnisse des Gespannfahrens und dann ging es mit einfachen Übungen los. Doch so einfach war das nicht, einige

Stangen beim Slalomfahren wurden beschädigt. Zum Abschluß mußte jeder versuchen, mit angehobenem Seitenwagen einen Kreis zu fahren, was allerdings kaum einer ganz vollbringen konnte. Danach fuhren wir wieder ganz gemütlich zurück und sahen uns noch das sonntägliche „Touristentraining“ an. Kaum angekommen, hing schon der erste Golf in den Leitplanken. Das war ein super Schauspiel, wie die vielen Polos, Golfs, BMWs, Motorräder etc. ein Rennen gegeneinander fuhren. Auf dem Rückweg zur Pension hatte ich dann bei ca. 120 km/h auf einer schlechten Straße ein kräftiges Kickback vom linken zum rechten Lenkeranschlag. Danach mochte ich eigentlich überhaupt nicht mehr mit der Ducati fahren.

3. Tag: Morgens um 8.00 Uhr fuhren wir unsere ersten beiden Runden auf dem 20,8 km langen Kurs. Das war noch sehr gemütlich, allerdings fand ich es sehr schwer, mir die ganzen Kurven zu merken. Nach einer kurzen Pause fuhren wir noch zwei Runden und dann ging es zum zweiten Trialtraining auf einem BMX-Gelände in der Nähe. Jetzt waren die Übungen schon recht schwierig und der Schweiß lief nur so den Rücken runter. Wir mußten z.B. das Fahren parallel zu einem Abhang und steile Auf- und Abfahrten üben. Zum Abschluß wurde eine kleine Sektion mit Steinen markiert, bei der wir dann alles Gelernte einsetzen mußten. Danach ging es dann wieder zum Ring, um ein paar Runden zu drehen. Stulle mit seiner Yamaha RD 350 fuhr jede Runde etwas schneller und am Ende jeder Runde auf einer langen Geraden wurde dann durchgewechselt, damit jeder mal direkt hinter ihm fahren konnte. Jetzt zeigte sich der Vorteil einer Ducati, denn beim Rausbeschleunigen aus den Kurven konnten wir fast jedem davonfahren, bzw. anschieben. Überholen durften wir nicht, dies war aus Sicherheitsgründen verboten.

Mittlerweile war es schon wieder Mittagszeit, und nach dem Essen fuhren wir zum Hubschrauberlandeplatz, wo das Sicherheitstraining stattfand. Es folgten die üblichen

Turnübungen auf dem Motorrad und verschiedene Brems- und Slalomübungen. Das Beste war jedoch das Schräglagentraining. Die Reifen bekamen quer einen Kreidestrich, und nun wurde versucht, diesen durch Fahren von Kreisen zu entfernen, was auch fast alle schafften. Dieses Sicherheitstraining kürzten wir etwas, damit wir wieder pünktlich auf der Rennstrecke sein konnten. Mittlerweile machte mir die Hitze große Schwierigkeiten, und dazu kamen noch Kopfschmerzen. Die folgenden Runden waren eine Qual, und ich fuhr ziemlich beschissen, was für diejenigen, die hinter mir fuhren, natürlich nicht sehr schön war. Stulle wollte am nächsten Tag die Kurvengeschwindigkeit noch einmal um 10 km/h erhöhen. Jerry und ich waren eigentlich schon am Limit und daher wollten wir am nächsten Tag in einer langsameren Gruppe fahren. Abends nach der Instruktorbesprechung wurden dann Jerry und ich sowie ein anderer Ducatifahrer aus unserer Gruppe einer langsameren Gruppe zugeteilt.

4. Tag: Die Kopfschmerzen waren zum Glück verschwunden, und wir fuhren in der Gruppe von Christel zwei Runden mit. Diese Gruppe war uns allerdings viel zu langsam, und wir wechselten wieder in eine schnellere Gruppe. Hier war Bärbel aus Markgröningen mit ihrer CBR 600 unsere Instruktorin und das Tempo war recht schnell. An einer Kurvenkombination hielten wir mit der Gruppe kurz an und Bärbel erklärte uns die Ideallinie. In allen Kurven waren bunte Punkte, an denen man sich orientieren konnte (falls man sie beim Fahren überhaupt erkennen konnte.) In einer Pause erklärte uns einer der beiden Rennärzte, daß Frauen und Ducatifahrer erfahrungsgemäß die am meisten gefährdeten Personen sind. Frauen haben zuviel Angst und Ducatifahrer anscheinend zuviel Mut. So war es dann auch, die schwerste Verletzung in Form eines Armbruchs hatte eine Frau, und eine Ducati stand am Ende des Tages kaputt am Streckenrand. In unserer Gruppe war jetzt auch ein GPZ 1100-Fahrer, der einmal hinter mir fuhr. Als



Beim Gespanntraining.



Beim langsamen Trialfahren im Gelände sollen unter anderem die Fahrzeugbeherrschung und der Gleichgewichtssinn geübt werden.

ich nach einer guten Kurve (Bergwerk) wieder in den Rückspiegel sah, war er nicht mehr zu sehen. Sein Auspuff hatte aufgesetzt, und er mußte die Flucht ins Grüne antreten. Zum Glück legte er sich nicht hin und konnte gleich weiterfahren. Allerdings fuhr er von nun an immer extrem hanging off und konnte so auch mithalten. Nachmittags wurde noch eine Kaffeepause eingelegt, und dann durfte ich eine Runde vorausfahren. Bei einigen Kurven war mir nicht ganz wohl, denn ich wußte nicht, welche Kurve nach welchem Hügel folgte. Einmal einen Hügel vor einer Kurve falsch angefahren und schon endet die Fahrt in der Leitplanke! Aber trotzdem hat diese Runde verdammt viel Spaß gemacht. Zum Abschluß des Tages fuhren wir noch eine Runde zu dritt, als erstes unser Co-Instruktor Frank mit einer auf 1000 ccm aufgebohrten Guzzi, dann die GPZ 1100 und zum Schluß ich. Dieses war eine sehr schnelle Runde, und die Guzzi konnte uns auf der Geraden nicht davonfahren. Die Guzzi und die GPZ hatten 220 km/h auf dem Tacho, ich nur 190 km/h.

unsere Wirtschaft. Dort lernten wir den Rennarzt Dr. Schöll kennen, der mit seinem getunten Roller vorfuhr. Er unterhielt uns den ganzen Abend mit Geschichten von der nationalen und internationalen Rennszene.

5. und letzter Tag: Am letzten Tag beim Frühstück hieß es nun Abschied nehmen von all den Fahrern und Fahrerinnen, die wir in unser Pension kennengelernt hatten. Wir waren nach drei Tagen so erschöpft, daß wir froh waren, heute kein Training zu haben. Wir wurden von vielen beneidet, weil wir dank unseres Anhängers eine angenehme Rückfahrt vor uns hatten.

Diese Tage waren einfach wunderbar und wir würden so etwas gerne wiederholen. Vielleicht werden wir auch einmal an einem Sportfahrerlehrgang von MOTO AKTIV teilnehmen. Die Krönung wäre danach dann das 4 Stunden-Rennen.

Zum Abschluß ist noch zu erwähnen, daß dieses Training 610,- DM gekostet hat und wir noch ca. 400,- DM für Übernachtung, Benzin etc. benötigt haben.

Kay

Inzwischen war es 18.00 Uhr, und wir mußten den Ring verlassen. In diesen drei Tagen sind wir nun ca. 30 Runden auf dem Ring gefahren. In unserer Pension sprangen wir unter die Dusche und fuhren dann mit dem Wagen zum Abschlußessen der Fa. Uvex ins Dorint-Hotel. Hier war nur das Essen kostenlos. Bei den Getränkepreisen konnte man arm werden, und daher zog es uns auch schnell zurück in

Leserbriefe

Hallo Leute!

Die Tage habe ich den neuen Ducatikalender vom Importeur DNL in die Hand bekommen. Ich muß leider sagen, daß dieses Werk sein Geld von 49 DM nicht wert ist. Es werden nur sechs verschiedene Ducatimodelle mehrfach abgelichtet. Die Ducatimodellpalette der letzten 20 Jahre ist ja nun wirklich nicht arm an aufregenden Motiven. Die Fotos passen vielleicht zu einzelnen Berichten in den Motorradfachzeitschriften, eignen sich aber überhaupt nicht für so ein Werk.

Wie man es besser machen kann, zeigt mal wieder Rolf im Brahm aus Wetter. In zeitaufwendiger Kleinarbeit und auf eigenes Risiko hat er ein fototechnisch hervorragendes Werk für 1995 auf die Beine gestellt.

In diesem Kalender sind neben den modernen Bikes aus Bologna die Klassiker nicht zu kurz gekommen. Die hohe Druckqualität beeindruckt genauso wie die fototechnische Ausführung. Viele Bilder sind im Fotoatelier entstanden. Im Vergleich zum DNL-Kalender ist dieses Werk auch noch fast 10 DM günstiger. Den DNL-Machern kann ich nur sagen, sie sollten auf keinen Fall versäumen, sich Rolfs Kalender zu besorgen.

Gruß Joachim

Stellungnahme zum Leserbrief von Peter in Motalia Dezember '94

Servus Felix und alle Italo-Fahrer, ich bin der sog. "findige Zeitgenosse (09853-15...)" laut Peters Leserbrief in der Motalia Dezember 94. Zu einigen Aussagen von Peter, die mich sehr aufgeregt bzw. verwundert haben, möchte ich folgendes sagen: Nicht jeder Mensch, der Motorräder aus Italien importiert, ist eine "Gestalt" oder gar ein Betrüger. Ich nehme mal an, Peter hat absolut keine Ahnung, wieviel Arbeit es macht, Motorräder zu importieren, technisch und optisch und für den deutschen TÜV auf Vordermann zu bringen. Es gibt aber auch viele "Schrauber", die ein italienisches Motorrad zum "Aufbauen" wollen, weil sie sich ein Motorrad individuell gestalten wollen, da es eben in Deutschland solche Motorräder kaum gibt.

In Peters Leserbrief genannte KW-Ducs sind eben Liebhaberfahrzeuge und haben halt einen hohen Preis. Die Anschaffungspreise in Italien werden stark beeinflusst durch zahlreiche Interessenten aus Deutschland, Frankreich, Holland usw.

Der Flair von italienischen Motorrädern hat mich schon immer begeistert, allein deshalb kann es nicht mein Ziel sein, Gleichgesinnte zu betrügen. Ich checke jedes Motorrad mit großem Zeitaufwand durch, eventuelle Mängel behebe ich oder kläre den Käufer darüber auf. In jedem Kfz.-Brief eines importierten Fahrzeuges steht auf der Rückseite das Herkunftsland.

In dem Punkt Privat- oder Händleranzeigen stimme ich Peter zu. Er muß jedoch verstehen, daß man sich in jede Materie, sprich Italo Import, einarbeiten muß. Am Anfang meiner Tätigkeit, das war erst vor einem halben Jahr, habe ich nur Motorräder für Freunde importiert. Durch Mundpropaganda kamen jedoch andere und interessierten sich für importierte Motorräder aus Italien. Inzwischen habe ich ein Nebengewerbe angemeldet.

Ich wünsche allen Lesern eine gute Saison '95.
Gruß Andy

Hallo Motalia-Team.

Ich möchte mal die Leserbriefseite nutzen, um meinem Ärger Luft zu machen. Da ich an meiner Guzzi über die Wintermonate einige Umbauten plane, telefoniere/faxe ich mir seit Wochen die Finger blutig, auf der Suche nach perfekten Teilen. Ich habe bei etlichen Händlern nach Prospektmaterial gefragt (gegen Bezahlung meinerseits! (Logo)). Trotz Zusagen habe ich nach Wochen so gut wie gar nichts bekommen. Viele Händler halten es trotz Zusage scheinbar nicht für nötig, überhaupt zu antworten?! Als "Ruhrpottler" kann ich aber schlecht mal eben nach Bayern fahren, um mir 'nen Höcker o. ä. anzugucken. Blind kaufen kann man bei Preisen um die 800,- DM ja wohl auch nicht. Aber wollen die nichts an mir oder anderen, denen dasselbe passiert ist, verdienen?! Vielleicht äußert sich da mal jemand zu!

Nun genug gemekckert!
Ciao Ralph

Leserbriefe

Betrifft: Die richtige Öltemperatur in Heft 70
Hallo Italienerfahrer!

Ich fahre seit Februar 1989 Laverda und zwar eine 1000 3 CL mit einer 180 Grad-Kurbelwelle sowie der Witt-Kennfeldzündung, importiert 07/1976 sowie seit Juli 1993 eine 1000 SFC, mit 120 Grad-Kurbelwelle im Originalauslieferungszustand, Baujahr 04/1986.

Die 1000 3 CL ist zwar nicht mit einem Öltemperaturmesser ausgerüstet, hat aber im wesentlichen die gleichen Probleme mit der Temperatur wie meine 1000 SFC. Beide werden leider extrem langsam warm. Die 1000 3 CL hat eine Ölfüllmenge von 2,5 l und die 1000 SFC von 3,0 l.

Die Ölkühler beider Maschinen sind ohne jegliche Thermostaten oder sonstiger werkseitiger Temperaturregelung.

Ich habe die 3 CL in den Jahren 1989 bis 1991 auch in den Wintermonaten gefahren und ständig experimentiert, um Wintertags die Öltemperatur zu erhöhen.

Bei den alten Dreizylindern von Laverda ist es ein gewagtes Spiel, den Ölkühler komplett abzudecken oder gar zu demontieren, da dieser wesentlich zur Kühlung des thermisch hochbelasteten mittleren Zylinders beiträgt.

Ich habe mir zunächst Abdeckschablonen mit verschiedenen Kühlöffnungen (75%, 50%, 25%) gefertigt und auf meinen Fahrten zur Arbeit, etwa 50 km Landstraße und Autobahn, durchprobiert, welche die optimalste Öltemperatur ermöglicht.

Hierbei stellte sich ebenfalls heraus, daß eine Abdeckung des Ölkühlers nur unterhalb einer Umgebungstemperatur von etwa 10 Grad Plus erforderlich war.

Die Warmfahrphase mußte ich dann etwa wie im Sommer handhaben, nämlich 30 bis 40 km bei gestaffelten Höchstdrehzahlen je nach Umgebungstemperatur. Auch die Viskosität des Öles brauchte ich nicht ändern, da ich schon Mitte 1989 eine Umstellung von dem vorgeschriebenen SAE 20 W 50 auf SAE 15 W 40 vorgenommen hatte.

Mittlerweile hat der Motor ohne Überarbeitung 114.000 km bewältigt und ist immer noch kerngesund und wird wohl auch weiterhin zuverlässig

seinen Dienst tun und mir wie bisher sehr viel Freude bereiten.

Die Motorenkonstruktion der 1000 SFC ist, bis auf einige kleinere Details sowie der Kurbelwellenkröpfung, gleich der 1000 3 CL. Der Motor der 1000 SFC ist jedoch thermisch ausgelegener und verfügt zusätzlich über einen Öltemperaturmesser, der in der Ölwanne installiert ist.

Ich habe bisher, selbst an den extrem heißen Tagen dieses Sommers, eine Öltemperatur von maximal 80-85 Grad ablesen können.

Die Warmfahrphase beträgt bei einer Umgebungstemperatur von etwa 20 Grad etwa 50 km. Je kälter es diesen Herbst wurde, desto länger war die Warmlaufphase, zum Schluß waren es etwa 70 km.

Ich entschloß mich nun, den Ölkühler mit einer aus Aluminiumblech gefertigten Maske abzudecken, die ich im Bedarfsfall noch mit drei Löchern versehen kann, um eine gewisse Steuerung der Öltemperatur zu erreichen.

Meine bisherigen Erfahrungen mit der Kühlermaske sind recht positiv, da selbst bei forscher Fahrweise auf der Autobahn, Umgebungstemperatur etwa 12-15 Grad, die Öltemperatur gemäß Anzeige nicht über 80 Grad hinausging. Bei den Temperaturen der letzten Tage waren nach 15 km Fahrtstrecke etwa 40 Grad erreicht. Die im Artikel „Die richtige Öltemperatur, Heft 70 Dezember 1994“ angesprochene Schaumbildung konnte ich bisher weder bei der 1000 3 CL noch bei der 1000 SFC feststellen.

Soweit meine Erfahrungen mit der richtigen Temperatur im Öl!

Jetzt noch etwas anderes: Ihr könntet mir mit dem Abdruck der folgenden Zeilen helfen, Kontakt zu weiteren auf dem Hunsrück ansässigen Laverda-Fahrern zu bekommen.

Ich wohne im Rhein-Hunsrück-Kreis (Kreisstadt Simmern) und weiß von etwa sechs weiteren Laverdas im Kreisgebiet. Ich würde gerne Kontakt zu den Laverda-Fahrern hier bekommen. Ebenso bin ich an einem entsprechenden Stammtisch interessiert.

Bitte meldet euch bei Thorsten Weuster, Hirtenstr. 6, 56290 Sabershausen, Tel. 06762/4327
Thorsten Weuster

Das erste Mal... oder wenn Italiener- und Oldtimerfreunde feiern!

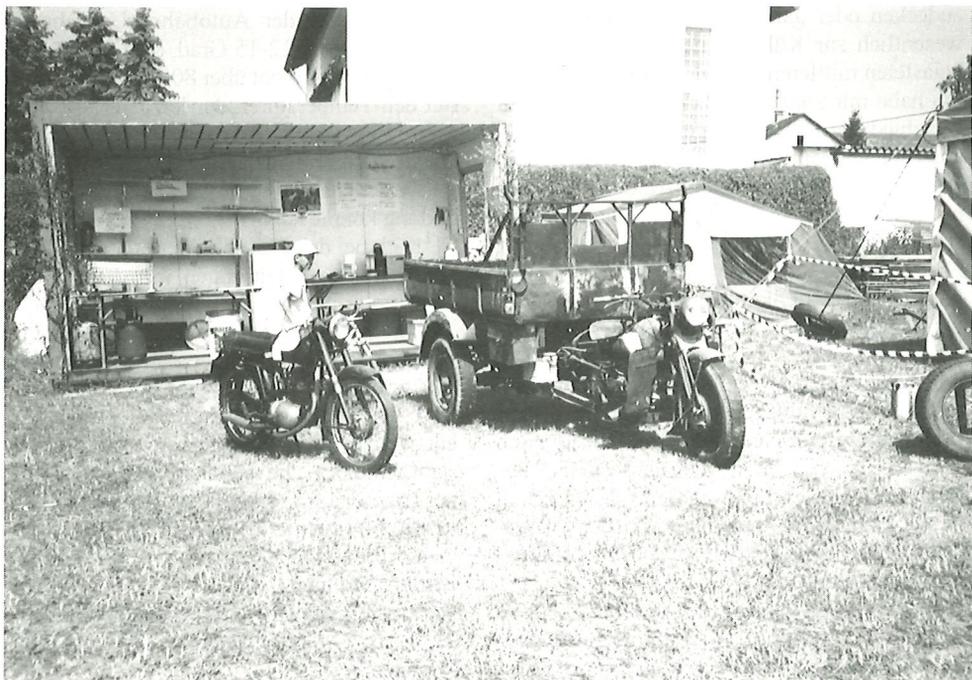
Vom 01.-03. Juli 94 hielten wir, die Italiener- und Oldtimerfreunde, unser erstes Treffen in Tödenried ab.

Bei (fast zu) heißem Sommerwetter kamen insgesamt ca. 250 Motorräder. Unter diesen befanden sich auch Helmut Graber mit 63 Jahren auf Zündapp KS 600, ältester aktiver Teilnehmer und die drei Musketiere auf Falcone und KS 800 Gespann aus Bonn. Es waren alle klangvollen Namen wie BSA, Norton, J.A.P., Laverda, Ducati, Benelli, Morini, Guzzi, BMW. ... usw. vertreten. Es kamen auch einige Japse, die aber einen besonderen Parkplatz hatten. Am Freitag war abends Bieranstich, danach gemütliches Beisammensein und unser traditioneller Stammtisch. Samstag, Hauptanreisetag, kamen dann die meisten. Nachmittags war eine Ausfahrt, die natürlich bei der Hitze zum Schluß im Biergarten endete. Abends dann wurden Zelte aufgebaut, das Lagerfeuer ent-

facht und Preise verliehen. Später dann wurde die Bar „De Laverde“ eröffnet. Es herrschte großer Andrang, es kamen auch viele „Nicht-Motorradfahrer“ aus der näheren Umgebung und vom Dorf. Erwartungsgemäß wurde es recht zünftig. Die Nacht wurde sehr lang. Am Samstagmorgen wurde gemeinsam gefrühstückt und die Teilnehmer verabschiedet. Die Italy's und Oldy's paßten gut zusammen, sogar die lokale Presse nahm davon Notiz.

Wer nächstes Jahr (wieder) dabei sein will oder unseren Stammtisch besuchen will: Immer jeden 1. Freitag im Monat in Tödenried bei Aichach/Bayern. Info 08258/225 oder 1283.

Ciao Uwe





Japanische Motorräder mußten auf einem Extra-Parkplatz abgestellt werden.

Inhaltsauswahl Italiener

Schwerpunktt Themen		Bowdenzüge	23	Reglereinbau	39
Ducati 860/900 GTS	47	Dämpfer, hydraulische	36	Umwelt & Restaurieren	
Ducati 900 SS	31	Einspeichen	12	Entrosteten	54
Garelli 350 Split Single	43	Entlacken	35	Festgegangene Kolben	17
Gilera Saturno "Pioma"	51	Gummirestauration	29	Gehörschutz	15
Gilera Strada 150	56	Haarriß-Prüfung	22	Hautschutz und Reinigung	19
Laverda 750 SF	33	Hebebühne selbstgebaut	58	Helme	20 - 21
Laverda 1200 C3	55	Ketten	24 - 29	Katalysator	24, 45
Morini 3 1/1	60	Kurbelwelle wuchten	39	Kraftstoff	12
Moto Guzzi	9	Löten	37, 39	Lacke	18
Moto Guzzi	25-26	Pannenhilfeschema	33	Ölbeseitigung	13
Moto Guzzi V7 Spezial	54	Pulverbeschichten	39	Reinigen mit Sprit	12
Moto Guzzi Nuovo Falcone	46	Öl	8 - 10	Säuren und Schutz	16
MV Agusta 750 Imola	57	Öl und Chemie	30	Verchromen	23 - 28
Parilla 175 Sport	34	Regler, elektronische	37		
Typenkunde		Interessiert? Ja!			
Ducati 350 Scrambler	14	Dann bestellen,		Mindestbestellmenge: 3 Hefte	
Ducati 750GT	23	per Telefon (0421/501617), per		Jede Ausgabe kostet 5,90 DM (ab 12 Hefte gibt es Rabatt: 4,99 DM pro Heft) zzgl. Porto und Verpackung. Wir bearbeiten die Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.	
Gilera 150	21	Fax (0421/50 44 48) oder per			
Laverda 750SF	12	Postkarte die gewünschten Hefte			
Moto Guzzi Nuovo Falcone	10	(einfach die Nummer angeben, die hinter dem Themasteht).			
MV Agusta 125	16				
MV Agusta 750 S	41				
Technik		Gegen eine Gebühr von 3 DM in Briefmarken gibts das Gesamtinhaltsverzeichnis			
Akkus	42,43	GUMMIKUH-Verlag			
Alu polieren	10, 35, 36	Am Deich 57 •			
Alu eloxieren	49	28199 Bremen			

GUMMIKUH & PAST PERFECT

Motalia-Querschnitt

Durch eine Anzeige in der Motalia kam ich in die Lage, fast alle bisher erschienenen Ausgaben erwerben zu können, was ich dann auch tat. Jetzt fehlen mir nur noch 3 Hefte. Beim Durchblättern der Hefte kam mir die Idee, einmal festzustellen, über welche Motorräder in der Motalia bisher etwas zu lesen stand. Bei der Analyse habe ich mich auf käufliche Straßenmotorräder beschränkt und Prototypen sowie Rennmotorräder weggelassen, Eigen- und Umbauten jedoch berücksichtigt.

Hier nun das Ergebnis: Auf Platz 1 der Rangliste steht Moto Guzzi mit 33 Berichten gefolgt von Ducati mit 23 Nennungen. Platz 3 belegt Laverda mit 8 Texten. Mit 6 Berichten folgt Cagiva. Dicht auf den Fersen von Cagiva folgt Gilera mit 5 Nennungen vor Benelli mit 4, Moto Morini mit 3 und MV Agusta mit 2 Plätzen. Je einmal vertreten sind die Marken Aermacchi (350 TV in Heft 54), Aspes (Juma 125 in Heft 47), Malanca (125 ob one in Heft 36) sowie ein Rumi-Eigenbau in Heft 57 und eine Minarelli in Heft 49.

Von MV Agusta ist in Heft 23 (750 S) und Heft 28 (125 S) zu lesen. Morini-Freunde finden in den Heften 2 und 31 etwas über die 250 T und in Heft 46 etwas über die 3½.

Benelli-Fans können etwas über die 900 Sei in Heft 44 erfahren. Über das Modell 254 wird in Heft 22 und über die 124er in Heft 39 berichtet.

Von Gilera war in Heft 12 über die 150 Strada, in Heft 33 über die 600 Nordwest, in Heft 52 über die Saturno, in Heft 56 über die RX 200 Arizona und in Heft 65 über die RC 600 etwas zu lesen. Über reinrassige Cagivas steht in Heft 3 und Heft 23 etwas über die Modelle 500 T4 und SXT 125 zu lesen. Vorrang im Stall von Cagiva haben ganz klar die Elefanten mit Ducati-Herzen. Über den Baby-Elefanten 350 steht etwas in Heft 24. Die Hefte 18 und 40 berichten von den Mammut-Elefanten 900 IE und in Heft 48 erfährt der Leser etwas über die 650 Alazzurra.

Laverda-Begeisterte können in Heft 1 etwas über die 200 Bicilindrica lesen. In Heft 29 kommt dann die SFC 1000 Classic zur Vorstellung. Ebenso wird in Heft 7 und 54 von der 1000 3 CL und der 1000 berichtet. Heft 6 beschäftigt sich mit der 750 SF, Heft 31 mit der OR 600 Atlas, Heft 41 mit der 750 GT und

Heft 64 mit der aktuellen Laverda 650.

Ducatisti haben unvergleichbar größere Auswahl. Berichtet wird in den Ausgaben Nr. 10 über die Laguna Seca; Nr. 21/860 GT; 30/350 Scrambler; 30/900 SS Nuda; 36/750 GT; 40/Zubehör für 750/900 SS; 43/Mille Hailwood Replica; 44/25t km mit 900 SS; 45/350 Forza; 48/125 S; 52/900 SD (70t km); 53/900 Monster; 55/900 SS (50t km); 58+59/Harris-Ducati; 58/916; 39/900 Superlight; 38/900 SS KW; 59/900 SS; 60/250 Mototrans 24 Horas; 61/M 900 Zubehör; 66/450 Scrambler Gebrauchtkauf und in Heft 68/900 SS (50t km).

Bemerkenswert finde ich, daß über die 900 SS gleich 3 Langstreckenerfahrungsberichte geschrieben wurden. Bei den derzeitigen Verkaufszahlen von Ducati dürfte es den Ducati-Fans durchaus möglich sein, sich im weiteren Motalia-Rennverlauf noch an die Spitze des Feldes zu setzen.

Die Spitze des Feldes führen die Guzzi-Piloten an mit einem satten Vorsprung von 10 Punkten, der auch nach Erscheinen von Ausgabe Nr. 70 der Motalia unverändert gehalten wird mit dem Unterschied, daß Guzzi nun 34 Nennungen und Ducati 24 Zähler hat.

Falls die Modellpalette von Guzzi weiter zusammengestrichen wird, gibt es wohl bald nicht mehr viel Neues aus Mandello in der Motalia zu berichten. Die Pole Position ist also höchst gefährdet. Ein Absinken in die Zweitrangigkeit läßt sich dann vielleicht von den Fahrern der traditionsreichen liegenden Einzylinder verhindern. Über diese Modelle war in Motalia bisher so gut wie gar nichts zu lesen. Sollte das etwa daran liegen, daß es eine Falcone-Interessengemeinschaft gibt? Und jetzt wieder eine Aufzählung der Berichte, vor dem Schrägstrich das Heft und

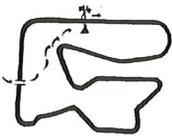
dann das Motorrad, über das berichtet wird: Heft 2/V 65 TT; 5/250 TS; 8/850 LM II; 9/ Mille GT; 18+19/V 35 Imola; 19/850 T Chopper-Umbau; 20/LM III Sahara-Vorbereitung; 21/850 T4/SP 1000 I Vergleich; 22/ Cali II; 34/V 65 (64t km); 35/850 T Gespann; 36/LM II; 38/V 65 SP; 42/Daytona; 43/Daytona-Gespann; 43/Cali II; 44/Mille GT; 50/ 850 T3 Cali; 51/T3 Cali; 53/Mille GT; 53/ 250 TS; 60/Ago LM II V 1000; 62/750 Strada; 64/1000 S; 67/Cali III/Cali 1100 Vergleich; 69/Quota; 69/1000 S; 70/Daytona. Während bei Ducati schnell klar wird, daß die 900 SS der Spitzenreiter der Nennungsliste ist, ist das bei den Guzzis nicht auf den ersten Blick festzumachen.

Sowohl die Mille GT als auch die Daytona kommen auf 3 Nennungen. Letztere allerdings einmal als Gespann. Bemerkenswert

finde ich, daß sich die Langstrecken- erfahrungen auf die V 65 konzentrieren (64000 und 100000 km). Über die Le Mans I und deren Vorgängern ist leider bis jetzt - zumindest in den mir vorliegenden Motalia- Ausgaben nichts an Erfahrungsberichten zu lesen gewesen. Über andere Guzzi Exoten wie die Stornello und die 250 TS bereits zweimal.

Am meisten erstaunt hat mich, daß ich über die Marke Aprilia, deren Produktionsbänder seit einiger Zeit vor Vollaustattung kaum noch stillstehen dürften, in meinen Motalia- Heften keinen Erfahrungsbericht finden konnte.

Auch über die Motorräder weiterer verschiedener italienischer Hersteller ist in den bisherigen Motalias nichts spezielleres zu finden gewesen. Das sind die Marken Bianchi, Bi-



Numero due

02. und 03. Juni 1995



Am 02. u. 03. Juni 1995 veranstaltet **TCL-MOTO** ein freies Motorradtraining für **italienische** Motorräder aller Marken auf der Rennstrecke **TOR POZNAN** in Polen.

PREISE		
02.06.95	03.06.95	02. u. 03.06.95
ab 120,00 DM *	ab 120,00 DM *	ab 200,00 DM *
* Diese Preise gelten bei Anmeldung bis spätestens zum 28.02.1995.		

Ausgeschriebene Rennklassen :

- Einzylinder bis/über 250 ccm
- klassische Motorräder bis/über 600 ccm
- moderne Motorräder 2-Ventiler/4-Ventiler

Begrenzte Teilnehmerzahl

Weitere Informationen und Anmeldeunterlagen unter

☎ 030 / 416 70 83 oder Fax 030 / 416 85 26

TCL-MOTO Th. u. Chr. Hanke, Dannenwalder Weg 64/66, 13439 Berlin

mota, Garelli, Magni, Motobi, Frera, Guazzoni, Maserati, Mondial und Parilla. Auch von den bekannteren italienischen Herstellern gibt es viele Modelle, über die in Motalia noch nicht berichtet wurde.

Bei Benelli sind dieses die Modelle 250 und 500, Leoncino, Sprite, SS 250, Tornado, 250 2C, 350 RS, 354, 500 Quattro, 400, 654 T und S.

Von Laverda war noch nichts über die 750 SFC und die 1200 zu lesen.

Ducatis Pantah, Paso und 900 S2 fehlen ebenso wie die 750 KW und diverse Einzylinder.

Von Gilera war bisher nichts zu lesen über die Modelle Marte, Nettuno, Saturno Corsa, 300 B, Giubileo und Arcore.

Morini-Modelle, die noch nicht vorgestellt wurden, sind die 125, 175, Settebello, Rebello, Corsaro, Corsarino, Scrambler und die neueren Modelle 350 K2, 501 Camel und Coguaro, New York, 250 V, 500 S, 500 V und Dart 350/400.

Von der legendären Marke MV Agusta sind noch unvorgestellt die 125 TEL, 175 CS, 250 Raid, 150 Rapido Sport, 125 GT, 250 Scrambler, 350 S, 350 Sport und die meisten der großen Vierzylinder.

Von Moto Guzzi sind den Motalia-Lesern bisher vorenthalten worden die Modelle V7, V7 Spezial, V7 Sport, V7 Militare, V 850 GT, California, V7 S sowie fast alle Einzylinder wie z. B. die Sport 15, GTV, GTS, Alce, Airone, Superalce, Astore, Falcone, Nuovo Falcone, Falcone Militare, Nuovo Falcone Militare, Cardellino, Galletto, Zigolo und Lodola. Außerdem die V 50 Reihe, die V 65 NTX und weitere neuere Modelle.

Hoffentlich läßt der Titel dieses Artikels und die langweiligen Aufzählungen Euch nicht in Querschnittslähmung oder Winterschreibstarre verfallen, sondern inspiriert Euch etwas, über die Erfahrungen mit Euren Motos zu schreiben. An alle Sammler: stellt uns doch 'mal Eure Schätze vor. Ganz sicher werden sich alle Motalia-Leser freuen, einmal etwas über die Kleinen und Kleinsten der Markenfamilien und auch über die alten

Veteranen lesen zu können, die auf Treffen zu sehen sind.

Hinzufügen will ich noch, daß ich Kurzbesprechungen anlässlich Messe-Terminen wie IFMA etc. nicht gewertet habe, da sie mir als zu kurz erschienen. Ich würde mich freuen, wenn sich jemand auf meine Anzeige in der Motalia Nr. 70 meldet, in der ich die mir noch fehlenden Hefte Nr. 14, 15, 16 suche. Kopien dieser Ausgaben tun's zur Not auch. Meine Tel.-Nr. ist 04134/298.

F.K.

So weit der Bericht von Friedrich, der sich viel Mühe beim Zusammenstellen der bisherigen Motalia-Artikel gemacht hat, obwohl anscheinend nicht alle Artikel berücksichtigt wurden. So kann ich mich z.B. daran erinnern, daß wir zwei Artikel über die Gilera Saturno veröffentlicht haben, auch den Artikel über das Ducati Paso-Gespann mit Armec-Seitenwagen vermissen ich in der Aufzählung. Daß wir noch keine Artikel über Bimotas in der Motalia gehabt haben sollen, kann auch nicht ganz richtig sein, da wir einmal ein mehrseitiger Artikel über Bimotas mit Ducati-Motoren. Genauso hat es Langstreckenerfahrungen mit großen Guzzis gegeben, ich erinnere mich z.B. an einen 100.000 km-Artikel über eine California und einen 80.000 km-Bericht über eine LM III.

Sei es, wie es sei, auf alle Fälle zeigt der Querschnitt, daß es uns an Artikeln über die Oldies und die kleineren Modelle mangelt, und wir schließen uns dem Aufruf von Friedrich an in der Hoffnung, daß ihr Euch an den Schreibtisch setzt und uns ein paar Zeilen über die Motorräder schreibt, die bisher in der Motalia zu kurz gekommen sind.

Sicher wird nach diesem Querschnitt, der eine oder andere wissen wollen, ob alte Ausgaben noch nachbestellt werden können. Es sind noch folgende Hefte lieferbar (teilweise nur noch wenige Hefte vorrätig): Nr. 1/2/25/26/27/28/29/30/32/34/35/36/37/38/39/40/42/43/46/49/50/52/53/55/56/57/58/60/61/63/64/66/67/68.

Motalia, die Zeitung für italienische Motorräder

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

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

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

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

0 habe ich als Scheck beigefügt.

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

BLZ: _____

Konto-Nr: _____

Bank: _____

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

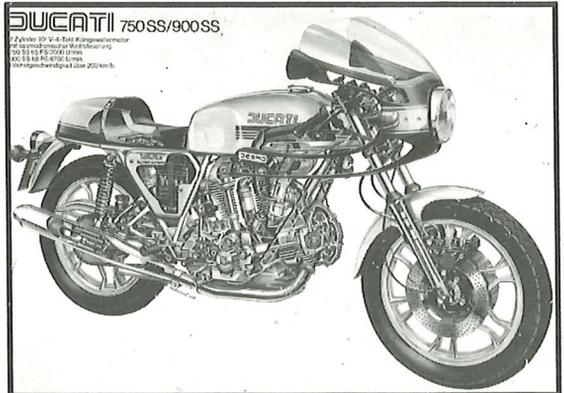
Datum: _____ Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite nicht vergessen!!



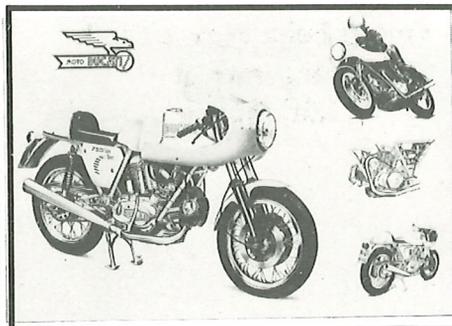
Ducati-Poster

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



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

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



Absender:

Bitte freimachen, falls Briefmarke zur Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos.
Bitte Telefonnummer nicht vergessen!

Rubrik: _____

Text: _____

Antwort

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

Absender:

Bitte freimachen, falls Briefmarke zur Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten Poster.

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

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

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

Antwort

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

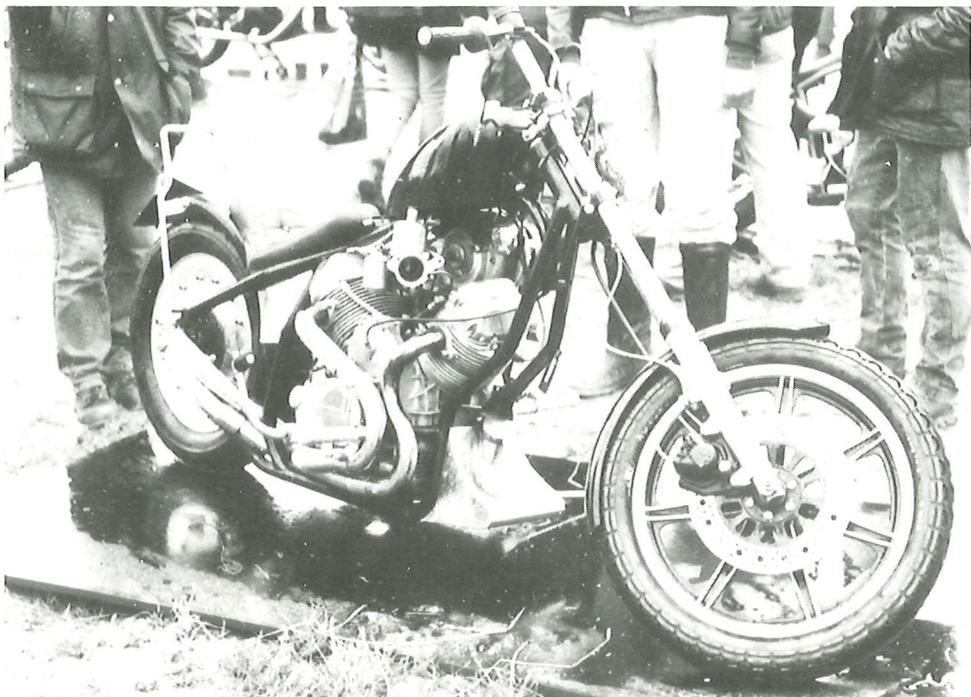
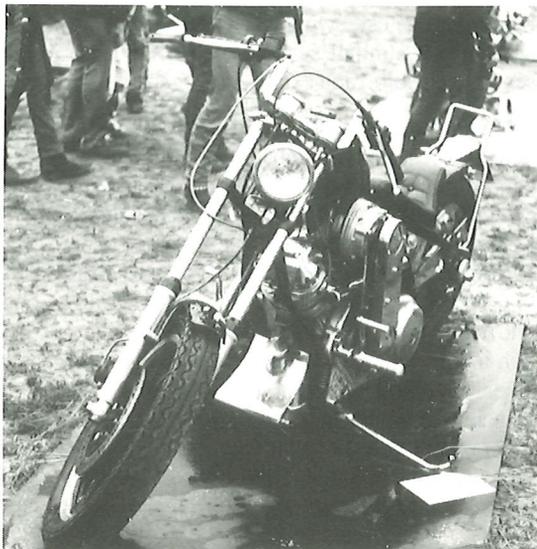
Datum _____ Unterschrift _____

Guzzi-Chopper mit Kompressor

Sicher hat jeder von uns schon das eine oder andere außergewöhnliche Motorrad italienischen Ursprungs gesehen und falls er einen Fotoapparat dabei hatte auch fotografiert. Einer unser Leser schickte uns letzters diese interessanten Bilder von einem englischen Guzzi-Chopper.

Es wäre doch eine gute Idee, regelmäßig außergewöhnliche Motorräder in der Motolia zu zeigen. Kramt doch mal in Euren Fotoalben, ob ihr dort nicht ein paar interessante Schnappschüsse habt, die man den anderen Italofans nicht vorenthalten sollte. Dabei muß es sich nicht um einen Totalumbau handeln, auch interessante Details sind veröffentlichungswürdig.

Bei dem hier abgebildeten Motorrad handelt es sich um einen englischen Chopper mit quer eingebautem Guzzi-Motor und Kompressor. In dem Motorspoiler befindet sich ein Tank.



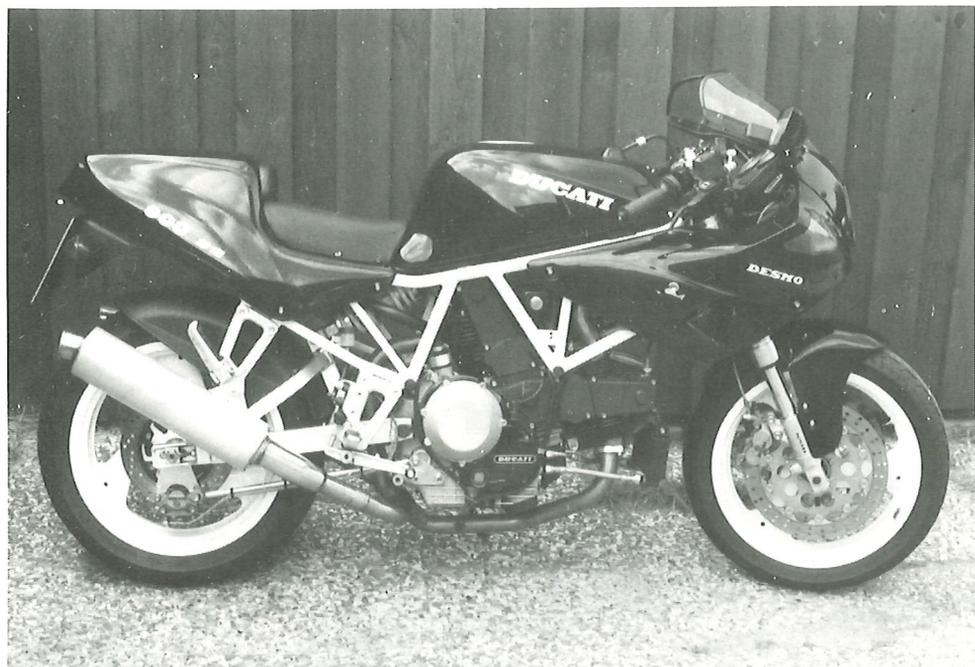
Ducati 900 SS - Meine Traummaschine verbessert und verschönert

Wie kommt man eigentlich zu einer Ducati? In meinem Fall war es ein ziemlich langer Weg bis zur eigenen 900 SS. Auf Ducati aufmerksam wurde ich 1974, als im „Motorrad“ die erste 750 Supersport getestet wurde. Ich war 16, begann mich für Motorräder zu interessieren, und fand die Maschine traumhaft schön. Auch heute noch ist für mich die Rundmotor 750er SS eines der schönsten Motorräder, das jemals gebaut wurde.

Da es damals in der Nähe meines Wohnortes keinen Ducatihändler gab, und ich niemanden kannte, der Ducati fuhr, sah die Liste meiner Motorräder folgendermaßen aus: Zwei Jahre Kreidler RM bis zum 18. Geburtstag, dann BMW R 75/6, Honda Enduro XL 250 S, Suzuki GT 250 X7, BMW R 65, Honda CB 450 S und Yamaha SRX 600. Ducatis fand ich eigentlich immer toll, aber irgendwie bin ich nie zu einer gekommen, zumal die Königswellenmaschinen für ihren relativ hohen Preis doch recht mäßig verarbeitet waren. Nach Einstellung der Königswellenmotoren gab es für mich nichts richtig interessantes von Ducati mehr

(die 750 F1 vielleicht ausgenommen). Die Viertakter zählen für mich nicht, die sind zwar technisch toll, aber von der Optik hinter der Verkleidung erinnern sie mich an eine Ducati-Lavamot.

Dann, ich glaube es war 1989, sah ich in verschiedenen Motorradzeitschriften die neue 750 Sport, rot mit blauen Streifen, von diesem Motorrad konnte ich nachts träumen. Dabei mußte es dann allerdings mangels finanzieller Möglichkeiten auch bleiben. Die neue 900er ein Jahr später gefiel mir noch besser, aber noch immer hatte ich nicht genügend Kleingeld. Dann im Frühjahr 1991 sah ich die ersten Bilder der



Die Ducati im jetzigen Endzustand mit Einmannhöcker.

neuen 900 SS, später sogar eine Version mit Halbschale; diese Maschine gefiel mir einfach unglaublich gut.

Ich war in der Zwischenzeit nach Hannover umgezogen und ging zu Italmoto, um mir die neue Maschine anzusehen. Die war ja in Natura noch viel schöner als auf den Fotos. Sofort wurde eine Probefahrt vereinbart, und danach war es um mich geschehen. Diese Maschine mußte ich haben. Doch woher nehmen und nicht stehlen? 18.000,- DM war einfach ein Haufen Geld, den ich nicht hatte. Also fuhr ich auch noch die 750er Probe, die war immerhin deutlich billiger, aber nein, die 900er gefiel mir eindeutig besser. Im Laufe des Sommers 1991 fuhr ich dann bei jedem Ducatihändler, der auf einer Tour am Wege lag, vorbei und schaute mir meinen Traum an. Auf einer dieser Touren entdeckte ich in der Nähe von Hameln die Firma Jako Motorsport. Dieses ist ein kleiner aber feiner Laden, wo der Chef, Bernd Jakobeit, selber Zubehör entwickelt und auch exklusive Maschinen aufbaut. Das Foto auf dem Deckblatt des 92er Ducatikalenders zeigt z.B. eine Maschine, die von Jakobeit aufgebaut wurde, und bei ihm im Laden stand. Ich habe noch nie so eine saubere Werkstatt gesehen, man kann praktisch vom Fußboden essen.

Von nun an führten die Motorradtouren häufiger bei Jakobeit vorbei, und jedes Mal gab es in der Werkstatt etwas interessantes zu sehen oder im Gespräch zu erfahren. Bei einem dieser Gespräche erfuhr ich dann, daß es von Jakobeit entwickelte exzentrische Kipphebelachsen gibt, die das Ventilspieleinstellen zum Kinderspiel machen. Ich hatte bislang immer gehört, daß das Ventilspieleinstellen sehr aufwendig sei (was ja wohl auch stimmt), also schwierig selber zu machen, oder in der Werkstatt entsprechend teuer. Da ich meine Motorräder nach Möglichkeit selber warte, gefiel mir die Idee mit den exzentrischen Kipphebelachsen ausgesprochen gut.

Mein Entschluß, eine 900 SS zu kaufen, wurde immer fester. Ich kratzte jede Mark zusammen, verkaufte die SRX so gut wie möglich, pumpte meine Mutter an und bestellte bei Jakobeit das 92er Modell. Natürlich gleich mit dem Umbau auf die geänderten Kipphebelachsen und mit

weißen Felgen, die schwarzen gefielen mir überhaupt nicht.

Im März 1992 holte ich dann die Maschine ab und war absolut begeistert. Mit dieser Maschine legte ich bis Juli 6.000 Kilometer zurück, als ich von einem Autofahrer übersehen wurde. Durch unheimliches Glück überlebte ich den Unfall, der von der Art war, die typischerweise für den Motorradfahrer tödlich endet, mit wenigen Knochenbrüchen, doch die Ducati war leider Totalschaden. Da für mich die 900 SS die Erfüllung aller Motorradträume war, bestellte ich mir, kaum daß ich aus dem Krankenhaus kam, eine neue Ducati. Obwohl ich inzwischen nach Schleswig-Holstein umgezogen war, bestellte ich die Maschine wieder bei Jakobeit, natürlich mit exzentrischen Kipphebelachsen und weißen Felgen.

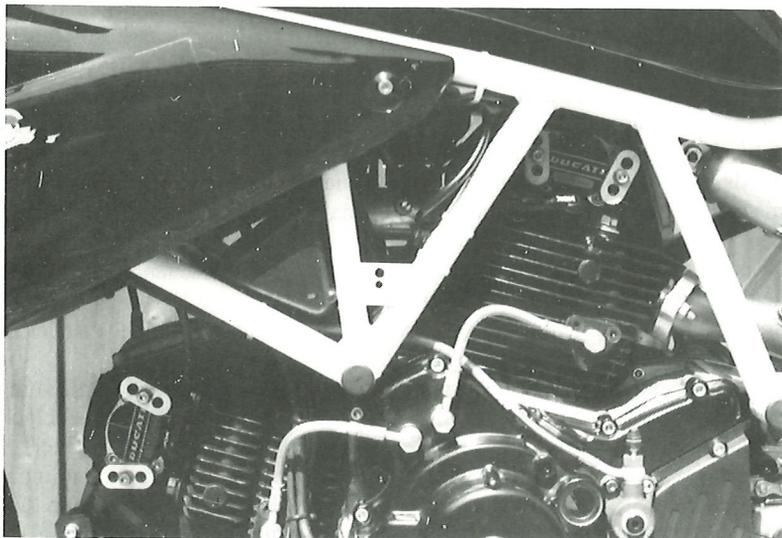
Der Umbau der Kipphebelachsen ist sicherlich nicht ganz billig, aber das Ventilspieleinstellen geht damit wirklich ganz einfach. Der zweite Vorteil ist, daß die Einstellung wirklich ganz genau, weil stufenlos, vorgenommen werden kann. Dieser Umbau lohnt sich mit Sicherheit für jeden Ducatifahrer, der alles an seiner Maschine selbst machen möchte, und auch für Leute, die ihre Maschine in die Werkstatt geben, lohnt sich die Sache durch Zeitersparnis beim Ventileinstellen und die damit geringeren Inspektionskosten bestimmt. Was jetzt noch stört, ist das Ausbauen des Federbeins, um an den Auslaßventildeckel des stehenden Zylinders zu kommen. Mein Freund Stefan zieht die ganze Maschine mit einem Flaschenzug hoch, das funktioniert tadellos, wenn man die Möglichkeit hat, den Flaschenzug zu befestigen. Ich habe mir eine Holzlatte zurechtgesägt, die genau zwischen Schwinge und Motor paßt, wenn man das Federbein herausnehmen will. Damit geht das Ventileinstellen auch völlig problemlos.

Da die Zylinderköpfe zum Umbau auf die exzentrischen Kipphebelachsen abgenommen werden müssen, ließ ich gleich Auspuffhalteringe aus Aluminium montieren. Einige Umbauarbeiten, die schon für die erste Maschine geplant waren, wurden sofort am ersten und zweiten Wochenende bei der neuen 900er durchgeführt. Bei einem Besuch des Italoshop

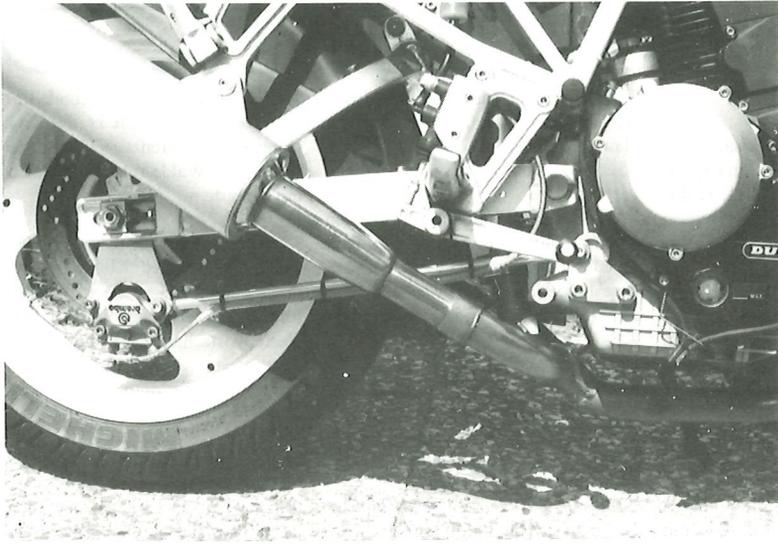
Neuss hatte ich eine Bremsmomentabstützung zum Motor für die hintere Bremszange gesehen, die mir von der Optik her sehr gut gefiel, aber den Preis von 500,- DM fand ich einfach zu teuer, zumal die Verarbeitung der Teile sehr mäßig war. Da ich Maschinenbauingenieur bin, war es für mich eine reizvolle Aufgabe, so etwas selber zu bauen. Ich setzte mich also an mein CAD-Programm und konstruierte eine Bremsmomentabstützung und fertigte eine Berechnung dafür an. Mein Freund Stefan, der sich inzwischen auch eine gebrauchte 900 SS gekauft hatte, organisierte die Fertigung von zwei Exemplaren durch einen Bekannten. Die Teile waren gerade rechtzeitig für die neue Maschine fertig geworden. Aufgrund der sauberen Arbeit und mit den Berechnungen gab es keine Probleme, die Teile beim TÜV eintragen zu lassen.

Mit dem Umbau der Bremse wurden auch gleich alle Bremsleitungen und die Kupplungsleitung gegen Stahlflexleitungen ausgetauscht. Bei der ersten Maschine hatte ich die vorderen Bremsleitungen auch schon ausgetauscht, was den sehr weichen Druckpunkt aber nur geringfügig verbesserte. Bei der neuen Maschine war der Druckpunkt von vornherein wesentlich härter und verbesserte sich durch die Stahlflexleitungen auch nur minimal. Überhaupt fällt der nicht ganz präzise Druckpunkt, wenn man im Stand die Bremse zieht, viel stärker auf, als wenn man beim Fahren tatsächlich bremst. Für mich ist die Bremse dann vollkommen in Ordnung. Weiterhin wurde die nicht vorhan-

dene Kettenabdeckung zum Reifen hin ergänzt. Dafür wurde ein 1,5 mm starkes Alublech mit Hilfe einer Pappschablone so zurechtgesägt, daß es sich am vorhandenen Kettenschutz und der hinteren Radabdeckung befestigen läßt. Die Kette ist nun zum Reifen komplett geschützt und da das Blech schwarz lackiert ist, fällt diese Abdeckung praktisch nicht auf. Außerdem wurde rechts in der Abdeckung der Verkleidung neben dem Drehzahlmesser ein Veglia-Ölthermometer montiert. Dazu wurde die Abdeckung mit einem schwarz beklebten Alublech, in das die Aussparung für das Ölthermometer gesägt wurde, etwas vergrößert. Für den Geber wurde in die Schraube des Ölpumpensiebes ein Gewinde geschnitten. Die Originalkerzenstecker wurden gegen solche von NGK ersetzt. Bei den Bremssätteln wurde der Bremsschriftzug mit roter Farbe nachgemalt. Auf die Verkleidung kamen zwei NCR-Füchse. Damit war das Motorrad für mich dann erst einmal perfekt und in dem Jahr fuhr ich noch knapp 2.000 Kilometer. Die Einstellung der Dämpfung für Gabel und Federbein habe ich ganz aufgedreht, so ist die Maschine auf schlechten Landstraßen fast komfortabel und lediglich für ganz sportliches Fahren muß die Zugstufen-



Die auf exzentrische Kipphebelwellen umgebauten Zylinderköpfe kann man von außen erkennen.



Die selbstgebaute Bremsmomentabstützung ähnelt den Zubehörteilen und ist in dieser Art an der Superlight serienmäßig zu finden.

dämpfung am Federbein $\frac{1}{2}$ Umdrehung geschlossen werden. Die Vorspannung der Feder des Federbeins habe ich so gewählt, daß sich die Feder im entlasteten Zustand gerade noch von Hand drehen läßt.

Als ich dann im Herbst die neuen Modelle für 1993 sah, war ich heilfroh, nach dem Unfall eine neue Maschine bestellt zu haben. Die Ausführung mit dem weißen Rahmen und den weißen Ducatischriftzügen gefällt mir nämlich tausendmal besser als die neue.

Da man in vielen Testberichten lesen konnte, daß der Tacho sehr optimistisch anzeigt, interessierte mich, wie genau oder ungenau er denn nun tatsächlich ist. Als ich sehr preiswert einen digitalen Fahrradacho erstehen konnte, montierte ich ihn an meiner Ducati. Dazu wurde aus Alublech eine Halterung gefertigt, die an der Drehzahlmesserschraubung befestigt wurde. Der Geber wurde mit einem Kabelbinder unten an der Gabel befestigt, und der Magnet mit einem Kabelbinder an der Bremsscheibe. Da sich bei diesem Tacho der Radumfang millimetergenau einprogrammieren läßt, ist die Anzeige praktisch fehlerfrei. Um so größer war die Überraschung bei der ersten Ausfahrt, daß beide Tachos praktisch das gleiche anzeigten.

Ich scheine ein Instrument an der unteren Toleranzgrenze erwischt zu haben, denn der Kilometerzähler zeigt ca. 5% zu wenig an. Der Fahrradacho hat noch so ein paar nette Spielereien wie Uhrzeit, Fahrzeit, Tripanzeige, Durchschnittsgeschwindigkeit, etc. und funktioniert bis zu ausprobierten 180 km/h einwandfrei. Der Höcker der Superlight gefällt mir unheimlich

gut, also wurde ein Diopa-Nachbau besorgt, bei dem die große Öffnung für das Werkzeugfach verschlossen wurde. Mit der Originalöffnung läßt sich nämlich nur ein flaches Sitzpolster von Diopa montieren. Ich wollte aber wegen der Sitzposition das Originalpolster der SL ab '93 verwenden. Es wurde dann eine kleine Öffnung zum Werkzeugfach ausgeschnitten, die sich mit dem kleinen hinteren Originalpolster verschließen läßt.

Die Ducati 900 SS ist mein absolutes Traummotorrad, und ich habe den Kauf noch keine Sekunde bereut. Die Verarbeitung befindet sich auf einem sehr hohen Niveau. Sie ist bei der zweiten Maschine noch etwas besser als bei der Ersten, und braucht sich hinter keinem japanischen Motorrad oder auch BMW zu verstecken. Ich werde sie bestimmt nicht wieder hergeben, sondern pflegen und verfeinern. Als nächstes kommen wahrscheinlich Auspuffhalter ohne Fußrastenbefestigung, auch ein Satz Aluschrauben oder ein paar Kohlefaserenteile wären nicht schlecht. Meine Begeisterung für Ducati hat auf alle Fälle schon zu zwei weiteren Ducatis im Bekanntenkreis geführt. Ich hoffe, es werden noch mehr.

Dr. Karsten Hoffmann

Regelmäßige Italotreffs

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 Harkortstr., Gaststätte "Blaue Blume".

Schleswig-Holstein

21509 Einmal im Monat, jeweils am 2. Freitag, 20 Uhr, treffen sich die Freunde italienischer Motorräder im "Feuerstein" in 21509 Glinde. Info: Tel. 040/7124203 (ab 18 Uhr).

24107 Monatlicher Italo-Treff ab 18 h in Ottendorf bei Kiel. Ab 1995 jeden vierten Mittwoch im Monat! Info: Andy, Tel. 0431/364618.

Niedersachsen

27749 Der Italo-Club-Bremen hat jeden 1. Mittwoch im Monat seinen Stammtisch in der Kämmerei, Fabrikhof in Delmenhorst um 20 Uhr. Info: Silvia Aumann, Tel. 04432/1610 oder Rainer Oeding, Tel. 04207/801506.

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

Nordrhein-Westfalen

32425 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.

44225 Laverda-Stammtisch trifft sich jeden 1. Mittwoch im Monat im Cabaret Queue in Dortmund-Hörde. Auch andere Italo-Klassiker-Fahrer sind willkommen. Info: 0231/716733 (Uwe oder AB).

47800 Der Laverda-Stammtisch Linker Niederrhein trifft sich jeden 1. Montag im Monat ab 19 Uhr in der Gaststätte "Zur Vreed", Leutefeld in Krefeld.

52385 Jeden Dienstag (Mai-September) trifft sich der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord in der Gaststätte "Zum Deutschen Haus" in Nideggen (ab Okt. jeden 1. u. 3. Dienstag). Info: Tel./Fax 02235/6417 Peter od. 02421/73157 Gerd.

Rheinland-Pfalz

55270 Jeden Dienstag (im Winter jeden Dienstag gerade Kalenderwoche) trifft sich der Stammtisch "Cavalli con Cuore" ab 20 Uhr in der Ober Olmer Waldgaststätte (Kreuzung Lerchenberg-Ober-Olm-Essenheim). Info: Werner 06136/89605.

56294 Jeden 2. Freitag Italienerstammtisch in der Pizzeria Hayat in Münstermeifeld. Info: 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 Burgholzhausen (bei Friedrichsdorf). Info: Hartmut 06474/8112, Ralf 06042/3433.

Baden-Württemberg

71696 Jeden 1. Freitag im Monat Clubabend des Ducati Club's Cavallo e.V. Stuttgart ab 20 Uhr in der Pizzeria "La Perla", Danziger Str. 31 in Ludwigsburg. Info: 07141/241274.

76846 Stammtisch der Freunde ital. Motorräder Hauenstein. Treff jeden 1. Donnerstag im Monat ab 19.30 in der Gaststätte "Waldesruh" am Bahnhof in Hauenstein.

78194 Jeden Samstag ab 16 Uhr (März bis Oktober) treffen sich Freunde italienischer und klassischer Motorräder im Gasthof "Windegg-Witthoh". Die Gartenwirtschaft liegt südlich von Tuttlingen 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 h). Ab 20.30 h oder bei Regen in Freiburg, "Kronenbräu-Eck", gegenüber Johanniskirche. Info: Tel. 0761/64611.

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

Bayern

Italiener-Stammtisch in München jeden 1.+3. Donnerstag im Monat ab 19.30 Uhr. Ort: Bergmanhof, Ecke Bergmann-/Landsbergerstr. in München. Info: Jürgen Mähse, Tel. 089/7912778.

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 Antoniuschwäige. Info: 08458/4498.

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

Regelmäßige Italotreffs

91572 Jeden 2. und 4. Samstag im Monat Italo-stammtisch im Gasthaus Stern Königshofen.
Infotel.: 09834/1493 od. 09827/1868.

97828 Der Guzzi-Club "Squadra Guzzi di Bavaria" trifft sich jeden Mittwoch ab 20 h im Cafe Mainland, 97828 Zimmern bei Marktheidenfeld.
Info: Thomas, 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.

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	Gesselnerstr. 1	33106 Paderborn-Elsen
J. Hökenschnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	33649 Bielefeld
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	38112 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	40211 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	41466 Neuss
Gosi's Guzzi	Langenberger Str. 463	45277 Essen
Ralf Tholen	Köln-Aachener-Str. 215	50189 Elsdorf
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-Okristel
Hein Gericke	Heilbronner Str. 91	70191 Stuttgart.
PS-Motorradladen	Teichstr. 30	74182 Obersulm-Weiler
Dieter Hoffmann	Birkenstr. 19	74834 Elztal-Dallen
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
LAVERDA Racingteam Konstanz	Schreibergasse 37	78462 Konstanz
Fa. Stork	Schönauer Straße 2	79115 Freiburg
Yogi Schlechte	Winterstr. 9	81543 München
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	86381 Krumbach
NGM-Motorradladen	Grimmstr. 11	91154 Roth-Eckersmühlen
In Team Motorradladen	Ansbacher Str. 77	91572 Bechhofen
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	94051 Hauzenberg/Haag
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700 Wiener Neustadt

Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit, Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 135,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 220,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

Motalia Anzeigenmarkt

Anzeigen, die nach dem Redaktionsschluß eingehen, werden - soweit möglich - unter der Rubrik 'In letzter Minute' berücksichtigt und in der nächsten Ausgabe nochmal unter der gewünschten Rubrik veröffentlicht. Gewerbliche Kleinanzeigen sind durch Fettdruck gekennzeichnet.

Aermacchi

350 GT, Bj. 71, mit Handbuch und 15 PS-Briefkopie, nicht fahrbereit, VB 1800 DM, Tel. 05977/1451

Benelli

Benelli 654 Sport, Bj. '81, TÜV 2 Jahre, Neuteile, Extras, ca. 29.000 km, Preis: VB (Tausch auch möglich). Tel.: 04261/4679 ab 18.00

Suche Unterlagen über SS 250 und Kontakt zu SS 250 letzte Serie-Fahrern, Tel. 04791/14789 ab 20.00

250 SS, Bj. 70 od. 71, TÜV 3/95, Zustand 2, Motor neu aufgebaut, 07133/15139 ab 18 Uhr

Benelli 750 Sei, silber, 35000 km, orig. Zust., nicht fahrbereit, VB 5000,- DM, Benelli 654, 4 Zyl. Motor, Räder u.a. Teile, Preis VB, Tel. 05850/1229

Bimota

Bimota SB4S, Einmannhocker, 150 DM, 089/3261355

Bimota SB 3, EZ 09.90, 29t km, Motorüberholt, Verschlt. neu, VB 10000,-, Tausch mit Guzzi (Quota od. Tourer mit Wertausgleich) mögl., 05324/5190

Cagiva

Cagiva 750 Elefant, Bj. 87, Lucky Design (... eine der Ersten...), 28t km, Motor bei 18t km kpl. generalüberholt, 68 PS, Metzeler Enduro 4, TÜV und Kundendienst neu, Givi-Trägersystem, Preis VHB 7.500,- DM, Tel.: 0711/6875970 oder 07032/21137

Suche Auspuff für Elefant AC, wenn möglich mit TÜV. Tel. 06074/70565, Michael verl.

Cagiva/Duc 650 Elefant, Bj. 86, 50 PS, TÜV neu, VHB 4.300,-, Tel. 04321/21867

Ducati

750 Sport, Rahmen + Brief 1400,-, Tel.: 04131403984

DUCATI

bimota

Mini-Bikes



Gesselner Str. 1

33106 PB-Elsen

Tel.: 0 52 54/6 68 37

Jetzt lieferbar AGV Replica Helme
Max Biaggi/Doug Polen/
G. Agostini usw.

Motorradveredelung

Motorradbekleidung für Italo-Fans

Replica 1 Verkleidung, neuwertig, 500,-; Replica Tank 300,-; Replica Sitzbank 100,-; Campa-Räder 600,-; div. 1 und 2 Zyl. Teile, Tel: 030/3825076 abends

Special

POGGIPOLINI

Chip

Parts **TITAN & ERGAL 53** **Tuning**

Alu-Trockenkupplung
Schalthebel mit Exzenter
916 Zahnkranzaufnahme

Kits & und Schrauben

Standard & Upgrade Eproms
Diagnose & Tuning Handterminal
Lambda-LED/LCD Messgeräte

Quality-products by

proMspo

Thomas Ratsch
Tel/Fax 089-7242751

Motalia Anzeigenmarkt

Neu für 600/750/900 SS, Superlight mit orig. (Mikuni) Vergaser:
LEERLAUFDREHZAHL-FEINEINSTELLUNG



Ersetzt nicht den Choke, aber erleichtert den Kaltstart durch fernbetätigten Gasschieberanschlag mit biegsamer VA-Welle. Optimaler Rundlauf ist bequem einstellbar.

EINFACH SO VOM LENKER AUS

Preis komplett incl. Einbauanleitung DM 168,- direkt vom Hersteller.

PAUL G. GUSE, AM KREUZSTEIN 30, 63477 MAINTAL, TEL. 06109 - 64212, FAX: 06109 - 68927

1x Ducati 750 S-Rund-VB, 1x 750 GT (rund) VB, Moto Guzzi 125 Stornello Scrambler - blau - 9000 km- Preis VB, Telef. 06843/1798

Paso 906, EZ 5/91, km Stand 18000, Kundendienst neu, Stahlflexleitungen, TÜV 7/95, 2. Hand, DM 7900,-, Tel: 77231/311712

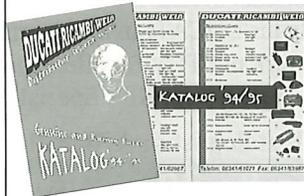
900 SS, rot, Bj. 82, TÜV 10/95, 40er und Contis eingetragen, ohne Kickstarter, FP 11.000,-, zu verkaufen, 07021/2462

350 Vento, dt. Brief, Originalzustand, fahrbereit, DM 5000,-; 125 Turismo, 1 Zyl. 4T, org. ital, Bj. 58 (?), fast komplett, DM 1500,-; 350 Scrambler, alle Teile, auch Motor(teile), VB. Tel: 06039/7298

750 GT Tank aus GFK zu verk., 80 DM, 02150/4703

DUCATI RICAMBI WEIB

jetzt anfordern!



DM 15,- in Briefmarken

TEL. 06341/61071 FAX 06341/63987

Verk. von 450-1 Zyl. Motor: Gehäuse 400,-; Kurbelwelle 350,-; Getriebe 400,-; Primär + Kuppl. 170,-; Kickwelle + Kickst. 130,-; Kuppl.-Dekkel 120,-; Schaltautom. 150,-; Ölpumpe 150,-; Lima und Zündeneinheit 300,-; Zyl. + Kolben 150,-; Kopf 250,-; Kö-Wellen Einheit 300,-; N-Welle + Kipphebel 250,- Tel. 07524/3595 ab 18.00 h

Ducati MHR 900, EZ 84, 5000 km, 1. Hd., offen, Conti, Sammlerstück, DM 18900,-, Tel: 02331/26677

350 ccm, 1 Zyl. Motor, fest, Preis VB, Tel. 05850/1229

Suche rechte Fußrastenanlage für Ducati 900 Monster, Bj. 93, Tel. 02251/61871

Am Bahnhof 8 76829 Landau

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,-
Alu Kupplungskorb CNC-gefräst f. 900/851/888/888 CORSA	549,-
Original Kupplung Corsa 888 m. Magnesiumdeckel, kompl.	2500,-
Original Kupplungsdeckel CNC-gefräst f. 900/851/888	139,-
Kupplungsdeckel Kevlar Ducati Corsa f. 900/888/ 900 M	349,-
Alu Öleinfüllstutzen CNC-gefräst f. alle Modelle	25,-
Ducati Modell 888/851 1:9 im Show Kasten fertig montiert	125,-
Ducati Modell 888/851 1:9 Bausatz Metall	79,-

Carbon/Kevlar Teile für DUCATI u. alle sportlichen Japaner !!!

Alu-Deltaboxfahrwerk mit TÜV für alle Zahnriemen-Ducatis

.... und so weiter... jede Menge RPR Spezial Teile für Ducati

Katalog ist in Arbeit!!!

Gartenstraße 29 * 58300 Wetter
Fax 02335/17674 * Tel.: 02335/2957

Motalia Anzeigenmarkt

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

Rücklicht CEV rund	64,80
Ölfilter Königswelle	9,90
Ölfilter Zahnriemen-Modelle	14,80
Zündkabel wie orig. Rundmotor	/m 9,00
Batterien	SCB 14 LA2 49,00
	YB 16 AL A2 88,00
	Paar gebr. 750,00
	neu 899,00
Schalldämpfer 900 SS A04/B04	Paar gebr. 400,00
Termignoni M 900 Alu/Inox	65,00
Nockenwellen KW 900 SS	
Tankdeckel Einzylinder	
und noch mehr.....einfach anfragen.	

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

Achtung Königswellenfahrer Ritzel-
muttern, geschlitz mit Spannschrau-
be, kein Losewerden der Mutter mehr
(nur noch 5 Stk), DM 60 inkl. Porto.
Heiner, 6621209 (wenn Du eine Vor-
wahl angegeben hät-
test, wäre die Anzeige
sicher erfolgreicher.
Der Setzer)

Für 900 SS, Bj. 91, Kohle-Kevlar-
Verkleidung lackiert, 1400,-; Kohle-
Kevlar-Höcker, lackiert, 550,-; Miku-
ni-Vergaserbatterie 400,-; 06055/
81133

Verkaufe NCR-Fuchsaufkleber St.
Preis: 7,50 DM + Versand bei: Glas
G., Wiesenzeile 21, 83278 Traun-
stein in: bar od. Euro, Tel. 0861/
64236 ab 17 Uhr, Forza Ducati!

900 SS Nuda, Bj. 4/91,
Ölthermo, hochgel.
Kühler, Stahlflex
Bremsleitungen, 18er
Bremszylinder, 33' km,
Kette u. Reifen neu,
leichte Schwungschei-
be, Alu-Rasten,
Hi.radabdeckung GFK-
rot, Töpfe poliert, VB
10.500,- DM, Tel.
09103/1623 ab 18h,
Nuda Halbschale ohne
Lampenausschnitt

Im Vertrieb
Bellit

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

METALLSCHLEIFEREI SCHRÖDER
Tel. & Fax 02841 / 50 77 75

GLANZPUNKTE SETZEN



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

Verkaufe gebrauchten 750 GT Rahmen, Tank, Schwinge, Bremstrommel, usw., keine Motorteile, 07021/2462

Suche von Ducati 350 GTL kompl. Gabel mit Rad und Bremse, Lenkermantel und Instrumente. Tel. 07524/3595 ab 18.00h

Verkaufe Duc 250 cc, Bj. ca. 68, für ca. 5000,- DM restauriert, VB 4000,- DM, Super Racer Optik, Tel. 04133/3432, Fax 4380

Verk. für 750 SS + 900 SS ab Bj. 91, Diopa Sitzbank, höhergelegt durch Hilfsrahmen, rot, 500 DM + Werkstatthandbuch 50 DM, Telf: 0571/77458

Verk. Tacho u. Drehzahlmesser, 12t km alt, von 750 SS, Tel. 0481/71980

Verkaufe Soziusabdeckung für 750/900 SS, 80 DM, WP-Gabelfedern, neu, für 750 SS, 100,- DM, Tel. 04924/467

Suche schwarzes Vorderrad für 750/900 SS; sowie 3,5 x 18" Campagnolo, Dymag oder Astralite für KöWe oder Pantah; sowie Alu Kupplungskern Pantah 600/650. Biete Getriebe kpl. mit geradeverzahntem Primärtrieb und Trokentrackkupplung für Pantah 350 - 750 DM 990,-, DDD 0231/833516

Verkaufe für 1-Zyl. Ducatis folgende Neuteile: Desmonocke DM 150,-, verstärkte Ölpumpe DM 390,-, Tel. 089/221588

750 SS, EZ '92, 27000 km, sehr viel Zubehör (Kohlefaser), Kupplung neu, Topzustand, Preis VHS, alle Originalteile vorhanden, Tel: 02823/18781

Duc/Cagiva 650 Elefant, Bj. '86, 50 PS, TÜV neu, VHB 4.300,-, Tel. 04321/21867

851-Teile: Alu-Heck; 1 Mann-Sitz; diverse Auspuffanlagen z.B. SP5; Kohleklartankdeckel; Bremsscheiben, ec., 0231/414441

Duc 750 S + SS, Unfallrahmen mit Brief und viele weitere Teile für 750S, auch Zubehör, 06782/4287

4 - TAKT STUDIO

Werksgeschulter Mechaniker bietet an:

FÜR DUCATI UND BIMOTA SUPERPREISE !

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

750/900/851 Sport-Alu-Auspuff	775.- DM
851/900 Superlight-Style (hochgezogen)	840.- DM
Terminngoni mit TÜV 750/900/851/888	
Alu Dämpfer flach- oder hochgezogen	1.149.- DM
Carbon flach- oder hochgezogen	1.489.- DM
Tangentialkrümmeranlage VA Ø 45 mm	
Monster, 900 SS	1.437.- DM
888	1.955.- DM
dazu passende Carbontöpfe offen hochgezogen oder unterliegend (bei Kompletanlage mit TÜV)	1.293.- DM
Carbonkotflügel vorne/hinten	je 280.- DM
Bremsbeläge für 4-Kolbenzange (Sportmischung)	79.- DM
Die Vergaser mußte das Werk für das Abgasgutachten verstümmeln (Loch im unteren Bereich, dreht träge hoch). Mit unserem Umbausatz wird Ihre DUCATI zum Drehmomenthammer! Sie dreht blitzschnell hoch.	
Enormer Leistungszuwachs. Für 750/900/Monster	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 (für alle Modelle) oder Stahl-Ritzel	280.- DM
Bremspumpe Ø 16 mm mit orig. oder seperatem Behälter	250.- DM
Bremsscheibenumbau auf schwimmend DUCATI und YAMAHA, pro Paar mit TÜV	250.- DM
Krümmerumbau auf verbesserten Durchsatz	250.- DM
... sowie jedes Normal- und Racingteil für alte und neue Modelle.	

Großes Gebrauchteillager !

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

Motalia Anzeigenmarkt

900 SS-Königswelle, Bj. '81, 1. Hand, Motor kplt. neu, viele E-Teile, zum Teil neue, 18.500,- DM VB, Wertgutachten von 22.000,-DM vorhanden! Tel: 02251/56555, bis 23 Uhr, öfter probieren

MAX-Corsa Carbon 2in1 Oval (offene Version), neuwertig! (von Ausstellungsmotorrad) für 750/900 SS, DM 980, Tel. 07231/311712

MHR Stahltank, neu grundiert für 300,- zu verkaufen, Tel. 06423-6644

Verk. Ducati Campagnolo Räder MT 2.15x18DOT-77 + 2.50x18DOT-77 nur komplett 850 DM. Zyl. Köpfe für Königsw. 900 SS, 44/38, DZ, rep. bedürftig, nackt, 1600 DM. Für 1 Zyl. ab Bj. 68 versch. Rahmen u. Blechteile u. Räder, Radnaben, Sitzbänke + Höcker. Schauglas für Königswelle oben 150 DM im Tausch gegen orig. Deckel. Nehme 1 Zyl. Duc + Teile ab 250 ccm in Zahlung. Tel: 09383/6223

Ducati 900 MHR 1, EZ: 84, Reifen, Kettensatz, Lack neu, wie aus dem Ei gepellt, schwarze Veglia, rundes SSRücklicht, Silentium, Conti, offene 40er eingetragen, längere Zeit abgemeldet, neu Baurat abgenommen, VHB 15 000,- DM, Tel. 04121/25720

Verkaufe Ducati 350GTL, 2 Zylinder, Bj. 76, seit 1989 stillgelegt. Sehr selten. VB 1700,-, 05606/1056

2 Endtöpfe 900 SS ital. Version, guter Zustand. TÜV-Eintragung kein Problem, Tel: 06251/39919

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

Kohlefaser-Auspuff für 851/900SS/900M zu verkaufen für 500,- DM, Tel. 09187/2346 + Fax + Anrufbeantworter

750 SS, EZ 7/92, 4.500 km, 2 Bremscheiben, Stahlflex, Superbikelenker, Diopa-Höcker, Reifen neu, a.W. mit Vollschale, von Frau gefahren, DM 11.900, T. 07063/7775, FAX 6810

Suche untenliegende Termignioni mit TÜV für Ducati 750 SS (nuova), Tel. 07361/37258, Karl Sprügel. Allen Ducati- und Guzzi-Treibern eine tolle Saison 95!

Ducati 900 SS Motor, 10.000 km Laufleistung, kpl. mit 40er Vergaseranlage, guter Zustand, 3000,- DM, Tel. 02596/1335

Zubehör für CAGIVA DUCATI

Vom Ölthermostaten auch mit Vergaservorwärmung über Ölleitungen und Windschutzscheiben bis zu Hauptständern und Gepäckträgern. Fordern Sie unseren Katalog an, oder besuchen Sie unsere Stützpunkthändler. Natürlich verkaufen wir auch Aprilia-, Cagiva- und Ducati-Motorräder und Roller!

Wolf GmbH, Spargelweg 7
68623 Lampertheim
06206/56410 / FAX 54163

Daneffel DUCATI
CH-9500 Wil
073-221681 / FAX 225691

Herbert Schajor
84577 Tüßling
08633/1479 / FAX 934

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI-

Wandkalender 1995

Format 42 x 30 cm, 13 farbige Qualitätsaufnahmen
Format 33 x 24 cm, 40,- DM plus 9,- DM

Versand in der BRD od. plus 16,- DM Vers.-Ausland

Handgemalte Poster:

Ducati 750 SS von 1974, Format 50 x 70 cm, 32,- DM
oder DUC M.H. Replica-Mille, DUC 350 DESMO, beide
Format 35 x 50 cm, jedes 22,- DM plus 9,- DM pro
Versandrolle u. Porto in der BRD, oder plus 16,- DM
Versand-Ausland.

Achtung: Kalender und Poster können nicht zusammen
verschickt werden.

Versand nur gegen Vorauszahlung (Scheck, bar od.
Briefmarken). Rückgaberecht bei nichtgefallen!!!

Rolf im Brahm

Wilhelmstr. 8 * 58300 Wetter/Ruhr

Suche für 750 SS, Bj. 94, Sportra-
stenanlage, Diopa-Höckersitzbank,
Nuda-Verkleidung links und rechts.
Tel: 089/8120906 ab 18 Uhr

900 SL, '92, 90 PS, 8000 km, Marvic
eingetr., Kohlefaser, "kurze" FCR 41,
Kopfoptimierung vor 500 km, 888
Kupplung, aus erster Hand, DM
16.500, Tel. 0841/481264

Suche 851 ab Bj. 90, Tel./Fax/AB
03514609238

888 Strada, EZ 11/93, 10.000 km, leichter
Sturzschaaden, 17.300,- DM, Tel. 09738/
8293

Ducati Pantah (Cagiva Alazzurra): Verkauft
Vorderrad und Hinterrad, zus. 450,- DM.
Tel. 19.00 bis 22.30: 07152/56373. Bitte
öfters probieren, da ggf. auf Geschäftsreise.

Suche 851 bis 14000,-, Tel. + Fax.
03514609238

Suche für 900
SS, Bj. 91-94,
Auspuffanlage
A04/B04 (alle
März-Importe),
Tel.: 02944/
6122

Su. Renntank,
Höckersitzbank,
Fußrasten, A-
Topf für 250er
Einzylinder,
0761/35691

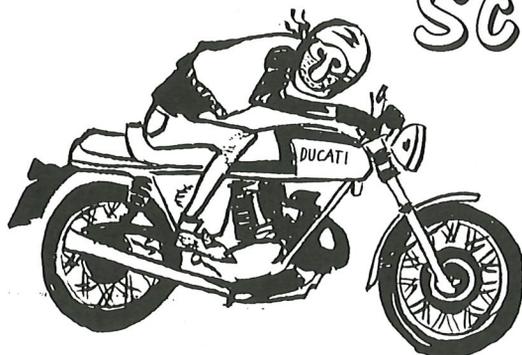
Für 900 SS
Kupplungsdek-
kel gebohrt in
schwarz, DM
120,-, Kotflügel
Kohlefaser vor-
ne DM 220,-
neuw., Tel.
0511/392533

Verschleiß/Ersatzteile für Sca-
rab-Bremsanlagen, Dicht.- Kol-
bensätze, Bremsbeläge, VA-
Entlüfternippel, Spezialwerk-
zeuge für KW-Ducati, EPS-
Radsatz 400,-, Speichenräder,
viele 750/860/900 GT/S/SS-
Teile, Tel. 02271/54230 ab
15.00 Uhr

**Private Kleinanzeige sind in
der Motalia kostenlos! Für
gewerbliche Anzeigen bitte
Anzeigenpreisliste anfor-
dern!**

Suche für Ducati Pantah: für
Anbau 40er Dell'Orto 1 Paar
Ansaugstutzen für Anschluß mit
Gummi-Verbindung an Verg.
(wie bei Laguna Seca,
Montjuich), 1 Paar Ansaugstut-
zen für Steckanschluß an Verg.
(wie bei 750 F1) und 40er, Tips
zur Vergaserabstimmung
(Schieber-Nr., Düsenadel-Nr.,
Düsengrößen) sowie 1 Paar
Pleuel, ggf. poliert, von 600/650
Pantah oder 750 F1. Tel. 19.00
bis 22.30: 07152/56373. Bitte
öfters probieren, da ggf. auf Ge-
schäftsreise. Bei Vergasertips
rufe ich gerne zurück!

Suche Tank für Ducati M 900,
Tel. 04381/7701



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

Motalia Anzeigenmarkt



DUCATI
DEVELOPMENT
DORTMUND

MISSUNDESTR. 77
4600 DORTMUND
TEL. 0231/833516
FAX 0231/818749

dynamisches Kurbelwellenwuchten mit Angleichen der Pleuelmassen	ab DM 450,-
Antifriction Coating für Kolben und Kupplungskörbe	ab DM 150,-
Titanpleuelkits für DUCATI 900 SS KöWe	ab DM 2500,-
Carrillos für DUCATI und GUZZI verschiedene Ausführungen	ab DM 1000,-
Flowbenching von Zylinderköpfen für 2 und 4 Ventiler	ab DM 3500,-
Doppelzündung für verschiedene Modelle	nach Aufwand
Nikasilbeschichtung für Zylinder	
Big Bore Kits für SOS und BOT	
Zylinder Bohren und Hohnen	ab DM 80,-
Gehäusespindeln	ab DM 180,-
ø 19 mm Handbremspumpe made in Sweden bei AFP	DM 380,-
ø 320 mm Bremsscheibe schwimmend für KöWe und Pantah	DM 400,-
geschmiedete Alu-Achsmuttern für GUZZI und DUCATI M 16 x 1,5	DM 15,-
Edelstahlauspuffanlagen in Originaloptik z.B.	
Satz Contis	DM 660,-
Interferenzrohr für 750 SS oder 900 SS	DM 160,-
Moto Morini 3½ VS / 500 V und Moto Guzzi V 35 / V 50	DM 550,-
Sintermetall Bremsbeläge Reibwert 0,45 oder 0,55 ny für fast alle Europäer	DM 40,-

750 S + 750 GT (rund), gt. Zustand, Preis VB + 1x Harris Sitzbank + 1x Vollverkleidung für MHR 1, Telef. 06843/1798

Verk. neue Imola-Halbschale m. Scheibe, schwarz, ohne Lampenausschnitt m. TÜV-Materialgutachten für 300,- incl. Versand (NP 370,-), 06327/4272

Ducati 750 SS, EZ 2.92 von März, 16500 km, scheckheftgepflegt, Kettensatz neu, zum Winterpreis, nur 11111,-, 06298/2192, öfter probieren

Verk. f. 900 SS, Bj. 89/90 komplette Verkleidung, kompl. Sitzbank, kompl. Tank, orig. Alu-Schalldämpfer, Weber Doppelvergaser, orig. Kotflügel vorne u. hinten f. 50% vom NP, alle Teile sind sturzfrei u. in sehr gutem Zustand, 06327/4272

Suche Brembo Kuppelungspumpe PA 13 Radial, Tel: 0208/420589 Fa., 0208/470930 Privat, Fax: 0208/421761

Gilera

Biete für Gilera "rot" kompl. Dekorsatz an 150,-, Tel. 02204/74410

Motalia erscheint jeden Monat immer zum 15ten

Wer seine Saturno verkauft, ist selbst schuld und weiß nicht, daß er einen großen Fehler macht!!! Rainer

Suche Literatur, u. E-Teile für Gilera 150 Sport, Bj. 52, Tel.: 02689/7456

Saturno, EZ 6.89, 33t km; auf Metzeler ME1. Tausch gegen 2-Sitzer wie Pantah 600; Le Mans III; Pegaso oder VHB 6700,- DM, Tel.: 03601/421161

Suche für Gilera Saturno Krümmer, Schutzblech hinten, Luftfilterkasten, Alutank oder Unfallmotorrad, Tel. 04381/7701

Guzzi

Verk. V 65, Bj. 87, TÜV 5/96, 37.000 km, 1. Hand, VB 4.400,- DM, Tel. 0441/382237 ab 19.00

Guzzi: Suche Lafra "Competizione", 40 mm, chrom f. LM 1/2; 48mm Krümmersatz, chrom o. VA f. LM; DÄS-Halbschale "Alberto" o. "Imola-Doppio" (auch defekt). 03501/48682 (Heiko verlangen)

Verkaufe folgende Teile: LM II Tacho, DZM je 70,-; Kardanwelle 40,-; Zündspulen je 25,-; Tank 200,- neu lackiert; LM III Schwinge 150,-; Gußräder gold mit Bereifung ohne Bremscheiben 100,-; Tel. Nr. 09392/8401

Hilfe! Wer trägt offene Lafranconi + Ochsenaugen ein. LM II. Belohnung. Gerne auch gewerblich. Tel: 07223/999149, Alex ab. 18.00 Uhr

Moto Guzzi Mille GT in Teilen. Porsch Kolben 90 ø neu; Schrick Nocke neu; Le Mans I und II Teile, Tel. 09392/1326

Halle 7
An und Verkauf
von Gilera-Teilen
Tel. 02441 - 6136 ab 18.00
Fax 02441 - 1792

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. 15" Speichenräder für Guzzi, Stahlfelge, leicht defekt, VB 250,- DM, Tel: 0441/382237 ab 19.00

Verkaufe Le Mans II Motor, original Le Mans II Verkleidung und Auspuff neuwertig, Hi-Radantrieb, Gußfelgen LM II, Zyl. mit Kolben LM3, alles VB, 09392/8257

Moto Guzzi Le Mans Special, 1000 ccm, 95 PS, 9000 km, Bauj. 84, 17 Eintragungen, viel Chrom, Top Zustand, 92 neu aufgebaut, VB: 12000,- DM, Tel: 09392/1326

Moto Guzzi, LM V, Bj. 88, TÜV 7/96, orig. Zustand, KW 60, Preis VB 8400 DM, Tel: 04131/180105 nach DirK fragen (von 9.00 - 19.00 Uhr)

Für Le Mans 1/2 langer Tank + 1-Mann-Höcker-Sitzbank aus Polyestermaterial, ohne TÜV (keine klassische Form von O. Tenni aus Treviso), VB: 400,- DM; AGO-Sitzbank, VB: 150,- DM; Stucchi Vollverkleid. mit Scheinwerfer, Scheibe, Windleitblech und Halterung, VB: 300,-; Hinterradgußfelge 2½ x 18, gerade Speichen, sehr guter Zustand, VB: 150,- DM; Lafranconi Anlage kompl., ohne Flanschen 38 mm, muß geschweißt werden, VB: 150,- DM; Originalteile für Le Mans 2 gebraucht: Ölwanne rep. bed., VB 50,-

DM; Lenkerarmaturen mit Schalter links + rechts je VB: 50,- DM; Sitzbankunterteil (mit Befestigungsmaterial und Nummernschildhalter, neu kunststoffbeschichtet), VB: 150,- DM; Kabelbaum, VB: 60,- DM; Werkzeugfach: 10,- DM; Rücklicht: 30,- DM; Seitendeckel + Schrift, links + rechts, je: 70,- DM; Zylinder mit Kolben: 200,- DM; Zylinderkopfdeckel: 30,- DM; Zündspule: 20,- DM; Orig. Auspuffanlage ohne Anschlußflanschen, rep. bed.: 300,- DM; Tel. 08331/81631

Suche Guzzi Gespann mit 1½ od. 2 Sitzer, Telf. 05242/48764



Wir bieten an:

Doppelzündung pro Kopf 150,-
Bleifreiumbau pro Kopf 200,-
Schwungmassen erleichtern 250,-
DAYTONA Umbau auf 320 o
 Brembo/Guß

incl. Adapter 150,-

Reinhard Bäcker
 Am Bült 4
 48366 Laer
 Tel. 02554 6475

V2A-Schraubensatz f. Motor mit Muttern 49,-; Alustützen gerade 40 ø mm a 70,-; linke Schaltwippe + Bremse neuw. V7 Cali a 85,-, Tel. 09233 2424 o. 8204

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

Verk. f. Le Mans 3/4/5 1x Endtöpfe Lafranc. Comp., chrom, DM 200,-; 1x F&K Fußrastenanlage, gold elox, DM 150,-; 06078/73783

MOTO GUZZI
 Vertragshändler



im Raum Osnabrück
W. Nauber

Eisenbahnstr. 6 (Gewerbegebiet)

49176 Hilter

Tel./Fax 0 54 24 / 3 87 07

Gebrauchtteile/An- und Verkauf
 von Unfallmot. u. Teilen

BAB A 33 Abf. Hilter

Guzzi GTS 400, Titelbild Motalia Nr. 63, original, zum Richten, 1500,-, Tel: 97231/311712

Verkaufe: Moto Guzzi V7 Sport, Bj. 73, 3 Scheiben, Lafranconis, Motor überholt, bleifrei, guter Zustand DM 8500,- VB! Verkaufe auch div. LMI Teile, Räder, Bremspumpe 12, linke Lenkerschalter, Stummel 35 mm, etc. Suche: VA Schutzblech vorn 850 T-T5, bunte Lenkerschalter links, eine 40 mm Lafranconiüte für LMI möglichst alt und kaputt (also umsonst oder so) wg. Nachbau in VA. Tel.: 0821/423261

ITALO - SCHMIEDE

Motorräder · Zubehör
 Ersatzteile
 Spezialanfertigungen

OLLI Oltmanns



Oldenburger Landstraße 35 · 26215 Mollberg · Tel. 0 44 58 / 16 52

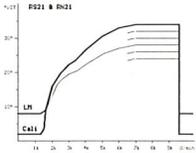
Motalia Anzeigenmarkt

SILENT HEKTIK AUTOMOTIVE HARD & SOFTWARE

" ES IST NICHT ALLES GOLD WAS FUNKT ! "



Marelli-Zündmodul ohne Blackbox aber mit LED's, Schalter und Sicherung



digitale Guzzi-Zündlinien



MotoCoil 120mJ 21kV



MasterCoil 160mJ 40kV



V2A PowerZündkabel

Elektronische Zündanlagen gibt es viele :

Es gibt Halbelekttronische mit einem Fliehkraftversteller, analoge Vollelektronische mit einer Zündzeitpunktverstellung (nix Kennlinie - nix Berechnung), digitale Vollelektronische (SILENT HEKTIK) und digitale Kennfeld-Zündungen die keine sind (nur Kennlinie) sowie digitale Kennfeld-Zündungen die den Zündzeitpunkt in Abhängigkeit von Drehzahl UND Last (Saugrohr-Unterdruck) berechnen .

Aber nur unsere Zündanlage bietet alle folgenden Vorteile auf, weil sie das erfolgreiche Ergebnis von 15 Jahren Entwicklung an Straßen- und Rennmaschinen ist :

Was sind die SILENT HEKTIK Vorteile ?

Das Herz des Zündmoduls ist ein sehr leistungsfähiger Micro-Computer der 40 Millionen Rechenoperationen pro Minute ausführen kann. Mit dieser Performance werden bei jeder Umdrehung die Schließwinkel (Einschaltzeit der Zündspule) sowie die Zündzeitpunkte beider Zylinder in Abhängigkeit eines kleinen Schalters berechnet. Denn unsere Zündanlage bietet 16 Zündlinien für LM's + Cal's sowie für Normal- und Doppelzündung; das sind über 4000 definierte Zündzeitpunkte.

Durch die präzise Schließwinkelberechnung lassen sich ECHTE Power-Zündspulen einsetzen die wir entwickelt haben und mit dem Zündkit ausliefern.

Zudem kann unsere Zündanlage in drei Modis betrieben werden: A) mit zwei MotoCoil; B) mit einer MasterCoil; C) mit zwei MasterCoil.

Für die präzise und einfache Grundeinstellung hat das Modul zwei Leuchtdioden .

Nach unserer Erfahrung muß man für einen 2Zyl.-2Ventil-Motor pro Zylinder ca. 80mJ (Milli-Joule) Zündenergie zur Verfügung stellen um eine wirklich GUTE Verbrennung zu erzielen. Die Zündspannung muß in der Regel ca. 20kV (Kilo-Volt) betragen um beim Kaltstart oder beim Beschleunigen genügend Reserven zu haben.

Die von uns angegebenen Zündspulen-Werte sind KEINE Laborwerte sondern Betriebsdaten wie sie unsere Zündkit's haben (Vorsicht beim Vergleich !)

Als Pickups verwenden wir digitale Hall-Sensoren, die extra für uns selektiert werden. Damit erreichen wir von 0 (Null !) bis Vollgas eine vorzügliche Präzision OHNE Temperatur- oder Luftspalt- Problemen wie bei analogen Systemen.

Als Endstufen verwenden wir Power-MosFet's (MosFet's und Transistoren sind elektronische Schalter) die bis zu 1000mal schneller als Transistoren schalten und minimalste Verluste aufweisen. Durch die hohe Schaltgeschwindigkeit erreichen wir vorzügliche Kaltstarteigenschaften weil der Funke sehr „knackig“ ist .

Und was bringt das Ganze ?

VIEL Laufkultur ; VIEL Durchzugskraft und VIEL Fahrvergnügen weil das Fahrzeug lebendiger und spontaner am Gas hängt. Je nach Fahrweise kann bis zu einem halben Liter Benzin gespart werden und die Emissionen werden verringert.

Ihre Moto Guzzi wird noch Zweizylindriger (selbst die Falcone).

Selbstverständlich ist die Anlage vollkommen Verschleiß- und Wartungsfrei.

Mehr als 800 verkaufte Zündungen bestätigen unsere besondere Qualität.

Und was kostet das Ganze ?

Viel weniger als Sie aufgrund der Leistungen vermuten werden :

Den Basis - Zündkit; Computer-Modul mit zwei MotoCoil Power-Zündspulen, mit zwei Edelstahl - PowerZündkabel sowie mit Steckern und Schrauben bekommen Sie für DM 697.- ; Einen Doppel-Power-Kit mit zwei MasterCoil für DM 997.- .

Und weil wir nur Bestes liefern, gewähren wir 12 Monate Garantie.

Noch Fragen? Als Entwickler wissen wir worüber wir reden; Rufen Sie uns an !

A. Kurpas

Steinstr. 30

D-59425 Unna

T. 0 23 03 - 66 1 86

Motalia Anzeigenmarkt

Wer braucht seinen Valeso Anlasser nicht mehr? Tel. 030/6142209

Mille GT. Wer hat offene Trichter eingetragten? Unkosten + Unterlagen bzw. Gutachten werden erstattet. Bei erfolgter Eintragung Honorar. Tel. 08531/32725 ab 18.00

Verkaufe Originalsitzbank + Scheinwerfer für Le Mans 3, 07577/1392

Cal II, Bj. 83, 67 PS, schwarz, ca. 38t. km, 2 Vor.B., opt. techn. Note 1, aus ges. Gründen, VHB 10500,- DM, Tel. 036964/393

LM3, 81, 76' km, gt. Originalzustand, DM 5300,-, 08649/353, Nähe Chiemsee

V7 Spezial, Bj. 69 (kein Import), voll restauriert, Traumzustand, u.a. alles neu lackiert, gestrahlt und poliert, VA-Speichen und -Schrauben, Motor 850 ccm, überholt, Kurbeltrieb feingewuchtet (Dynotec), 5-Gang-Getriebe, seit Restaurierung nur 200 km, TÜV neu, nur in gute Hände, VB 14999,-, Tel. 040/7688197

Gesucht für Cali T3 Räder - Guß oder Speiche; Frontscheibe; Sturzteile, Rolf Heitzmann, Friedenstr. 3, 79877 Röttenbach

LM I, Bj. 75, TÜV 96, 67 kw, Neuaufbau 1993, 1000 ccm, Stirnräder, Borranis, Ochsenaugen, Konis, Lafrancosis 109 Phon, offene Trichter, Rahmendreieck frei, Alucockpit, schwarz in VA geschraubt, Batterie unten, viel Chrom, Belege über 10.000,-, VB 16.200,-, alles eingetragen, 05021/5778, auf AB sprechen, rufe zurück

Hans Joachim Barth & Oliver Oetel GBR
Lucasstraße 10, 53844 Troisdorf
Telefon 0228/455623
oder 02241/404335
FAX 0228/455622

Name	Berth & Oetel	Telefon	0228/455623
Adresse	Lucasstr. 10	Fax	0228/455622
Postleitzahl	53844 Troisdorf		
Material	Al Cu Mg Pb		

Vergaserdeckel 36

VOLENDETE IDEEN

Suche für die California 850, Bj. 75 folgende Ersatzteile: klare Scheibe mit Halterung, Auspuffkrümmer II + re, Sturzbügel komplett, Gepäckträger, Halterung für die Koffer, Spiegel und sonstiges. Rückruf 0221 7747142 ab 17.00

Suche Dell'Orto Vergaser rund, 30er oder 36er, Tel. 07805/2415

MG V 35 Imola, Bj. 83, 1a gepflegtes Liebhaberstück, nur bei Trockenheit gefahren worden, penibel gewartet und gefahren, in gute Hände abzugeben, VB 6200 DM, 02181/5962

V2A-Steckachse Speichenräder alle Mod. mit Mutter 69,-; Spiegler Stahlfl. f. Doppelscheibe, neu, VB 195,-; Bremsättel 08, 3 Jahre a 60,-; Tel. 09233/2424 o. 8204

Verkaufe für LM III: Vergaser Synchronsteuerung Moto Spezial, Agostini Verkleidung (teilbar, Sonderlackierung). Valpolini Höcker; Krauser Träger mit Koffer; Telefix Stummellenker; Tel. 07171/2986

250 TS, vieles neu + guter Teilespenden m. Brief für VB 1600 DM, Tel. 05977/1451

**Jede Menge
Guzzi-Ersatzteile,
Zubehör aus
Grauimport**

Täglicher Versand!!!!

*Bitte unbedingt unsere
Liste anfordern:*

MTS-Ricambi

Huntloser Straße 105
26203 Wardenburg/Astrup
Tel. (04407) 20718 * Fax (04407) 20717



*Ständig werkstattgeprüfte,
gebrauchte Guzzi's incl. TÜV
und vielen Sondereintragungen!*

**V35 I-II * V50 I-III-Monza
TT-Enduro * V7 * GT * T3
Cali II * Le Mans I-1000, usw.**

**Ausführung sämtlicher Arbeiten an Motoren,
Getrieben, Kardanübersetzungen, Spezialanfer-
tigungen, Doppelzündungen, TÜV-Abnahmen.**

Motalia Anzeigenmarkt

transmoto

wir machen die guten Sachen, die Guzzis besser machen

Wir reden nicht nur über Innovation, wir machen Sie.

Bleifreiumbauten, Kurbelwelleninstandsetzung, Getriebereparaturen, Motorinstandsetzen und Optimieren, Tauschmotore und Getriebe in aller kürzester Zeit zu absolut fairen Preisen.

- Neu! tmg-Dreispeichen Verbundräder**, der Wahnsinn, mit polierter Außenfelge, in den Größen 3.50 vo und 4.25 hi x 17 Zoll, als einbaufertiger Kit für 120er/160er Bereifung, für nur DM 2999,--
- Speichenradsatz, vo 3.50 x 17 Zoll, hi 5.50 x 17 Zoll** Akront Speichenfelgen mit Edelstahlspeichen und kleinen Naben für vo 120/70 x 17 und hi 180/55 x 17 Zoll komplett einbaufertig, schlauchlos beschichtet, mit TÜV-Gutachten, incl. Superbikeschwinge, für DM 4600,--
- Speichenradsatz, vo 3.50 x 17 Zoll, hi 4.25 x 17 Zoll** Akront Speichenfelgen mit Edelstahlspeichen und kleinen Naben für vo 120/70 x 17 und hi 160/60 x 17 Zoll komplett einbaufertig, schlauchlos beschichtet mit TÜV-Gutachten ab DM 3200,--
- 17 Zoll Speichenradsätze enthalten immer eine Bremsmomentabstützung aus Alu und V2A !
- Speichenradsätze**, komplett und einbaufertig mit TÜV-Gutachten in den Größen:
- 2.15 vo/2.15 hi x 18 Zoll für DM 1380,--
- 2.15 vo/2.50 hi x 18 Zoll für DM 1480,--
- 2.50 vo/3.00 hi x 18 Zoll für DM 1580,--
- 2.50 vo/3.50 hi x 18 Zoll für DM 1680,--
- Batteriekästen aus V2A**, für 25-28 AH, sauber und solide gemacht, Stück DM 139,--
- Eprom-Chip**, Daytona A-Kit, kein Leistungsloch, ohne Begrenzer, volle Kanne, DM 99,--
- Kipphebel verschlissen?** Wir machen sie wieder wie neu für DM 160,--
- Montageständer für Daytona**, standfest, genial, von nur einer Person zu bedienen, DM 599,--
- Motorinstandsetzung** = Motor zerlegen, innen reinigen, vermessen und montieren, incl. allen Dichtungen und Wellendichtringen für nur DM 699,--
- Getriebeinstandsetzung** = Getriebe zerlegen, vermessen, innen reinigen und montieren, incl. allen Dichtungen und Wellendichtringen für nur DM 399,--
- Endantriebsinstandsetzung** = Endantrieb zerlegen, vermessen, innen, reinigen und montieren, incl. allen Dichtungen und Simmeringen für nur DM 299,--
- Verschlossene Teile und Ihre eventuellen Wünsche an tmg-Teilen werden berücksichtigt und zusätzlich berechnet. Wir errechnen immer vor der Montage einen Kostenvoranschlag und setzen uns mit Ihnen in Verbindung!!
- Blah, Blah, Blah, !? oder lieber Bleifrei mit Topqualität?**
- Wir bieten Bleifreiumbau der Köpfe mit tmg-Ventilen, Super-Ventilführungsmaterial, gepanzerte Serdi-Ventilsitzringe, Köpfe partikelstrahlen, Kanäle optimieren, planen und auslietern der Kalotte, Vakuumkontrolle der Sitze für einen Satz Zylinderköpfe für DM 799,--
- Doppelzündung? ohne bei jedem Zündkerzenwechsel die Ölleitung entfernen zu müssen? ohne Fummelei? Na klar, das können wir anbieten, für eckige Zylinder DM 610,- und runde Zylinder DM 310,- je Paar!!
- Auf unsere Dienstleistungen und Arbeiten gewähren wir 6 Monate Garantie.

Damit es jetzt noch schneller geht, haben wir unter Tel: 02622/83485 ab 19 Uhr eine Bestell-Hotline eingesetzt, die nur Bestellungen bearbeitet, aber keine Beratung macht!!

transmoto U. Pfaff, 56379 Winden, Obertalstr. 4 b
Tel: 02604/6166 Fax: 02604/7458

Motalia Anzeigenmarkt

transmoto

wir machen die guten Sachen, die Guzzis besser machen

DIE ZEIT IST UM !!!

die tmg - HYDROSTÖSSEL von **transmoto**



Einfach einbauen, ohne im Motor etwas ändern zu müssen und alles wird leise und verschleißarm im Zylinderkopf. Man fährt nie mehr ohne.

Die tmg-Hydrostößel, bestehend aus 4 Stößelstangen mit tmg-Hydrostößel und Zertifikat mit Einbauanleitung

V7 700/750/V7 850/V7 Sport
tmg 0512 DM 780,-

750S/S3/850/T3/G5/SPNT/SP2/SP3/Mille GT/Strada/
Calli 2-3/1100/LM 1,2,3,4,5/1000/1000S/Quota
tmg 0514 DM 720,-

Bestellen und sich informieren können Sie jetzt direkt bei **transmoto** und auch bei der von uns autorisierten Fa. **MAX**

transmoto U. Pfaff, 56379 Winden, Obertalstr. 4 b
Tel: 02604/6166 Fax: 02604/7458

Le Mans IV, EZ 5/87, 56000 km, rot, Kundendienst neu, 3/4-Verkleidung, Lafranconi Competition, 48er Krümmer, 18" Vorderrad, Stahlflexleitungen, Batteriekasten VA untenliegend, passender Hauptständer, alles TÜV 5/95, DM 8600,-, Tel: 07231/311712

Für Umbau Rechts- auf Linksschaltung V7-Special brauche ich nur noch eine linksseitige Schaltwippe, Orig.-ET-Nummer 12 25 09 07 Leva doppia comando cambio, Tel. 05751/44707 nach 19 Uhr

Drahtspeichenräder bereift mit 125-15 ohne Lagerschilder u. Brems-scheiben für Moto Guzzi VB 650,-, Tel. 02272/82901 (abends)

Suche Sitzbank (auch defekt) für 1000 S, 1. od. 2. Serie ist egal! Telf. 05242/48764

V 35 II, Bj. 86, 33.000 km, TÜV 8/96, Falcone Einzelsattel, Einzelta-cho VA, kein Plastikgeraffel, rot, techn. + opt. gut, Sound u. Optik keine Massenware, DM 4.900,-, Tel. 04791/14789 ab 20.00

transmoto bietet an: Seitendeckel aus V2A, sehr schön gemacht, mit Gravur für Mille, Satz für 199,-, Bremskörbe für Original-brems-scheiben LM 1-3 Satz für 60,-; 2 x Hand-brems-pumpe PS 16 mit Behälter, für 190,-; 2 x Hand-brems-pumpe PS 15 mit Behälter für nur 172,-; 2 x Fuß-brems-pumpe PS 12 (druck) ohne Behälter für 95,-; Auspuffanlage 2in1, 40 mm Krümmer, Superbikeendtopf, Alu-V2A, absolut neuwertig für alle LM's, für nur 1299,-; 2 Sätze tmg-Ansaugstutzen Alu, poliert, gerade für 36er Verg. 129,-; Pleuel-satz, neu gebücht und gewinkelt, 7000 km, DM 399,-; Aludeckel für PS 13 Bremspumpe für DM 29,-, Tel. ab 19 Uhr 02604/6166, Fax: 02604/7458

Verk. Fußrastenanl. LM II + Schalt- u. Bremshebel + hinten Bremszgl.; 4 Stoßel-tassen neu 60,-; 8 St. Ventilef-tern + Teller LM IV; Malossi Ansaugt. neu ø 40, 05225/6492

Mille GT. Verk. Hepco & Becker Kofferträger ca. 100,- DM, Haltebügel 20,-, Sitz-bankunterteil mit Rücklicht 45,-; Sitzbank nicht mehr neu 20,-; alles + Vers.kosten. Tel. 08531/32725 ab 18.00

V2 ITALO PARTS MOTO GUZZI UND DUCATI

Und ZUBEHÖR

BSM EDELSTAHLAUSPUFFANLAGEN

BEKLEIDUNG

SPIEGLER

KRAUSER

V 7 ORIGINALTEILBESCHAFFUNG

52349 Düren

Mariawellerstr. 83a

Öffnungszeiten

MO-DI-FR von 16.30-18.30 UHR

Samstags von 10.00 - 14.00 UHR

TEL: 02421/87639

Motalia Anzeigenmarkt

V 50 Monza, Bj. 81, 50000 km, Reifen neu, 50/27 PS, 600 ccm (Teile für 500 ccm vorhanden), VA-Krümmmer, 35er Marzocchi, Wechsellhöcker (2-sitzig mit Abdeckung), Lafranconi + Silentium, div. Ersatzteile, VB 3700,-, Tel. 05381/2777

MG V 65 SP, Bj. 82, TÜV neu, 50 PS, 28t km, 2 neue Auslaßventile, VR neu, HR 2t km, H+B Koffertr. ohne Koffer, LM II Verk. Scheibe, Doppelbrems. vorne, Ölthermometer, Tel. 0431/364618 abends

Gabelbrücke LM II oben, Ventildekkel rund 2x, Stummel ø 35 LM II, Lenker T3, Ölabscheider PS 12, Nockenwelle V7 Sport, Batteriekasten, Schutzblech hinten T3, Rücklicht LM, Bremsscheibe hinten SP, Ölpeilstab LM II, Gasschieber 60/3 ø 36 neu, Wechsellhöcker Finkentey + Klaumann, Sitzbankunterteil, Vollverkleidung Moto Italia, alle Teile sind billig abzugeben!! Tel. 04533/8311

Verk. Zylinderk. LM II neuw./ Bremssch. LM II mit Adapter f. Speichenräder, Dynotec Ventillfederkit, Zwischenring f. Ölkühler umgeb./ Bremsstäbel 08 neu überh., 05225/6492

Suche von Mille GT (2. Serie) komplette Fußrastenanlage (Trägerplatte und Hebel). Tel: 07805/5535

Motor f. 750 S, Bj. 74, läuft gut, DM 1600,-, und orig. Nockenwelle, ladenneu, DM 170,-, Tel. 02065/65876

Quota, EZ 7/94, rot, alle Kd., kompletter Funbike Umbau von MAX 3.50 vo & 5.50 hi 17", Reifen neu, MAX-Eprom Chip, MAX-Carbon-Auspufftopf, MAX-Auspuffsammler, viele Extras, DM 17900,-, Tel: 07231/311712

Zu verk. Auspuff Nuovo Falcone, etwas Rost, 150,-, 04871/1823

Moto Guzzi Daytona 1000, Injection, Mod. 93/94, 1410 km, keine Rennen, noch keine Erstzul., offizielle A+G Werks-Garantie, VB 18900,-, Tel. 0571/72969



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!

Unsere Angebote:

- ◆ Kreuzgelenk für T3, Cali II, Mille, Le Mans.... 199,-
- ◆ Kreuzgelenk für V7, 850 T.... 219,-
- ◆ 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

Suche Moto Guzzi 750 S oder 750 S3 im Originalzustand, Tel. 05606/1056

V 50 Monza, '84, 33500 km, TÜV '96, AGO-VVK, Lafranconi, guter Zustand, VB 3600,- DM, Tel. 0211/228278 ab 18 Uhr

Suche Gußfelge vorne (Knickspeiche) LM II. Tel 0203/371565

Verkaufe für LM 3 Instrumententräger mit Tacho, Drehzahlm. und Voltm. für 220,- DM. Tel. 02942/3845

Motorgehäuse V7 750 m. Ölwanne DM 200,-; 1 Paar Dell'Orto VHB 29 DM 80,-; Kupplungsmitnehmer V7, neu, DM 30,-; Originalsitzbank V7 Spezial, neu bezogen (rot), DM 200,- Tel. 040/7688197

Motalia Anzeigenmarkt

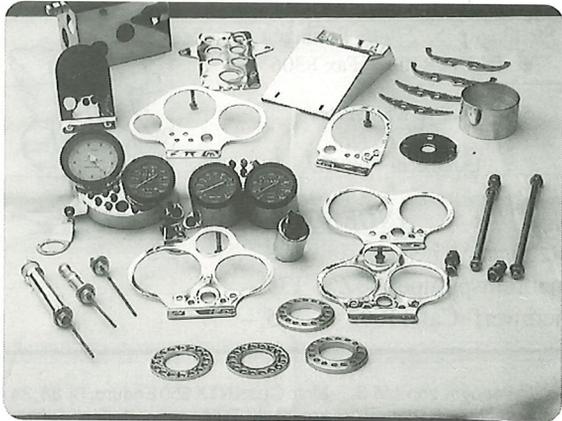
!!! JETZT KATALOG ANFORDERN !!!

Motorradhandel und Zubehör Schmitz

vertreibt nützliches
Moto Guzzi Zubehör gefertigt
aus V2A oder Aluminium und
GFK-Teile zu fantastisch
günstigen Preisen.
Einzelanfertigung von Drehteilen
möglich

Motorradhandel & Zubehör Schmitz

Kirchstraße 25
41849 Wassenberg
Telefon: 02432/20179
(nach 20.00 Uhr)
Fax: 02432/3794



Cali II, 1. Hand, ca. 125.000 km, Motor 1a, bleifrei, Rahmen kunststoffbeschichtet, stahlummantelte Bremsleitungen, hohe Scheibe, Lackierung schwarz-weiß (1b), Akront-Hochschulter-Speichenräder, vorne VA eingespeicht, 120/90 hinten, 110/90 vorne, Ambassador-Sattel schwarz-weiß, Metallkoffer und Werkzeugkasten der V7 bzw. der ital. Polizeimaschinen, kontaktlose Zündanlage, CEV-Armaturenschalter der 93er Modelle, Chrom Tankklappe, Alu-Limadeckel, Alu-Sonderanfertigung der Tacho/Drehzahlmesser-Fassungen, TÜV neu 9/94. Original Sattel, Koffer, Felgen ect. vorhanden. Kreuzgelenk und Ölpumpe wurden 8/94 erneuert. Willy 06108/68454 zw. 17.30 u. 22.00 Uhr

Suche LM4 Zylinderköpfe re u. li und für V 65 TT Auspuffkrümmer mit 2 in 2 (Moto Spezial) auch einzeln. Verkäufe LM4 Hinterrad mit 120er Bereifung und Schwingen mit Lager, Tel: 040/5291132

Moto Guzzi Sammlung zu verkaufen! Nuovo Falcone mit Beiwagen, Airone Sport, Falcone Sport Top-Zustand, Gebot an Tel: 02732/25664, Fax: 02732/25664

Quota, EZ 6/94, rot, 10.000 km, kompletter Funbike Umbau von MAX 3.50 vo & 5.50 hi 17", viele Extras, DM 16900,-, Tel: 07231/311712

Tausche LM 4, Bj. 88, 44 tkm, rot/weiß, mit Lafra-Comp und Gepäckbrücke gegen Cali II. Preisausgleich möglich. Horst Lemke, Tel. 04144-8091, Fax 04144-4878, bitte ab 21. Januar melden, da Urlaub

Suche von Le Mans V rechte Griffereinheit (Handbremshebel m. Pumpe, Gasgriff, Schaltereinheit), Tel. 09402/7235 ab 20.00 Uhr

Daytona Teile: Auspuffsammler Daytona (gebraucht) DM 500,- / Kolben Daytona je DM 100,- / Motor Daytona (gebr.) wenig km, DM 4500,- / Kurbelwelle 78 mm Hub, wenig km, 550,- / MAX-Kurbelwelle 82 mm Hub (neu) 1695,- / Motor Daytona (neu) DM 8500,-, Tel: 07231/311712

Biete: von 850 T5: Stucchi Vollverkleidung mit Gutachten, komplett mit Halterung, Scheinwerfer und Blinker 280 DM, Heckteil mit Haltegriff und Rücklicht, ohne Sitzbank, 70 DM; Seitendeckel links und rechts, 30 DM; Kotflügel vorn, 25 DM; Vergaser mit Ansaugstutzen 30er, 110 DM; Instrumentenhalterung mit Abdeckung, 20 DM; Voltmesser 1x LM 5, 1x T5, je 20 DM; Uhr 20 DM; Lafrancini rechts, 90 DM, KOMPLETT 600 DM, Tel. 040/8504975

Suche Getriebe für LM 3, Tel. 02102/35666



aprilia

Motorrad-Technik

Ralf **SCHWEITZER** GMBH

Otto-Hahn-Str. 14
☎ 02452/25555

52525 Heinsberg
Fax 02452/25544

Motalia Anzeigenmarkt

André Pierre Vaut

Zweiradmechanikermeister
Steinkamp 5, 27446 Selsingen
Tel: 04284/8300 + Fax 8306

TÜV & ET-Service
ab Bj. 65 für
Lafranconi + off. Tr.

ANGEBOT!

Sturzbügel V-7 Satz	88,--
Handbremspumpe 2 BZ	135,--
Scheinwerf. Cal-1100	185,--



Motor V35 Imola II, neu, DM 1900,- /
Motor V 65 Lario, neu, 2200,-- / Motor
750 S3, neu, DM 3800,-- / Motor V75
(4V), neu, DM 2400,-- / Motor V7
gebraucht, DM 1300,-- / Motorge-
häuse (eckig) gebr. DM 450,-- / Kur-
belwellen gebr. DM 450,-- / Zylinder-
köpfe LM III, 30 km alt I, je DM 450,-
Kurbelwelle Cali III ie (wenig km) DM
550,-- / Getriebe V7 4-Gang, neu, DM
2800,-- / Getriebe V7 4-Gang, gebr.,
ab DM 500,-- / 5-Gang Getriebe über-
holt mit Garantie & Prüfbericht ab
1500,-- i.T. / Getriebe V 35/50 mit
Kickstarteranschluß, neu, DM 1800,-
Tel. 07231/311712

Nuovo Falcone, 1. Hand, 35 tkm, guter
Zustand, Alu poliert, lange Überset-
zung, O-Ring-Kette, geänderte und ver-
stärkte Details, FP 6.800,-, Jörg Lün-
stedt, 05203/5038 abends

Suche: Lafranconi von LM 3,
links und rechts, Batterieka-
sten groß, Hauptständer,
Schutzblech von V 65 Florida,
vorne; Scheinwerfer rund und
möglichst groß, Lampenhal-
ter von Tommaselli, Spiegel
eckig von 1000 S, oder ähnl-
ich; Halterung mit Rücklicht,
chrom, Tel. 040/8504975

Suche Doppelzündspulen,
Luftfilterkasten eckig, Öl-
scheider (evtl. Ago), Tacho und
Drehzahlmesser. 09131/
450252 (Tel. + Fax)

850 T5, Bj. 85, 21000 km, 1.
Hd., unfallfrei, Bitubo, Koni,
Stahlflex, Stucchi Vollverkl.,
Testarossaspiegel, ferrarirot/
grün/weiß, Lenkerarmaturen
m. Hebelein neu, Hinterreifen
neu, Eigenbaucockpit m. Zu-
satzinstr., verchr. Ventildek-
kel, Alu-Limadeckel, LM 3-Ra-
stenanlage, teilw. VA-Schrau-
ben, kleine Blinker, Foto anfor-
dern! VB 7300,-; Teile: Raste-
nanl. LM4 orig. kompl. 120,-
4 Blinker rund, schwarz (T3,
Cali 2) 50,-; Lafras offen LM III
chrom 330,-; Tel. 02202/
85496 öff. versuchen

Suchegünstige Guzzi (T3, G5,
SP oder Cali.) zwecks Ge-
spannumbau und Umbauteile.
09131/450252 (Tel. + Fax)

Moto Guzzi NTX 650 Enduro, Bj. 88, 34.000
km, 2 J. TÜV, neue Reifen. Sehr guter
Zustand, Preis 6.000 DM,
Tel. 02104/76953

Verkaufe Speichenradsatz
original Cali III (wg. Gespann)
ohne Flansche, d.h. für alle
großen Guzzis, für 650,-. H.
Neuwirth, Kretschmerstr. 22,
01309 Dresden

Guzzi Le Mans V, EZ: 3/89,
40000 km, Piranha Zün-
dung, Stahlflex Umbau mit
gr. Pumpe, zurückvers. Fuß-
rastenanlage, wahlweise 1-
2 Mann Valpolini Sitzbank,
alles eingetragen oder origi-
nal. 9999,- DM, Tel: abends
04744/3822, tagsüber
04744/3075

Suche Lafranconi LM 1/2,
48er Krümmersatz u. Sitz-
bank Gaman LM 1/2 2-Sit-
zer, eventl. Tausch gegen
P+W 1/2-Mann, rot lackiert,
Tel. 07433/34727 ab 18.00

Verkaufe Moto Guzzi Dayto-
na, EZ 05/93, 20.000 km,
VB: 14.250,-, Tel.: 02452/
24991

Suche Unfall- defekt Guzzi,
Teile, Motoren u.s.w., bitte
alles anbieten! Tel.: 0441/
382237



Jann Kramer

italienische Motorräder und andere Classiker

Motorräder

Teile u. Restauration

Ducati und Moto Guzzi
Direktimport mit TÜV + Garantie

Rheinstr. 3,
65795 Hattersheim-Okriftel
Telefon 06190-74317, Fax 06190-930469

850 T3	6000,-
850 T4	5000,-
850 T4 California	7500,-
1000 SP	5500,-
850 LM II, 1000 ccm, 40er Delo's, nicht ganz orig.	7000,-
Falcone Civile	4000,-
Cali II, 21.000 km, Top-Zustand, Lafranconis, 36er Verg., offene Trichter, Motor 0-km mit 1/2 Jahr Garantie, alles eingetragen, TÜV neu	12000,-
1000 SP Unfall	
V 35 Imola, TÜV neu	3500,-
V 35 TT, TÜV neu	3500,-
V 65 SP	3800,-
usw, usw	

Motalia Anzeigenmarkt

LM 4, 87, 22000 km, 18 Zoll, Lafranconi Competitone und Silentium. Neue Teile: Bremsen + Schläuche, Batterie, Kardandichtung. Zusätzliche Teile: kpl. Lenkerverkleidung, Dichtungen, Standrohre, LM 2-Rahmen mit Unterzügen und Schwinge (zwecks beabsichtigten Umbau; eingetragene offene Trichter, 48-Krümmer und Lafranconi Competitone) neu rot beschichtet. Zusammen VB DM 8700,-, Tel. 06204/65455 nach 20 h.

transmoto bietet an: Interferenzrohr LM3 für DM 19,-; Krümmer II V 50 Monza neu, original für DM 50,- Motor LM 3, neu aufgebaut, komplett gestrahlt, neu Bleifrei, Doppelzündung, tmg-Nocke, neue Kette, Spanner, KW geschliffen und gehärtet, feingewuchtet, neue Ventile, Führungen, neue 88 mm Zyl., oder größere gegen Aufpreis nach Wahl, neue Tassen für DM 3995,- mit tmg-Garantief Motor LM1, aufgebaut wie LM3 Motor beschrieben, 88 mm Zylinder, oder größere gegen Aufpreis möglich, für 3995,- mit tmg-Garantief Motoren auch im Tausch gegen Verrechnung möglich! Wir kaufen an: Nockenwellen LM 1-3, V7, V7 850, P3/ Kipphebel u. LM's Stößelstangen. Tel.: ab 19 Uhr 02604/6166, Fax: 02604/7458

Brauche Hilfe: Wer kann Nockenwellen für LM 3/4/5-Motorblock buchsen? Bitte melden unter 0911/7670272 (Anrufbeantwort.; rufe zurück)

1 Satz Pleuel LM III, DM 400,-; Gabeltauchrohre LM III, Stck. DM 80,-; Orig. Sitzbank LM III DM 45,-; 1 Paar Ansaugstutzen ø 36 DM 50,-; 1 Paar Ansaugstutzen ø 40 DM 80,-; 1 Paar Ansaugstutzen ø 40, gerade (MAX) DM 120,-; für Mille GT: Tank DM 100,-; Kotflügel vorn und Seitendekel links. Tel. 040/7688197

Suche für V7 Sport od. 750 S/S3 kompl. Blinkersatz mit Halter, Tel.: 06227/53408 (evtl. AB)

Suche für V 65 Lafranconi Competitone 38 mm, Chrom in gutem bis passablem Zustand, rechts und links, Tel. 05441/81440

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 III
Le Mans III
Le Mans III
Le Mans III
Le Mans IV
850 T
850 T
850 T3
850 T3
T4
T4
California T3

California II
California III I

V 1000 G5
SP 1000
SP 1000
SP 1000
SP 1000
SP 1000
SP 1000 II
V 1000 Convert
V 7/700
V7 Spezial
V7 Spezial
V7/850 GT
V7/750 Cali
V 65 SP
V 65 C
V 65 C
V 75
V 35 II
V 35 C
V 50
Laverda 750 SF

rot/schwarz, 43.000 km, Bj. '74, Doppelsch. (v), TÜV
rot/schwarz, 46.500 km, Bj. '76, orig. Zustand, TÜV
rot/schwarz, 64.000 km, Bj. '76, techn. + optisch neu
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, 16.000 km, Bj. '82, Verklüdg., Höcker, Koni, Lafra.
schwarz/weiß, 36.900 km, '83, orig. Zustand, TÜV
silber, 50.000 km, orig. Zustand
rot, 9.100 km, nahezu neuwertig, orig., TÜV
grün, 58.000 km, Bj. '78, Speichenräder, orig., TÜV
braun, 65.000 km, Bj. '78, Speichenräder, orig., TÜV
silber, 21.000 km, Bj. 77, Speichenräder, orig., TÜV
rot, 35.000 km, Bj. '81, orig., sehr gepflegt, TÜV
dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Endrohre neu, TÜV
dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer, Batt. neu, TÜV
Bj. 76, Speiche, neu im Lack, viele Neuteile, muß teilweise noch montiert werden
schwarz, 70.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, -top- TÜV
antrazit/schwarz, 22.000 km, Bj. '91, Tourenverklüdg., großes Top-Case, Top-Zustand, TÜV
silber, 67.000 km, -top gepflegt - 1. Hand, TÜV
rot/weiß, 54.500 km, Bj. '82, guter Zustand, TÜV
rot/weiß, 30.700 km, Bj. '82, sehr guter Zustand, TÜV
blau, 45.800 km, orig. Zustand, TÜV
silber, 43.900 km, '82, orig. Zustand, TÜV
silber, 57.000 km, '82, orig. Zustand, TÜV
dunkelrot, 50.200 km, sehr gepf., Koffer, TÜV
schwarz, 28.000 km, Bj. '75, Cali. T3 Outfit, TÜV
weiß, 40.000 km, Bj. '68, guter Orig.-Zustand
weiß, 68.600 km, Bj. '69, guter orig. Zustand
weiß, 50.000 km, Bj. '71, m. Scheibe u. Koffern, TÜV
rot, 30.500 km, Bj. 71, Bereif., Sitzb., Batt. neu, TÜV
bordeaux-metallic, 26.900 km, Bj. '70, TÜV i. KA
rot, 35.500 km, '82, Top-Zustand, TÜV
schwarz, 29.000 km, orig. Zustand - gepflegt - TÜV
schwarz, 12.000 km, orig. Zustand - top Zust. - TÜV
antrazit metallic, 24.000 km, '86, orig. Zustand, TÜV
silber, 29.000 km, orig. Zustand, TÜV
schwarz, 58.000 km, orig. Zustand, Koffer, TÜV
rot, 36.000 km, Bj. '80, orig. Zustand, TÜV
rot, 91.800 km, Motor bei 60 tsd. km überholt, gepflegter orig. Zustand, Speiche, TÜV

4x 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

InTeam Motorradladen

Wir bieten DEN Service rund um Eure Guzzi
 Importneufahrzeuge Guzzi und Ducati mit Garantie
 Gebrauchte italienische Klassiker in Topzustand
 Reparaturen, Tuning, Umbauten und Veredelung
 Ersatzteilversand
 TÜV Eintrag im Haus, z.B. Lafranconi, offene Trichter
 Reifenservice

MAX Stützpunkthändler

Moto Guzzi:			
V 35 Imola II	20000 KM, TÜV neu, EZ 85	DM 3800	
V 35 Imola I	44000 KM, TÜV 07/96, EZ 82	VS	
850 LM I	55000 KM, generalüberholt, Lafr., Speiche, Duc.höcker, Stahlflex, Agorasten u.v.m.	DM 11000	
850 LM II	52000 KM, TÜV 08/96, sehr gt. Zust., EZ 81	DM 8100	
Mille GT		i.A. DM 7900	
Cardelino	gt. Zustand, fahrbereit	DM 1000	
Zigolo	zum Restaurieren	DM 400	
Verschiedene Enduros:	KTM LC 4, XR 600, DR 600	ab DM 4000	

Gebrauchtteile auf Anfrage

InTeam Motorradladen R & H Bergmann GmbH
 Ansbacherstr. 77 91572 Bechhofen
 Tel 09822 7 323 Fax 6920

*InTeam
GUZZI*

Cali II, Bj. 84, 52000, schwarz, Speiche, bleifrei, Steuerkettenspanner, Stahlflex, Rahmen pulverbesch., Lafras, Trittbretterhinten, Synchronsteuerung, rundes Rücklicht, Zustand technisch + optisch 1a, FP 11000 DM, Tel: 02774/4672

V7 Motorgeh., KW, NW, Verteiler, Zylinderkopf, KW 850 T, Beinschilder mit Sturzbügel V7 (Polizei-Ausführung) alles VB., Tel. 04131/82578

LM I, Bj. 76, 46000, eisblau metallic schwarz, 100% orig., TÜV neu, Zustand 2, VB 8000 DM, Tel: 02774/4672

Verkaufe: Teile LM II: Tacho 70,-, Kardanwelle 40,-, Tank neu lackiert 200,- kompl., Zündspulen je 25,-, LM III: Schwinge 120,-, Guß-Hinter-rad o. Bremsscheibe 80,-, Tel.: 09392/8401

Verk. Drahtspeichenräder 2.5" u. 2.75" für LM 1/2/3 VB 1250,-, 2 Konis für LM 1 u. 2 VB 200,-; 2 Gußräder 2.15" v. u. hi. 220,-, 1 Hinterradschwinge, 200,-, Tel. 09392/2137

PVM Hinterrad Magnesium 4 x 18 für Guzzi 180 VHB; Transistorzündanlage HT Moto kompl. mit Verteiler, Spulen und Steuerteil für Doppelzündung 600 VHB; BOT Einmann-Sitzbank kompl. mit Schutzblech u. Blinkern 280 VHB; 2 Endtöpfe von Ducati 900 SS ital. Version mit passendem Interferenzrohr und Anschlußstücken für Moto Guzzi 650 VHB, TÜV-Eintragung kein Problem, TI: 06251/39919

Verk. orig. Lenkerverkl. LM II m. H4 Scheinw. u. Halter rot 150,- DM; Handbremspumpe PS 12 rund kompl. m. Hebel 80,- DM; Deckel zu dito aus Alu von Bartholli 25,- DM; Lenker LM II chr. 50,- DM; 2 Satz Alu-Bremskolben für 08 Bremszangen orig-verpackt, nagelneu, 65,- DM; nach 18.00 Uhr, 06348/4229

Zu verkaufen: Neufahrzeuge:

Moto Guzzi V 35/75 Nevada, 1000
 Daytona/Quota/California, Suzuki
 GS 650 GT, Montesa Cappra 250
 Bj. 1977, Benelli S 125/125 C
 Oldtimer: Moto Guzzi 250 Bj. 1939,
 Trotter, Guzzini, Zigolo, Stornello,
 Galletto, Ercolino
 Sowie Ersatzteile für Motor Guzzi
 von 1926 bis heute, Rahmen, Vergaser usw.

Off. Cossu Celestino S.a.s., Via
 Pasquale Paoli 28/30, I-09128
 Cagliari, Tel/Fax: 0039.70.43327/
 487251

Tank Ercole (neu!, Farbe
 grau) DM 350,-, Tel: 07231/
 311712

Suche für Moto Guzzi 1000
 SP, Scheinwerfer, Lampenhalter, div. Verkleidungshalter, Lenker, Träger für Armatoren, Halteblech für Stecker vorne, Hauptständer LM III, Tel. 089/3105671

Verkaufe Le Mans II Motor, Verkleidung, Auspuff, Schwinge, H-Radantrieb, Gußräder, alles LM II und Zyl. mit Kolben LM 3, alles VB, 09392/8257



**Vertragshändler
in Holstein**



MOTO GUZZI **aprilia**

**DUCATI-EG-
Importe**

Auto & Motorrad GmbH

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

VK: Kolben/Zylinder 1000 ccm, Vergaser, Köpfe, Drehmomentnockenwelle u. Getriebeteile, bzw. Repra für, bleifrei 350 DM/Motor, 07544/71106 ab 19.00 Uhr

Motalia Anzeigenmarkt

Le Mans II mit LM 3 Motor, Lafranco-
ni, Stucchi Vollverkl., Akront Spei-
chenräder, Konis, alles eingetragen,
VB 8500,-, Tausch auch gegen BMW
GS 100 R mit Wertausgleich, 09392/
1314

Suche Vorderrad Borrani 2.15-18/
Hochschulter ohne Flansche oder
nur Felgen-Ring, 08258/225

Verkaufe für Guzzi: Kurbelwelle 78er
Hub, ein Satz Pleuel poliert, Zylind-
er/Kolben 83er Le Mans,
Schwungscheibe/Anlasserzahn-
kranz erleichtert, Getriebe 5-Gang,
gerade Ansaugstutzen für 36er Del-
los, Bremsscheiben für Tourer 3 St.,
Tauchrohre 35er Le Mans Gabel po-
liert, Gabelbrücken für Le Mans II/
Tourer oben und unten, obere Gabel-
brücke umgearbeitet für Stummellen-
ker, Bremszangenadapter für
4-Kolben Zangen, Stummellenker
Ø 35 (alt) Alu, Stummellenker Ø 35
Magura Alu, Stummellenker Ø 34
Magura Alu, Lampenhalter Cali II
chrom keine Delle, ein Satz Borrani
2,15x18", VA-Speiche, Gepäckträger
Krauser K1 Aludruckguß, Lima-
Regler von MTS klein und leicht, ein
Satz einstellbare Gabelbrücken, wie
Spondon für 42er Standrohre. Tel.
040/255876

Suche gute Stoßdämpfer Fournales
... für NTX 650, 08258/225

Verk. V 50 III in Teilen, mögl. kompl.
plett, 08258/225

Suche für 750 S (Bj. 74) Magnet-
Benzinhahn und untere Gabelbrük-
ke. Tel. tagsüber: 0711/8118913,
abends: 07145/8583

Ralf Tholen

Ersatzteile und Zubehör für **MOTO GUZZI**

ZUR ERÖFFNUNG

Bleifreiumrüstung (für die großen Modelle)

Zylinderköpfe planen

Zylinderköpfe strahlen

neue Ventildführungen einziehen

Auslaßventilsitzringe in Bleifreiqualität einziehen

alle Ventile neu

Preis pro Satz: DM 699,-

50189 Elsdorf, Köln-Aachener-Str.215

Fax und Telefon (02274) 18 84

Di.:17.30-18.30 h Fr.:16.00-18.30 h

Sa.: 9.00-12.00 Uhr

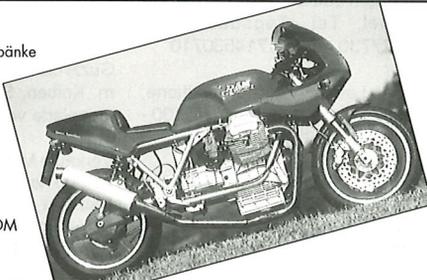
V7 Policia Lenkerverkleidung schwarz,
V7 S Motor i.T. 550,-, Verkl. 1000 SP
I, blaumet., zweit. Ago Voll. Verkl. LM
I u. 1ner Kesselhöcker m. TÜV, suche
Cali I Sitzbank u. Halter/Träger, 07544/
71106

Verk. von Mille Schwinge mit guten
Lagern + Rastenträger I + r + Dreh-
zahlmesser. mit blauem Blatt., Tel.
0481/71980

LM II, 1000 ccm, 109 db eingetr., fr.
Rahmendreieck, Hauptständer, P3,
neue Bat. 28 AH, 2 paar Lafr., 2
Sitzbänke, bleifrei, Konis, alles TÜV,
zur Zeit zerlegt wegen Motorgeneral-
überholung, wegen Krankheit abzu-
geben, Tel: 05436/1347

**1100 Sport, rot, mit Vergaserab-
stimmung, Preis nach Anfrage, Tel.
06232/84059 ab 17 Uhr**

- Ein- u. Zweimanssitzbänke
- Verkleidungen
- Alutanks
- 2-2 u. 2-1 Edelstahl-
- Auspuffanlagen
- Fußrastenanlagen
- Fahrwerksumbauten
- mit TÜV
- Katalog gegen 10,- DM



DÄS
MOTOTECH

DÄS - Spezialteile
Zeitlos schön - perfekt im Detail

DÄS Mototec Gschwenderstr. 34 73577 Birkenlohe
Tel. 07176 - 3729 Fax 07176 - 1388

Motalia Anzeigenmarkt

Verk. LM III Tank, Habermann- u. Serienstummel u.a. Teile. Suche V7 Sport, bzw. 750 S, S3 Sitzbank, Lafranconi Competitione ø40 mm (LMI,II) u. 48er Krümmer, Tel. 08374/7904

Verk. KVT-Rasten, Stummel 40ø, Bremssättel 08, Lenk-Dämpfer, Rücklicht LM3, Gleichricht., Regler, Motorgeh. rund, Aufbock, Tel. 07761/6879 abends

V50 Monza, Bj. 82, TÜV 8/95, mehrere Jahre abgemeldet. Motor, Getriebe vor 1500 km überholt (Ventile, Zylinder, Kolben, Lager, Steuerkette etc. neu, Getriebe neu gelagert), Rahmen neu lackiert, insgesamt guter Zustand für VB 4100,00 DM zu verkaufen. Telefon: 02244/3686

V 50 Monza in Teilen: Motor, Getriebe, Schwinge, Achsantrieb, H-Rad, 1 Kolben und Zylinder wenig gelaufen und diverse Kleinteile, Preise VS. Telefon: 02244/3686

Rahmen V7 mit Brief und Schwinge (neu lackiert) DM 1300,- / Rahmen V7 mit KBA, DM 800,- / Rahmen Nuovo Falcone DM 800,- / Rahmen Cali III (neu), DM 900,-, Tel: 07231/311712

LM II in Teilen zu verkaufen (außer Getriebe, Rahmen, Kardan). Valeo Anlasser, neu, V 700 Getriebe, Preis VHS, Tel. 07946/1063 ab 19.00

Suche für LMV: Lafranconi Comp. Chrom u. zurückverl. Fußrastenanlage. André Kuhn, Grabenstr. 4, 97714 Oerlenbach

Moto Guzzi V7 700, Baujahr 67, top Zustand, Motor muß rep. werden, 7500,- DM, Michael 040/4227730 oder 0171/4530710

850 T3, Bj. 82, 65000, Speiche, Koffer, Stahlflex, DMC, Rahmen beschichtet, elektronischer Regler, Mini-Kabelbaum, neu lackiert, rot, Polizia-Windschild, 7500,-

Tel. 06732/3510

Moto Guzzi Teile für California III: Hedingham Schwinge 1500,-, Gespann Federbeine 600,-, Cali I Sattel mit Chromreling für Cali III, neu, 650,-, Koffer, Kofferträger, Räder, Cali III Windschild mit Haltern, Cali III Sattel und Beifahrersitz, Gepäckträger und div. Kleinteile sowie Bremsenteile, Rahmenunterzüge mit Trittbrettern und Schaltgestänge. Michael, Tel. Tagsüber 040/4227730 oder 01714530710

40er Lafranconis Competitione, schwarz mit Interferenzrohr, 500,- Tel. 06732/3510

Borrani Tiefbettfelgen, VA Speichen, breite Adapter, 2.15 x 18 vorne + hinten, 1100,-, Tel. 06732/3510

LUBike Versandhandel

Verschleißteile für höchste Ansprüche an Lauf- und Lebensdauer. Für Moto Guzzi z. B.:

Modell		Stahlummantelte Bremssleit. bremsbo v	h
850 Le Mans	integral	59,---	129,---
850 Le Mans		99,---	89,---
850 T3	integral	89,---	129,---
1000 SP		99,---	89,---
1000 Cali integral kompl.	v & h		199,---
1000 Le Mans integral kompl.	v & h		129,---
1000 SP integral kompl.	v & h		179,---
1000 Mille GT integral kompl.	v & h		179,---
Bremssleitungsätze alte Norm, mit Sondergutachten eintragungsfähig. Leitungsätze neue Norm (mit ABE) auf Anfrage.			
Bremsbeläge "brembo motorquality" f. F08 (Doppelscheibe immer 2 Satz bestellen)		24,---	
Koni-Stoßdämpfer		Satz	349,---
Gabelfedern "Wirth" f. Mod. 850 - 1000 ccm		Satz	139,---
Sito-Schalldämpfer, Kupplungen und Dichtungsätze, "Dell'Orto"- und "brembo"-Teile a. Anfrage. Preise incl. MwSt. zuzügl. Porto und Verpackung. Versand erfolgt per NN. Zwischenverkauf vorbehalten. Ab DM150,- Bestellwert frachtfreier Versand.			

Dies stellt nur eine kleine Auswahl aus unserem umfangreichen Sortiment an Verschleiß- und Ersatzteilen dar. Bitte erfragen Sie die Angebotsliste für Ihr Motorrad. Bestellungen und Anfragen bitte an:

LUBike L. & R. Eßer GbR, Postfach 1331
82353 Weilheim, Telefon & Fax: 0881/61059



escher
Italienische Motorräder

LANG ERWARTET - ENDLICH DA!
Der neue Katalog "ESCHER '94/'95"
- rund um die Welt der **MOTO-GUZZI**.
Ersatzteile und Zubehör - von Alufelgen bis Zylinderkopf, gebrauchte GUZZI'S, TOP-Zustand

48 Seiten, DIN A5, mit Abb.
GRATIS-gleich anfordern!

Barbara Escher
Unterstraße 70,
D-59394
Nordkirchen

Tel. 02596/600 • Fax 02596/3800

Guzzi LM 4/5-Teile: LM 5 Vorderradschutzbl., Cockpit-Gehäuse leer mit Voltmeter, Cockpit-Halter mit Kontrollleuchten, Spez. Vollverkleid., Innesschutzblech, Motorspoiler, 4 x Bremszange P08 re. u. li., 1 Satz Zyl. m. Kolben 1000 ccm, Blechblende Auspuffsammler, Batterieplatte, Silent-Hektik-Lima-Regler, 2 ori. Zündspulen, 2 Silent-Hektik-Zündspulen, ori. Diodenplatte und Regler, Stummel, Hauptständer. Tel. 07176/3729

Guzzi LM 2-Teile: 1 Satz Räder, Zyl. m. Kolben, Schutzblech vorn, Batterieplatte verchr. Tel. 07176/3729

Verkaufe Moto Guzzi 1000 S, Bj. 90, 41.000 km, 1. Hd., el. Zündung, Stahlflex, Umlenkrollen, Gepäckträger + Koffer, VB 9300 DM, Tel. 0571/49221

Motalia Anzeigenmarkt

Suche! Zylinderköpfe LM II und LM III; Speichenräder v. 2.50 hi. 3.00, Krümmer & T-Stück verchromt ø 40 mm. Thomas Spiegel, Alteburgstr. 54, 72762 Reutlingen

Suche Zigolo Motor oder verk. Zigolo z. Herrichten, VB 500,-; V35 Imola II, 4 Ventiler aus Italien, VB 3200,-, 09834/1493 ab 18.00

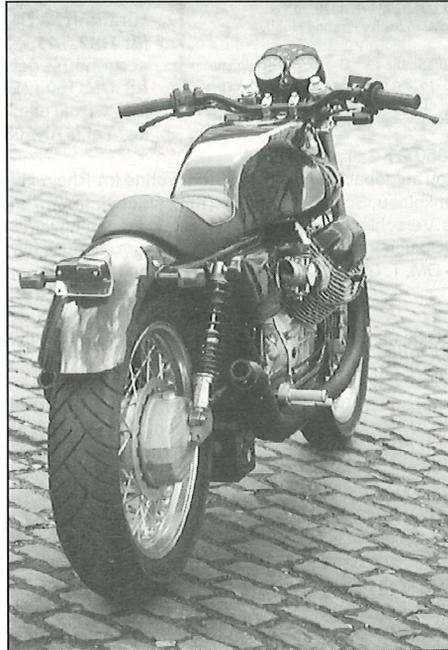
transmoto bietet an: Kupplung, LM 4 komplett, sehr guter Zustand, für 349,-; Nockenwelle LM3, neu gehärtet für DM 179,-; 2 x Nockenwelle P3, neu geschliffen und gehärtet für 199,-; Ansaugtrichter, 115 mm lang, Alu pol. für 36er/40er Verg. je Satz DM 149,-; Kurbelwellen, neu geschl., gehärtet u. pol. Stück für DM 590,-; Zylindersatz, LM3,, orig. 20000 km, kompl. für 200,-; Pleuelsatz, LM's, neu gerichtet und gebücht, für DM 300,-; diverse Getriebeteile, Preis ?; Speichenradsatz 2.50/3.00 x 18 Zoll komplett, einbaufertig, neu für nur 1200,- aus Rücknahme, Speichenradsatz 2.50/3.50 x 18 Zoll mit Bereifung Metzeler ME 1, sehr guter Zustand, 1 Jahr alt für 1100,-; Schaltwippen für 850 GT, neuwertig, für 90,- Stück, Umlenkdomme für 36er Verg. ein Paar für 70,-, Speichenrad 4.25 x 17 Zoll, neuwertig mit Bereifung 160/60, 80% Profil für nur 799,-; Schwinge LM 4, neuwertig für nur 400,-; und vieles weitere mehr!!!, Tel.: 02604/6166 ab 19 Uhr

Moto Guzzi V 65 i. T.: Getriebe, Rahmen TÜV 9/95, Gabel, Kardan, Räder usw. 05132/55377

Verkaufe für Moto Guzzi LM 3 gebraucht: Anlasser, Hauptständer, Zündspulen, Kabelsatz, Gleichrichter, Regler, Stahlflexbremsleitungssatz, Bremszange hinten, Bremszylinder hinten; Neu: FAC-Stoßdämpfer, Gabel Marzocchi ø42, Tel. 07045/8499 ab 18 Uhr

Moto Guzzi Nuovo Falcone, EZ 7/72, TÜV 4/96, ca. 28t km gel., 26PS, div. Neuteile u. Zubehör, O-Augen, Literatur usw., VB 3900 DM, Tel. 0431/332268 ab 19 h, sonst AB

Roadster IE



CONVERTEX, Aachen

Moto Guzzi 2-Ventiler mit Weber Einspritzung

HIM Moto
GUZZI-SPEZIALTEILE

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

Katalog DM 3,- in Briefmarken

Motalia Anzeigenmarkt

Endlich zu haben-

CARBONTEILE für die GUZZI

- LIMA-Deckel 179,- DM
- Vorderrad-Kotflügel 199,- DM
- Batteriegrundplatte 99,- DM
- Seitendeckel mit Halteratz
gewölbte Ausf. für's Rahmendreieck 139,- DM
- Innenschutz (hinter Batterie) 149,- DM.

Alle Preise pro Stück incl. Mwst.

FOTOINFO ANFORDERN

Accessoires für Kfz und Hobby

Elmar Pallasch

Prof.-Knipping-Straße 13 * D-45661 Recklinghausen

Tel.: 02361/371628 (auch Anrufbeant.) ab 18 h pers.

Telefax: 02361/654725

Moto Guzzi 850 GT California, Bj. 74, TÜV 7/96, neu aufgebaut '94, 46 tkm, neu Lack dunkelbau, Scheibenbremse vorn, alle Verschleißteile neu, 50 PS eingetr., Speichenräder m. n. Reifen. 10500,- DM, T. 0511/316060 od. 651705

Moto Guzzi Teile für SP 1000, Motor und Getriebe 2500,-, Gabel 300,-, Gußräder, Sitzbank, Kleinteile, Michael, Tel. tagsüber 040/4227730 oder 0171/4530710

Verkaufe Agostini Fußrastenanlage mit TÜV-Gutachten und div. Teile, Preis: VHS. Tel. 05475/1395

Laverda

Verk. SF2, 94 neu aufgebaut, Rahmen kunststoffbeschichtet, VB9500,-, Tel. 030/4029827

Suche Briefkopie von Laverda 1000 3 CL, erste Serie, wenn möglich mit Eintrag von offenen Ansaugtrichtern und 3 in 1, Kosten werden erstattet, Tel. 0201/672984

Kettensätze 159,-, Konis Satz 349,-, DMC-Kennfeldzündung für BTZ 499,-, dto. für HKZ 749,-, 36er Vergasergehäuse gebrauchtsatz für DM 150,-, Brembo und Dell'Orto-Teile, Fa. LUBBI-ke, Tel./FAX: 0881/61059

Ich wohne im Rhein-Hunsrück-Kreis (Kreisstadt Simmern) und würde gern Kontakt zu den Laverda-Fahrern hier bekommen. Ebenso bin ich an einem entsprechenden Stammtisch interessiert. Bitte meldet Euch bei Thorsten Weuster, Hirtenstr. 6, 56290 Sabershausen, Tel. 06762/4327

Su. 600 Atlas, auch Unfall o. Einzelmotor. Su. Hinterradfelge 2,5 Zoll x 18 von 1000er (Gußrad mit Kettenträger), Tel: 02161/15932 abends So-Do

Neue Brembo-Teile für alle Laverdas zu günstigen Preisen: komplettes Brembo Programm z.B. 280er Bremsscheiben je 185,-, P08 Zangen schwarz 180,- + Beläge, P08 Zangen Serie ORO 210,- + Beläge, Tel. 089/9043994 Fa. Kieninger

Suche Laverda 750 S od. SF 1 od. SF 2 zum Ausschlichten. Preisvorstellung: 1000 - 1500,- DM, je nach Zustand. Evtl. auch nur Motor der o.g. Typen, Tel.: 07544/72369

Laverda 1200/180° Chicco-Version Motor komp. neu aufg. (Kolb + Laufb. von 750er) 1400 km (23.800 km), 36er Dell'Orto, C-7 N.W., 3-1 Megaphon ø38 + 3-2 Sammler + 2 neue 1000er Endtöpfe, Jota Rastenanlage, neuen SFC 1000 Anlasser + SFC Oscam Alu Räder, Bremsanlage neu überholt + div orig. Teile! 1a Zustand - Top Preis 5800,-, näheres unter 089/9043994

LAVERDA



RACING TEAM KONSTANZ
ANDY WAGNER

LAVERDA Ersatzteile

Neues und Gebrauchtes
Versand per Post (auch Ausland)
Großes Ersatzteillager
Glasperlenstrahlen

Sorgentelefon bei LAVERDA Problemen
Infos über LAVERDA-Clubs,
LAVERDA-Zeitschrift, LAVERDA-Register

Probleme? Nicht verzagen, Andy fragen!

Tel. 075 31 / 6 11 98 ☎

Fax 075 31 / 5 37 37 (Deutschland)

Private Kleinanzeigen
sind kostenlos!

Zweirad
Technik



Heim

Laverda Vertragshändler
650 Sport
steht zur Vorführung bereit

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

Öffn. Zeit Di - Fr. 9-12 + 13-18, Sa. 9-13, Montag geschlossen



Motalia Anzeigenmarkt

Motobi

Suche techn. Unterlagen über SS 250 und Kontakt zu SS 250 letzte Serie-Fahrern, Tel. 04791/14789 ab 20.00

250 SS, Bj. 70 od. 71, TÜV 3/95, Zustand 2, Motor neu aufgebaut, 07133/15139 ab 18 Uhr

Morini

Suche 3½ bis Baujahr 1980, günstig, 09131/450252 (Tel. + Fax)

Limited Edition, Morini-Jahreskalender '95, Ein Muß für jeden Morini-Fan. Preis: 25,00 DM incl. Porto und Verpackung. Bestelladresse: Thorsten Heller, Passauer Str. 7, 42697 Sölingen, Tel.: 0212/78395

Sportkolben für 3½ VS ø 62,2 mm, neu, 130,- DM, sowie 2 Decibel Endschalldämpfer, nahtlos verchromt, schlanke Form, TÜV-Konform, neu, passend für MM 400 / 500 und MG V 35 / 50 mit ø35 - 36 mm Krümmer, DM 280,-, DDD 0231/833516

Moto Morini 3½ Sport, Bj. 81, 27 PS, 13000 km, rot, Lafranconi, Marzocchi eingetr., guter org. Zustand, VB 3.400,- DM, 06182/60105

MV Agusta

Suche Prospekte, Unterlagen oder Briefkopie von MV 125 Vento "Turismo Rapido", Bj. 1955, rufe zurück, 09149/457

MV 175 CST, Bj. 54, dt. Blankobrief, neue Reifen, ohc, Originalzustand, FP 2400,-, 0211/285112

Verschleiß/Ersatzteile für Scarab-Bremsanlagen, Dicht.-Kolbensätze, VA-Entlüfternippel, Tel. 02271/54230 ab 15.00 Uhr

125 S, 75, sehr guter Originalzustand, 7000 km, TÜV-gerecht ergänzt: Rückspiegel und Ochsenaugen. Neuteile: Kickstarterhebel, verstärkte Kette mit Ritzel und Aluminiumkettenrad, Batterie, Vergaser, Dichtungen, Ölsieb und Lenkergriffe. VB DM 6100,-, Tel. 06204/65455 nach 20 h.

Verkaufe MV Agusta 350 S, Bj. 1976, Topzustand, TÜV 04/96, sowie eine MV Agusta, Bj. 1976 in Teilen kompl. ohne Brief. Verk. Preis für beide: DM 8.800,-, Tel. 07667/7300

Gespanne

BMW R 51/3, Bj. 54 mit SW Buffler, Zustand 1-2, VB: 19500,-DM, Tel. 08741/8400

MZ Gespann ETZ 250, Bj. 89, nur 8.000 km, TÜV frei, guter original Zustand, VB, 2200 DM, Heike Franke, Rotherhofstr. 15, 56269 Dierdorf

Sonstiges

Suche "Motorrad Classic" 1/88 (Lavarda 750 SFC), 02452/3336



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

HOTLINE 07231-26634 - HOTFAX 07231-27348

Shoei Helm RF 700, GFK, Gr. M (57-58), rot, 1x getragen, Neupreis 500,- DM, für nur 380,- DM zu verkaufen. Tel. 0431/1452478 tags od. 0431/775059

Moto Guzzi Stornello: neue Sitzbänke, zwei Ausführungen, je 150,- DM; Dell'Orto Vergaser, neu, VHBZ 20F 80,- DM, Tel. 040/5511086

Suche günstige 1-teilige Lederkombi schwarz o. "ölig" rot, Größe ?, selbst 1,70 cm, ca. 65-70 kg, Tel. 08531/32725 ab 18.00

Moto Guzzi

Direktimport Ersatzteile und Zubehör
z.B. Gilardoni-Zylinder kompl. m. Kolben
f. 850T3 298,- DM; FAC-Dämpfer ab 142,-DM;
Busso-Auspuffe f. 850T4; T5; SP2 mit EG-ABE
f. 360,-DM (Paar); Batterie 30 AH 119,- DM

Ducati

CFK-Kuppl.-deckel offen/geschl. f. Duc 750SS-900SS-906-907 f. 140,-DM; CFK-Instrumentenkonsolle f. 900 Monster 115,-DM

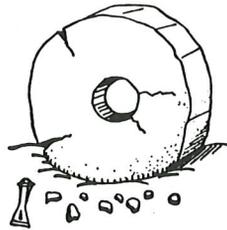
MKS-MOTORRADSPEZIALTEILE
Tel./Fax 02235.6417 Täglich Versand

BÖHM – Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-75446 Wiernsheim

☎ 07044/5732



CB 400 N, TÜV, Reifen, Kesa, Md neu, VB 1800; XJ 900, BJ. 89, überholt, div Extra, 5200,-, Tel. 04131 403984

Hydr. Hebebühne, 1200,-, Tel.: 04131/403984

Verk. Malossi Rennverg. ø 42,5 390 DM, Triumph Fips Moped 100 DM, Yam. SR 500 Unf. Rahmen + Brief 80 DM, Suche: Gebrauchte Pleuel von Yamaha XT 600 + Rotax Einz. 4-Takt Motor 500/560/600. Tel: 09383/6223

1 M1R Gabel mit Brücken 700,- + 2 Brembo - 4 Kolben Bremszangen (Racing) 700,- + 320er Bremsscheiben, alles fast neuwertig 600,-, Tel. 089/9043994

Wegen Bassa-Lunga-Projekt zu verkaufen: Harley-Davidson Fat Bob, EZ 81, 1340 Shovel, chop-pertypische Umbauten, TÜV 6/96, 99 dB, Zylinderüberholung 1. Übermaß, neuer Kettensatz, VB 18000 DM, Tel. 05751/44707 nach 19 Uhr

Königswellen Jawa 500 OHC, Bj. 56, Zustand 2, VB 7500,- DM oder Tausch gegen italienisches Motorrad, Tel. 08741/8400

Verkaufe Blätter vom "Classik Moments"-Kalender 1993 + 1994, limit. Auflage, Motorrad-Rennsport der 60er Jahre, s/w Fotos in ca. 50 x 50 cm, ideal zum Rahmen, DM 19,-/Stück incl. Versand in stabiler Rolle, Tel. 02331/589551

Suche Brembo Kupplungspumps PA 13 Radial, Tel: 0208/420589 Fa., 0208/470930 Privat, Fax: 0208/421761

Alfa 2,0 Bertone, silb./schw., Bj. 73, Spanien-Imp. 90, Motor 6t km, Getriebe neu, 150 PS, 7"-Stahl, tief, Zust. 2+, Klima, Color, Bosch-Transzünd, VB 17.900,-, Tel. 09233/2424 o. 8204

Alfa-Romeo 5½ x 14 Stahlfelg. mit Bereif. 60% für 105-Baureihe, gut. Zust., VB 200,- DM, Tel. 09233/2424 o. 8204

Verkaufe: Stucchi Vollverkleidung mit Scheinwerfer, Scheibe, Blinker, Spiegel u. Halterung, u. Stucchi Höckersitzbank, VB 700,- DM, Tel: 05564/8029

Hier inseriert und schon fast verkauft!

Dichtsätze für Marzocchi Stoßdämpfer, original verpackt und vormontiert, Tel. 0431/27707

Hallo Oliver, erinnerst Du Dich: Bungalov TT '93, Du mit 750-S3 und ich mit 1000 S? Ruf doch mal an: 05838/1213 Jens

In letzter Minute

Moto Guzzi: LM I Classic-Racer, Bj. 77, 500 km seit Neuaufbau, bis auf Rahmen alles anders, heißer Motor, Wert über 22000,-, VB 18900,-, Teile: Zylinderköpfe 750 S gr. Ventile, 36er Vergaser, LM I Gabel komplett mit Bremsanlage, Lenker, PS 12, Kotflügel, LMI Verkleidung, Zündspulen, Felgen, Bremsankerplatte, 2er Sitzbank mit Unterbau I. Serie, EPM Felgen, LM II Tank, 2x Lafranconi mit Krümmer, kl. Race-Höcker, 750 S Stoßdämpfer ab 18 Uhr, 0821/158573

Moto Guzzi: Verkaufte Auspuffanlage von Cali 1100i (Neumaschine), Preis: VHS, 07950/8332

MV Agusta: Biete Aluhochschulterfelge 125 S, div. Motor- und Fahrwerksteile 350 Ipotesi (Alufelgen/Zylindr.köpfe/Bremsteile), Tel: 06241/950090 ab 16h/20h (Schicht)

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Aermacchi 250	850,- DM
Bianchi 175 OHC	800,- DM
Capriolo 75 OHC	500,- DM
Ducati 600 SL	3300,- DM
Laverda 200	500,- DM
Laverda 750	1250,- DM
Moto Guzzi 125 Stornello	600,- DM
Moto Guzzi 250 Aironc	3000,- DM
Moto Guzzi V 50, nicht komplett	750,- DM
Moto Morini 500 Camel	1600,- DM
MV Agusta 350 Sport, n. kompl.	750,- DM
Moto Guzzi Cali II, guter Zustand	9800,- DM
Moto Guzzi 3 Rad LKW	
m. Hydraulikkipper	3600,- DM

Rainer Bollgrün
Tel: 07522/4411 Fax 07522/5201

Vom 16.-19.2. bei der Techno Classica in Essen

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Guzzi: Verkauft EPM-Magni Felgen f. LM 3 v. 2.25, h. 3.00 goldfarben; Armaturenkonsole, evtl. mit Instrumenten, orig. Schalter. Für Lario Ago-Vollverkleidung, alles VB. Tel. 07771/61350

Gespann: Suche Moto Guzzi Gespann, Tel. 0341/8771238

Moto Guzzi: Verkauft Lafranconi Comp ø 40 mm chrom, Krümmer ø 40 mm chrom, Speichenräder 2.15x8 u. 2.5x18 VHS, Tel. 05475/1395

Gilera: Für 150 Strada Rahmen, Gabel, Räder, Mot. Blech + Kleinteile, WHB + ET. Liste (sehr gute Kopie). Alle Teile VS, 05381/782332

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

Moto Stefano



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

- | | |
|--|------------|
| Moto Guzzi California 850 T3, 24.000 km, mit Zubehör | DM 7.200,- |
| Moto Guzzi SP 1000, TÜV, 3 Koffer, Originalzustand | DM 4.900,- |
| Moto Guzzi 850 T3, guter Zustand, TÜV neu, Zubehör | DM 5.500,- |
| Moto Guzzi V 7 Spezial, fahrbereit, dt. Brief | DM 4.200,- |
| Laverda 750 SF, Bj. 72, 26.000 km, original | DM 4.200,- |
| Moto Morini 3½ Sport, Bj. 79, fahrbereit, 17.000 km | DM 2.500,- |

Enduros aus Italien

- 2 x Aprilia 350 Tuareg, Bj. 86 - 88
- 4 x Moto Morini Kanguro 84 - 87
- 6 x Moto Morini Camel 1. Serie - 501
- Cagiva Elefant 650
- 2 x Laverda 250 2T
- 1 x Moto Guzzi V 65 TT

Öffnungszeiten nach Vereinbarung, Montags geschlossen

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

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

Sonstiges: WHB + ET-Liste für Benelli Tornado 650, Gilera Strada 150, Maico MD 125, ET-Liste Duc- 250-450 1 Zyl., WHB Nuovo Falcone in deutsch, Sitzbank für Benelli Tornado 120,-, Tel. 05381/782332

Moto Guzzi: Cali II, EZ 87, 33 tkm, schwarz, Speiche, Konis, Stahlflex, Lafra, Comp + orig., VA-Schrauben, Extras, top gepflegter Originalzustand, nur an echten Guzzifan, FP 12.500,- DM, Tel. 02351/54037 ab 17 Uhr (Peter)

Moto Guzzi: Suche: Vorder- und Hinterradnabe oder kpl. Räder V 65 TT. Biete: Gabelbrücke oben + Lenker V 50, 60,- DM. Gepäckträger Moto Spezial chrom V 50, 40,- DM, Tel. 06241/950090 ab 16h/20h (Schicht)

Moto Guzzi: Wer hat Erbarmen mit mir? Suche gegen Entgelt TÜV-Gutachten für Armec Gabel Anti-Dive und Transconti Tank-Sitzbank, Tel: 02382/3380 ab 19.00

Moto Guzzi: V 50 Monza Rahmen m. Brief 390,-; Räder St. 170,-; Gabel 300,-; Tank 160,-; V-Verkl. AGO 180,-; Luftfilter 40,-; Kleinteile auf Anfrage, 1000 SP I Kolben + Zylinder 50000 km 180,-; Sturzbügel 40,-; Tel. 05381/782332

Moto Guzzi: Verkauft LM IV mit 3/4-Verkleidung, Alu-Cockpit, Veglia weiß, Silent-Hektik: Zündung, Master-Coil, Lima-Kontroller, Sicherungsbox; Valeo, P3, Däs-Fußrastenanlage, Transconti-Kupplung (150 Nm), Doppelscheibe, Spiegler-Stahlflex, White Power: Up Side Down, Alu-Stummel, Lenkungsdämpfer, Kohlefaserkotflügel, Preis 10900 DM, 07171/76975

Motalia Anzeigenmarkt

**Reifen
Salawski**

**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

Moto Guzzi: DÄS-Guzzi, EZ 07/93, Neuaufbau, LM4-Motor, LM2-Rahmen abgeändert, DÄS-Schwinge, PVM 3,5x17, 4,5x18, Brembo Vierkolben schwimmend, Daytona-Tank, 2in1 usw., VB 25500,-, Tel. 07171/69733

Moto Guzzi: Höcker Typ Monza f. Le Mans III: 300 DM, kontaktl. Zündanlage Silent Hektik, neu mit Gar.: 500 DM, Tel: 07161/44655 (Peter)

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterung

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Vk. HR II SS-Umbau, Rahmen vernickelt, Motor überholt, mit 38/42 Ventile; gen. überh. Motor 750 S Bj. 72, Cromo-Rahmen neu, Imolatank 2 Monza Caps, 750 S-Tank GFK, ø 32er Vergaser, 3" Hinterradfelge + Trommelbremse, Instrumente Smith, GFK-Tank, viele Einzelteile, komplett 25.500,- Cromo-Rahmen und Tanks werden nicht einzeln abgegeben! T. 0511/804763



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

Polichrom Chromdesign

-GLÄNZENDE ZEITEN-

Wir bieten:

Hochglanzpolituren an allen LM-Felgen und Motorteilen, mit dem einmaligen Chromeffekt.



Auch stark beschädigte Teile werden wie neu! Schon ab DM 50,-

pro Felgenschüssel, je nach Zustand und Größe.

Weiterhin: Metallauflagen aller Art (Chrom, Vergolden usw.). Für alle, die Wert auf gutes Design legen!

**POLIER-SETS zur Erhaltung des Chromglanzes an Ihren Felgen DM 40,-
ZAUBERWATTE DM 15,-**

Vertrieb auch im Alpine-Center in Menden

**Piesbacherstr. 39, 66701 Beckingen/Düppenweiler,
Tel. + Fax: 06832/7396**

MAX

Unsere Stützpunkthändler:

Scuderia Classica
Ruhlsdorfer Strasse 158
14513 Teltow

Hans Broskewitz
Möserstraße 41
49074 Osnabrück

Ralf Tholen
Kirchstraße 44
50189 Elsdorf-Niederempft

Transmoto
Obertalstrasse 4b
56379 Winden

Franz-Josef Hans
Friedhofstraße 16
66450 Bexbach Höchen

Claudius Trinkner
Holderbuschweg 69
74193 Schwaigern-Massenbach

Bergmann
Ansbacher Straße 77
91572 Bechhofen

M. Hartmann
Villinger Strasse 7a
75179 Pforzheim
- Alemania -
Maxfon 07231-353921/354063
Maxfax 07231-354150

Achtung:
Im Dezember ändert sich unsere
Telefonnummer.
Sie erreichen uns dann unter:
Maxfon 07231 - 3117-11
Maxfax 07231 - 3117-17

MAX Edelteile

Mistral-Zündung

mit Steuergerät, Kabeln und Powerzündspulen.

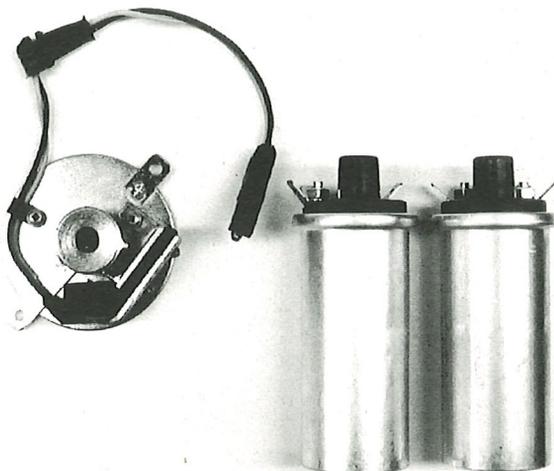
LM I / II LR125 DM 549,00

V7 Sport/750S/S3/850T/T3/T4/T5/SP/SPNT/
Convert / G5 / Cali II / Cali III / Mille GT 1.Version

LR136 DM 549,00

LM III / IV / V / 1000 / 1000 S / SP 3 / Mille GT /
Cali III 2. Version

LR141 DM 549,00



Die elektronische **Mistral-Zündung** ist absolut wartungsfrei und arbeitet erfolgreich und unproblematisch in vielen Strassen- und BoT-Guzzis. Der Vorteil ist die geniale Lösung der analogen Kennlinie, sowie das Weglassen des stör anfälligen Fliehkraftreglers. Von einem Induktivgeber werden alle Daten an den rotierenden Verteilernocken abgenommen und berechnet. Durch die analoge Kennlinie gibt die Zündung in hundertstel Sekunden den jeweiligen Zündzeitpunkt in Übereinstimmung mit der Motordrehzahl an. Der Lieferumfang der **Mistral-Zündung** ist komplett mit Steuerenteil und Kabeln. Die passenden Power-Zündspulen sind aus qualitativ hochwertiger deutscher Produktion. Die Handhabung der **Mistral-Zündung** ist sehr einfach, eine Anbauanleitung liegt bei.

MAX

Cockpitverkleidung

mit TÜV, für 900 Monster

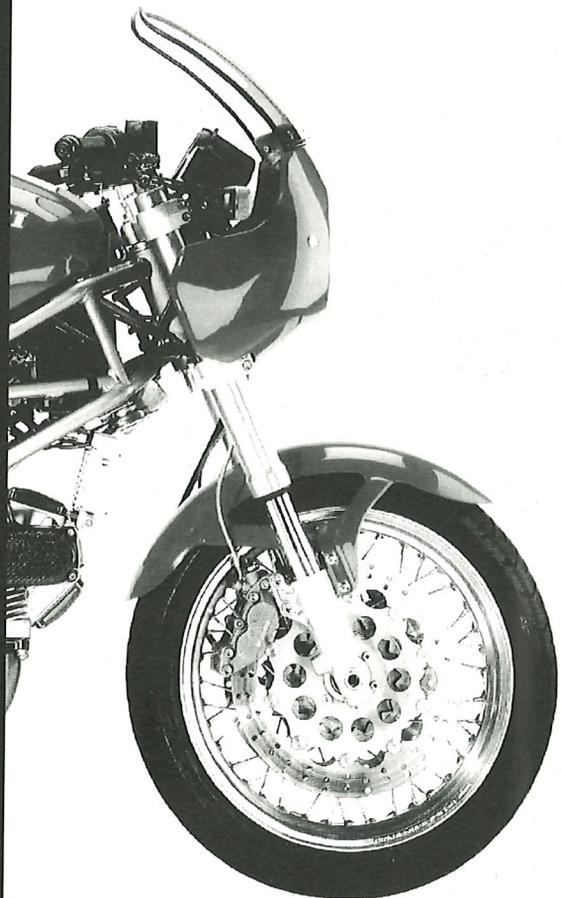
aus Carbon,
mit Haltersatz und Scheibe.
MAX DU 576001 DM 575,-

aus GFK,
mit Haltersatz und Scheibe.
MAX DU 576002 DM 460,-

Speichenradsatz

3,5" vorne, 5,5 x 17" hinten,
einbaufertig mit Radlager
und Ruckdämpfer.

komplett DM 2.600,-



M. Hartmann
Villinger Strasse 7a
75179 Pforzheim
- Alemania -
Maxfon 07231 - 31 17 11
Maxfax 07231 - 31 17 17

DUCATI