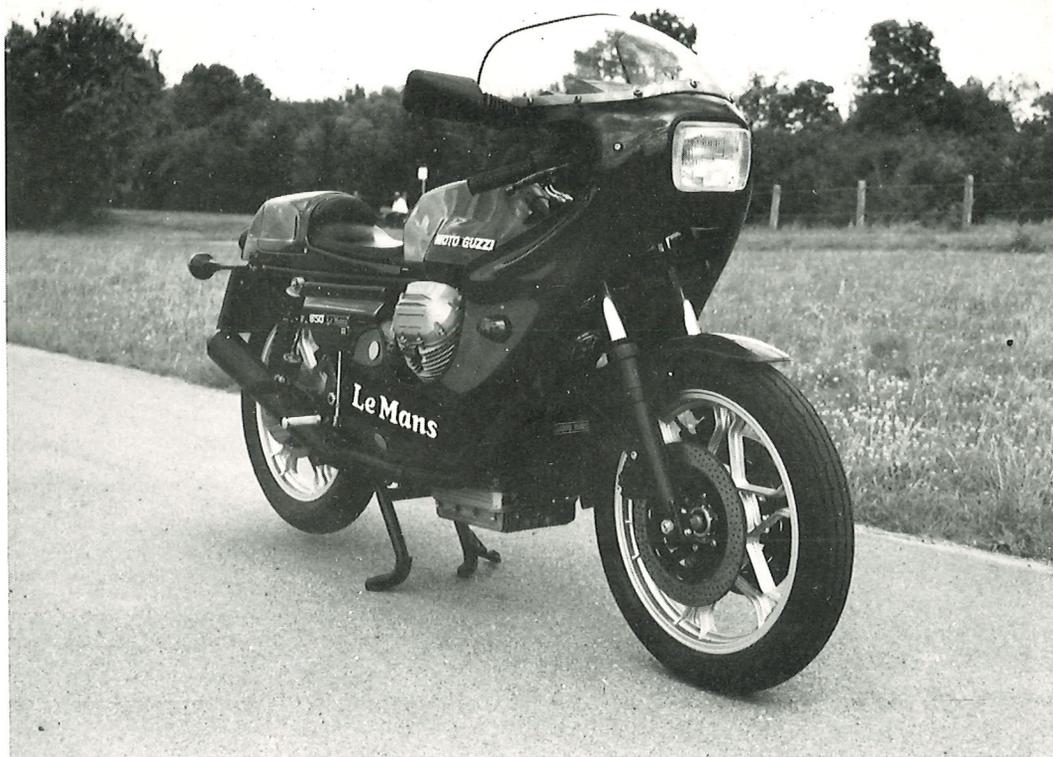


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Restaurationsbericht: Le Mans II
Umbau: Ducati Pantah 500
Lesererfahrungen: Guzzi Dingo 50

14.000 ARTIKEL STEHEN ZUM "ABFAHREN" BEREIT!

hübner + partner . bs



**INNERHALB VON 24 STUNDEN GEHT
BEI UNS JEDE BESTELLUNG AUS DEM HAUS.
UNSER MOTTO: HEUTE BESTELLEN,- MORGEN ABFAHREN**

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

Modernste Logistik macht
es möglich. Die ganze
Welt der Moto Guzzi.
D.h. im Klartext: 14.000
verschiedene Teile
warten bei uns auf
ihren Einbau in
Deine MOTO GUZZI.



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 0531 - 210 21 22

Impressum

MOTALIA

Verlag Felix Hasselbrink

Schönberger Str. 2

24321 Lütjenburg

Tel.: 04381/7701, Fax: 9623

Herausgeber:

Felix Hasselbrink (v.i.S.d.P.)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Felix Hasselbrink, Susanne Schwarz,

Michaela Poost, Peter Kindermann,

Hardy Schneider, Toni Rohner, Rene

Pofalla, Frank Eikelkamp, Manuela

Wilms

Gültige Anzeigenpreisliste:

Nr. 1/95, bitte anfordern

Erscheinungsweise:

MOTALIA erscheint jeden Monat immer zum 15ten.

Redaktionsschluß:

jeweils der 31. des Vormonats

Druck:

Rudolf Stade, Kiel

Bankverbindung:

Postgiroamt Hamburg

(BLZ 200 100 20)

Konto Nr. 758764204

Bezugspreise:

Inland:

Einzelheft: 3,-DM

Jahresabonnement, je 1 Heft: 40,-DM

Jahresabonnement, je 5 Hefte: 150,-DM

Jahresabonnement, je 10 Hefte: 250,-DM

Auslandsabonnement, je 1 Heft: 55,-DM

Namentlich gekennzeichnete Artikel und Leserbriefe geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

Veranstaltungshinweise, technische Tips etc. ohne Gewähr.

Für unverlangt eingesandte Texte, Bilder und Vorlagen übernehmen wir keine Haftung, sie sind aber herzlich willkommen.

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!

Ihr haltet die 75ste Ausgabe der Motalia in den Händen. Die Zahl 75 wird gerne als Anlaß zum Feiern genommen, und so wollen auch wir die Gelegenheit nutzen und einmal zurückblicken. Vor sechs Jahren erschien im März 1989 auf der Motorradausstellung in Kiel die erste Ausgabe der Motalia. Damals hatte das Heft gerade mal zwanzig Seiten und machte den Eindruck einer Schülerzeitschrift. Aber aller Anfang ist schwer, und man darf nicht vergessen, daß die Motalia damals als Hobby nebenbei entstand. Wer hätte je gedacht, was daraus mal werden würde?

Doch die Motalia fand recht schnell Zuspruch in der Italo-Szene. Hatte das erste Heft noch 20 Seiten Umfang, waren es bei Heft Nr. 20 schon 36 Seiten. Ausgabe Nr. 40 konnte 48 Seiten vorweisen und diese Ausgabe hat 80 Seiten. Also eine Steigerung auf 400 Prozent seit es die Motalia gibt. Wenn man dazu noch bedenkt, daß durch Proportional-schrift, anderen Satz und kleinere Schriftgrößen viel Platz eingespart werden konnte, ist die tatsächliche Inhaltssteigerung viel größer.

Als wir die Motalia 1989 ins Leben riefen, hatten wir eigentlich zwei Zielsetzungen, wir wollten ein Forum schaffen, in dem zum einen die Termine für Italo-Veranstaltungen zu finden sind und zum anderen wollten wir kostenlose Kleinanzeigen für Italo-Fans ermöglichen, da doch jeder von uns einige Teile in der Garage hat, die er eigentlich nicht mehr brauchen kann, die aber sicher irgend jemand anders gerade dringend benötigt. Wie groß der Bedarf in dieser Hinsicht ist, zeigen die Entwicklungen des Terminkalenders und des Kleinanzeigenmarktes deutlich. In dieser Motalia sind über 100 Dates von reinen Italo-Veranstaltungen und in den letzten Monaten (Wintermonate=Bastelzeit) hatten wir meistens ca. 350 Kleinanzeigen pro Ausgabe!! Diese Resonanz zeigt doch, daß unsere Idee der Zeitung nur für Italo-Fans richtig war. Da wir gerade bei den Kleinanzeigen sind, immer wieder wird uns von Euch vorgeschlagen, daß wir den Kleinanzeigenmarkt zusätzlich in "Suche" und "Verkaufe" unterteilen sollen. Dieses ist nicht machbar, da wir dann Probleme mit der Plazierung der gewerblichen Anzeigen bekommen würden.

Zu den Kleinanzeigen ist noch zu sagen, daß Ihr zur Aufgabe einer privaten Kleinanzeige nicht die Karte in der Heftmitte verwenden müßt. Ihr könnt Euren Text selbstverständlich auch auf normalem Papier, Postkarte, per Fax oder am Telefon aufgeben. Es sind natürlich auch mehrere Anzeigen (z.B. "Suche" und "Verkaufe" oder in unterschiedlichen Rubriken etc.) möglich.

Sicher habt Ihr alle noch viele Teile in Kellern und Garagen rumliegen, die andere Italo-Fahrer gebrauchen können. Also, warum gebt Ihr keine kostenlose Kleinanzeige auf?!

Euer Motalia-Team

Von einem der auszog, das Schrauben zu lernen (oder: Peters Tatsachenbericht, und nicht das „Grimmige Märchen“, wenn auch täuschend ähnlich)!

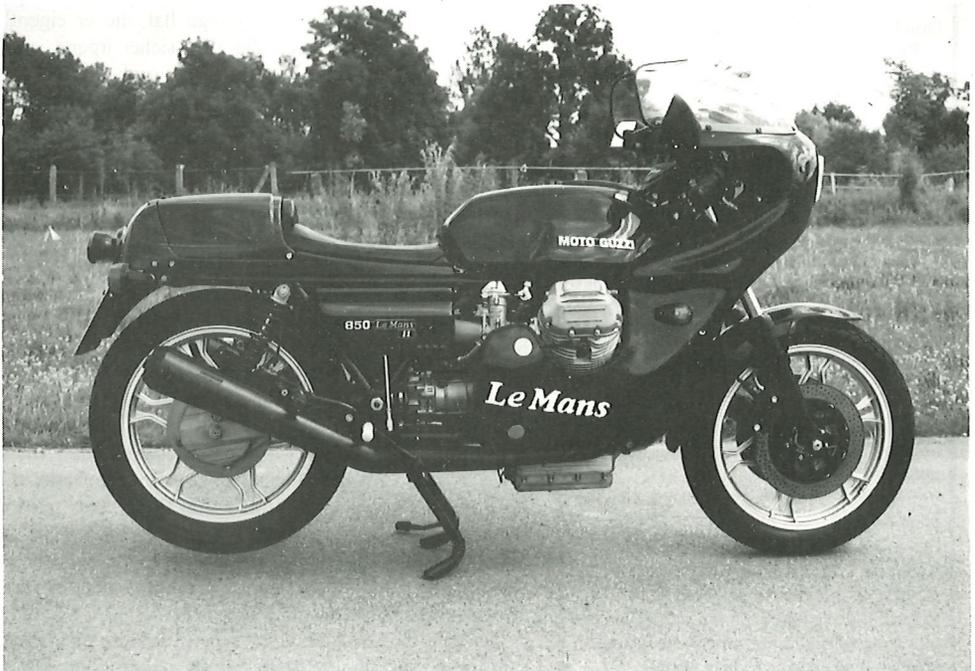
Liebe Leserschaft, aus gegebenem Anlaß, (die Redaktion der Motalia weiß weshalb) habe ich mich dazu hinreißen lassen, meinen „Motorradfahrer - Lebenslauf“ (11 Jahre) in der Motalia zu verewigen. Ihr, die Leser der Motalia, mögt mir verzeihen, denn es wird fürwahr schrecklich. Es ist die etwas andere Story, denn ich wollte ein Thema mit aufgreifen, das bisher meiner Ansicht nach, viel zu sehr gemieden wurde. Es betrifft die Kosten, die bei einer Restauration, Renovierung, oder einem Neuaufbau, bzw. Umbau eines Motorrades anfallen. Ich kann mir vorstellen, daß es für den Einen oder Anderen auch nicht „immer“ möglich ist, Hunderter, bzw. Tausender bündelweise auszugeben. Also weg mit diesem Tabuthema, bei meiner nun folgenden Story wird abgerechnet, und das nicht zu knapp, auch wenn's manchem nicht schmeckt!

Es begann im Jahre 1983, als ich mich nach langem hartnäckigem Sticheln meiner damaligen Kameraden bei der Bundeswehr breitschlagen ließ, endlich ein Motorrad zu kaufen. Im Besitz des Führerscheins Klasse 1 war ich schon seit zwei Jahren.

Nach eindringlichen Warnungen mütterlicherseits, mit dem Erwerb einer zweirädrigen Selbstmordmaschine gleichzeitig das Wohnrecht in

der elterlichen Wohnung zu verlieren, fiel mir diese Entscheidung wirklich nicht leicht. Aber schließlich siegte die Unvernunft, auch zum Leidwesen meiner jetzigen Frau, und ein Traumgerät wurde angeschafft.

Mein erstes Motorrad erstand ich von Charlie, einem meiner vorher schon erwähnten Kameraden. Es war eine Honda CB 750 F1, Bauj. 76, mit ca. 65.000 km auf dem Tacho, „Rickman“-



Die Le Mans von Peter. Doch bis die Maschine so dastand, war es ein langer Weg.

Verkleidung, Lehnhardt & Wagner 4in1 Auspuffanlage und zurückverlegter „Raask“-Fußrastenanlage, um 1600,- Deutsche Mark! Die 750er Honda fuhr ich bis zum Frühjahr 1985 ohne größere Beanstandungen. Der einzige Schwachpunkt war der Regler, der, sobald man die Maschine über 160 km/h beschleunigte, die Hauptsicherung dazu überredete, sich zu verabschieden. Dieser Fehler trat jedoch nur auf, wenn mit Licht gefahren wurde. Ohne Licht gab es keinen Grund zur Beanstandung, und nach dem Wechseln des Reglers hatte sich die Sache dann komplett erledigt.

In Ulm vor dem Hein Gericke Shop wurde ich eines Tages nach erfolgreichem Einkauf von zwei Typen angesprochen, welche schöne „Le Mans“ ich doch hätte. „Le Mans“, watt'n datt?... Moto Guzzi! Aha?! Moto Guzzi, schon davon gehört, aber noch nie bewußt gesehen, muß ziemlich selten sein.

Schweren Herzens trennte ich mich von meiner 750er erst, als der Ölverbrauch auf 1,5 Liter pro 1000 Kilometer anstieg, und umfangreiche Motorreparaturen drohten. Doch für 67 PS lief die Honda trotzdem immer noch hervorragend, 210 km/h laut Tacho.

Ich konnte meine CB zum Einkaufspreis weiterverkaufen, und investierte sofort wieder in eine Yamaha XS 400 E. Das Konto war wieder ausgeglichen, und so bewegte ich mich ein Jahr lang in der preisgünstigen 27 PS-Klasse. Die Steuer und der Versicherungsbeitrag waren aber auch das einzige, was mich während dieses Jahres entzückte. Schlüsselerlebnisse wie: Höchstgeschwindigkeit 125 km/h, mit 60 km/h eine 13 %ige Steigung hochzuschießen einen 50 PS-Golf am Hinterrad, Probleme mit dem ewigen Tatzelwurm auf der Landstraße mithalten zu können, von der unheimlichen Beschleunigung ganz zu schweigen.

Auch die Verarbeitungsqualität und die verwendeten Materialien waren nicht gerade das „Gelbe vom Ei“. Instrumentenkonsole aus Plastik, die sich nach und nach durch Risse verflüchtigte. Bremsen, die bei Erreichen höherer Geschwindigkeiten eindeutig überfordert waren. Fahrwerk, ... usw. So entschloß ich mich dann wesentlich weniger wehmütig, meine

Yamaha, die eigentlich nur den Vorteil hatte, im Unterhalt billig zu sein, nach einem Jahr 27 PS - Geschnupper schleunigst abzustoßen. Dies gelang mir dann auch recht schnell durch eine Annonce in der örtlichen Zeitung. Neu bereift, mit Gepäckträger und zwei Koffern, um 1950,- DM, trat die XS eine weite Reise nach Afrika an. Der Afrikaner, der sie kaufte, verließ in den nächsten Tagen Deutschland und suchte noch ein zuverlässiges, sparsames Fortbewegungsmittel, und genau das war sie ja, die XS. Na dann, Jambo!

Zwei Monate später begann die größte Krise meines Motorradfahrerlebens, ich erstand eine Honda CB 900 F Bol d'Or, Baujahr 1982, ca. 20.000 km, Sebring 4in1 Auspuffanlage, um 3000,- DM. Mein Freund Gerhard hatte sich 1983 auch eine, allerdings neu, gekauft, und war sehr zufrieden damit. Übrigens, im Gegensatz zu mir, fährt er seine Bol d'Or neben zwei anderen Motorrädern (Moto Guzzi Le Mans I und Ducati 900 SS Königswelle) heute noch. Doch Bol d'Or ist nicht gleich Bol d'Or, wie sich später herausstellen sollte. Der Vorbesitzer meiner Honda fuhr anscheinend hauptsächlich Kurzstrecken und wollte den Motor überraschend kalt erwischen, denn die Zylinderkopfdichtung war durch, wie wir ein paar Kilometer nach Probefahrt und Kauf feststellen konnten. Das Steuerkettenrasseln war mir noch von der 750er bekannt, ließ sich aber auch durch Spanversuche der Primärkette nicht verbessern. Also, bevor die Kiste erstmal komplett 'nen Abgang macht, erstmal Reparatur. Meine Motorradfahrerkollegen empfahlen mir einen Reparaturbetrieb, der zwar einige Kilometer entfernt war, bei dem man aber gute Arbeit leistet.

Na dann, ab zum Gruber Toni nach Weiler/Allgäu bei Lindenberg. Zweieinhalb Wochen später war es endlich soweit.

1. Fahrt nach Weiler,
2. Erläuterung der durchgeführten Arbeiten, durch den Chefmechaniker,
3. Eröffnung der Rechnung an der Kasse,
4. Zehnminütiger Schockzustand!!!

Knapp 1500,- DM. Das mußte erstmal verdaut werden, ziemlich harte Kost. Dazu ist anzu-

merken, daß der Preis gerechtfertigt war, denn es wurden: beide Ritzel mit Kette gewechselt, Steuerkette mit Spanner gewechselt (Spanner hatte sich komplett pulverisiert), Ventile teilweise gewechselt, Ventilsitze eingeschliffen, Zylinderkopf plangeschliffen, Kanäle poliert, Motor komplett abgedichtet, Ventilspiel, Zündung und Vergaser eingestellt.

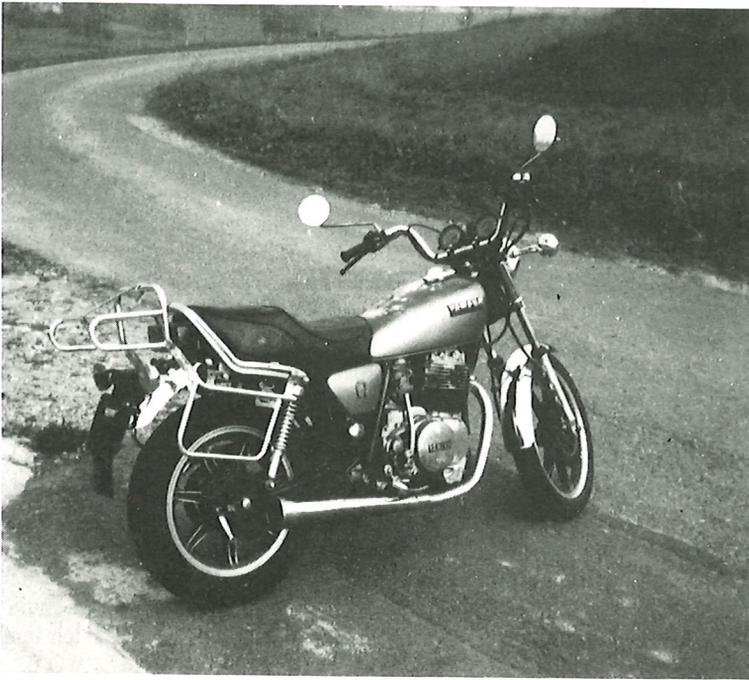
Der Durchzug von unten heraus war auf der Nachhausefahrt dann eindeutig besser als zuvor, aber als wir einige Tage später auf einer Tour die Autobahn zum Durchblasen benutzten!... Hilfe!? Wo ist die Endgeschwindigkeit? Was ist passiert? Wo vergallopierten sich die 95 Pferde? Schon wieder kaputt? Liegt es an mir? Laut Tacho 195 km/h, Höchstgeschwindigkeit im Brief 215 km/h (das lief von 1000 vielleicht eine)?! Das gibt's doch einfach nicht! Doch das gibt's! Die Bol d'Or von Gerhard war im Endgeschwindigkeitsbereich um ca. 10 km/h schneller. Naja, vielleicht lag es am Auspuff, denn Gerhard fuhr damals noch mit der Original-Auspuffanlage.

Das alles konnte ich noch einigermaßen verkraften, aber das Schlimmste war das Fahrwerk. Ab 150 km/h lebensgefährliche Schlingenfahrten in langgezogenen Kurven. Mein Freund Peter aus München, er fährt Kawasaki GPZ 900 R, schlug drei Kreuze, wie er mir während einer Tour bei einer Tankpause erzählte. Er verfolgte mich in für ihn sicherem Abstand, falls mein Biest ausbrechen sollte. Ich empfand es zu diesem Zeitpunkt gar nicht so extrem, so ich nur gerade mal die Hälfte der Fahrbahn benötigte. Schlimmere Erfahrungen machte ich auf einer 900 km Autobahnfahrt von Wilhelmshafen bis zu mir nach Hause mitsamt Gepäck. Die Pendelfahrt begann am Pannestreifen und endete an der linken Leitplanke, und umgekehrt. Gas weg, auspendeln, Gas ran. Ein Erlebnis!

Gerhard hatte diese Untugend mit Hilfe von Koni-Dämpfern und Gußfelgen von der Firma Demharter in Dillingen ausgemerzt. Kostenpunkt über 3000,- DM. Das wollte ich mir doch nicht antun. Und so formte ich Metall kalt und warm, je nach Fahrstrecke und schlingerte drei Jahre lang, bis Juni 1989 durch die Gegend.

Inzwischen hatte ich geheiratet, war umgezogen und das zweite Kind war unterwegs. Für den Stammbaum war gesorgt. Vor dem Wohnblock, indem wir wohnten, und immer noch wohnen, traf sich damals in unregelmäßigen Abständen, an sonnigen Wochenenden eine Motorradclique der ganz besonderen Art. Nur italienische Motorräder, und ein japanischer Klasse 1A-Einzyylinder. Über mein Amphibienfahrzeug, die Bol d'Or, die immer vor dem Hauseingang geparkt war, wurde regelmäßig gelästert ohne Ende. Mein Ego war stark angeknackst. Eine Einladung zu einer sonntäglichen Ausfahrt nahm ich natürlich liebend gerne an. „Na wartet nur, Euch werd ich schon...!“ Teilnehmer waren Jogi mit einer Le Mans 2, mit 942 ccm, Hans und Claudia, die unter uns wohnen mit einer Laverda 750 SF, und ich mit meinem Schlachtroß.

Wir fuhren über schöne, verwinkelte Sträßchen über Kempten in Richtung Riedbergpaß. Bis dahin lief alles noch ganz gut, ich fuhr in der Mitte hinter der Le Mans. Als uns dann den Riedbergpaß hinauf plötzlich, eine damals aktuelle Kawasaki GPZ 1000 RX überholte, verabschiedete sich Jogi mit einem kurzen Gruß, und zog davon. Ich versuchte, ihm noch zu folgen, doch fünf Kurven später war er außer Reichweite, und ich um eine Erfahrung reicher. „Japsenjagen“ nannte er das damals. Hans und seine 750er Laverda konnte ich in Schach halten, ein schwacher Trost, er fuhr mit Sozia und 61 PS. Jogi erwartete uns dann kurz vor der österreichischen Grenze, wo wir uns etwas stärkten, und anschließend wegen des sich rasch verschlechternden Wetters die Rückreise antraten. Über den Riedbergpaß zurück, Landstraße bis Oy und dann ca. 15 km Autobahn bis Kempten, wo er mir noch schnell bewies, daß die Le Mans auch von der Endgeschwindigkeit für die Bol d'Or unerreichbar war. An der Autobahnausfahrt Kempten raus, ... halt, Schock!!! Was ist das? Ein Wohnmobil steht quer in der Ausfahrt, der Fahrer versucht zu wenden, und indem er nach vorn stieß, schloß er uns die letzte Lücke. Die Reifen quietschen, der Asphalt wird schwarz gestreift. Das Heck der Le Mans hüpfte von links nach rechts,



Vor der Le Mans besaß Peter u.a. eine Yamaha XS 400 SE.

gleich krachts...! Puh,... noch mal Glück gehabt. Ich kam ca. 2 Meter hinter Jogi zum stehen, obwohl ich mindestens zehn Meter hinter ihm herfuhr. Dank sei dem sogenannten Integralbremssystem der Guzzi. Ich hätte es wohl aus seiner Position mit meiner Honda nicht geschafft. Er kam nur wenige Zentimeter vor dem Wohnmobil zum Stillstand, dessen Fahrer nur doof glotzte, und sich anschließend mit Handzeichen und Dummgrinsen verabschiedete. Daß ich Jogi anschließend fast gewaltsam aufhalten mußte, das Wohnmobil auf der Autobahn zu verfolgen, und dessen Fahrer mit welchen Mitteln auch immer zu belehren, sei nur nebenbei erwähnt. Der Rest der Heimreise verlief dann ohne besondere Vorkommnisse.

Tja, das war meine erste direkte Bekanntschaft mit der anderen Art. So stark beeindruckt, daß ich wußte, so eine muß es sein, versetzte ich alle Motorradfreunde und Händler im Umkreis in Wallung. Eine Le Mans sollte es sein, und sonst nichts! Versprochen wurde mir viel, doch her-

aus kam nichts dabei! Über ein Jahr zog ins Land, bis ich eines Tages, es war im Juni 1989 in Vorbereitung auf den TÜV, den Hinterradreifen meiner Honda wechseln ließ. Zwei Tage später, als der neue Pneu aufgezo-gen war, wollte ich die Maschine abholen, und wir quatschten noch ein bißchen Benzin. Plötzlich fragte mich Richard: „Mensch Junge, suchst Du immer noch eine Guzzi?“ Ich: „Na klar, eine Le Mans, wenn möglich!“ Er

daruf: „Da wüßte ich Dir eine, ganz in der Nähe“, und gab mir die Adresse.

Am nächsten Tag machte ich mich sofort auf den Weg, um das Gerät zu begutachten. Nach kurzem Gespräch mit dem Besitzer gingen wir zur Garage. Er öffnete das Tor,... und da stand sie nun! Ich war kurz vor der Erfüllung meines lang gehegten und gepflegten Traumes.

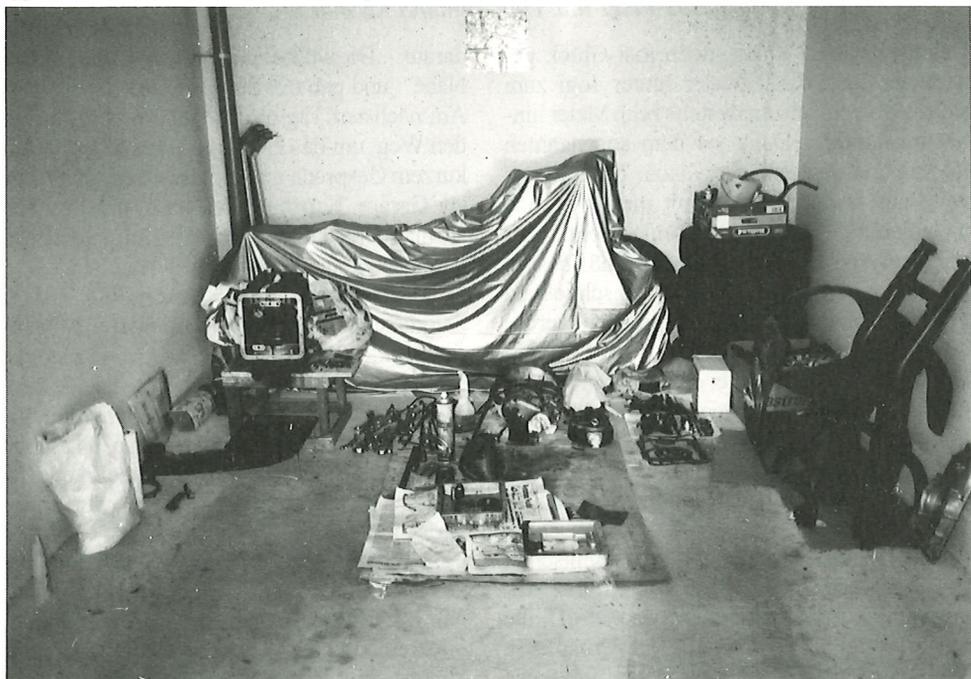
Moto Guzzi Le Mans 2, Baujahr 1981, 76.000 Kilometer, Agostini Vollverkleidung, Monza-Sitzbank, 40er PHM Vergaser, Lafranconis, stahlummantelte Fren-Tubo Bremsleitungen, Marzocchi Stoßdämpfer, 88er Kolben mit nikasilbeschichteten Zylindern, also 942 ccm, und das alles eingetragen. Die Steuerkette sei durch Zahnräder ersetzt worden, wurde mir versichert und den 850 ccm-Satz, einen langen Tank mit zugehöriger Sitzbank, eine komplette Lafranconi und eine originale Auspuffanlage gab es auch noch dazu. Desweiteren hätte er noch einen neuen Vordrad- und zwei neue Hinterradreifen auf dem Dachboden, die für 100,- DM pro Stück auch zu verkaufen wären.

Geistig war der Kaufvertrag schon unterschrieben, aber halt ..., bezahlbar sollte das Ding ja auch sein. Mein Budget war ja nicht gerade üppig, und so versuchte ich, die Guzzi erstmal etwas schlecht zu reden, denn optisch war sie nun wirklich nicht gerade eine Augenweide, und sie sprang auch nicht an, da ihre Batterie defekt war. Doch der Verkäufer unterbrach mich ziemlich forsch und meinte, er hätte genug Kohle reingesteckt, und unterbreitete mir ein nicht mehr verhandelbares Angebot. Eine Moto Guzzi Le Mans 2 mit dem kompletten Krimskram für 5.300,- DM. Auch ich dachte, 5.300,- DM ist nun wirklich nicht zu viel, es war die Obergrenze von dem, was ich mir leisten konnte, wenn ich für meine Bol d'Or, Baujahr 1982 mit 30.000 Kilometern noch 2.000 Deutsche bekommen würde. Kurz und gut, der Handel hatte Gültigkeit. Jetzt wollte ich aber zuerst noch eine Probefahrt machen, das war jedoch leider unmöglich, da die Maschine bereits abgemeldet war. Wir verabredeten uns

für den nächsten Tag, da ich noch eine Rote Nummer besorgen mußte. Zum vereinbarten Termin angekommen, Garage auf, Rote Nummer rangeklatscht. Mann, ich war gespannt wie ein Regenschirm.

Zündung an, Benzinähne auf, zweiter Gang, Kupplung und mit dem Hinweis, daß das Getriebe etwas hakle, was bei Italienern aber normal sei, wurde ich die Garageneinfahrt raus und den Berg runter angeschoben.

Jetzt ist es soweit, Kupplung langsam kommen lassen und,... mit polterndem Getöse wurden mir die Arme langgezogen. Wahnsinn..., erstmal Gas weg, Kupplung, und das Aggregat mit kurzen Gasstößen am Leben gehalten. Das Gepolter der Lafranconis, das Schnüffeln der offenen Dell'Ortos, die Vibrationen des Motors, ich schwebte auf „Wolke Sieben“ - einfach FEELING! Wahrscheinlich hatte ich das Dauergrinsen aufgesetzt, als der Vorbesitzer mich fuchtelnd aufforderte, die Guzzi endlich ordentlich ranzunehmen. Also fuhr ich lang-



Bevor ein altes Motorrad wieder in neuem Glanz erstrahlt, gibt es viel zu tun.

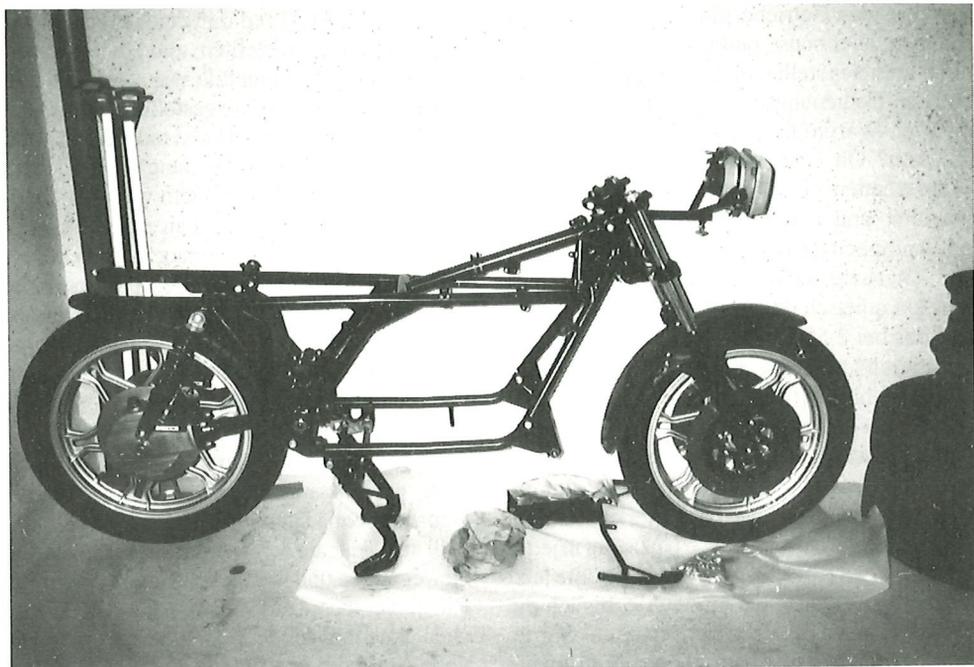
sam los, das Getriebe ging wirklich hart zu schalten, aber sonst, einfach super. Kilometer um Kilometer stellte ich mich auf das Cockpit und die Bedienungselemente ein, und wurde mutiger. Warum fahren die denn heute alle so langsam? Oh Gott, schon 140! Ich war den Windschatten einer Verkleidung nicht mehr gewöhnt und unterschätzte maßlos die Geschwindigkeit, also Vorsicht! Die ersten engen Kurven, runterschalten, zweiter Gang, Kupplung los, quietsch-Hinterrad blockiert-Schock- und das bei 2.500 Umdrehungen! Der neugewonnene Mut war wie weggeblasen. Tja, Zweizylinderfahren will geübt sein! Doch mit zunehmender Fahrstrecke regenerierte sich der Adrenalinhaushalt meines Körpers wieder, und ich konnte endlich am eigenen Leib erfahren, was es bedeutet, ein gutes Fahrwerk unter dem Allerwertesten zu haben. Die Guzzi lief in jeder Situation wie auf Schienen, und ich wußte jetzt schon, daß es lange dauern würde, bis ich die Fahrwerksgrenze der Guzzi ertasten würde. Ich fuhr nach Hause, um meiner Frau meine neue Errungenschaft vorzuführen. Und oh Wunder, auch sie ermutigte mich, die rote Italienerin zu kaufen, aber nur wenn ich die Honda verkaufe, was mir ja dann auch gelang. Lange Rede, kurzer Sinn, ich habe die Le Mans schließlich zum abgesprochenen Preis gekauft und die Honda um 2000,- DM abgestoßen, so ging auch diese Rechnung auf.

Jetzt konnte ich einer Einladung meines Freundes Gerhard, zu einer Fahrt zum Azzurri-Treffen nach Ettlingen auf einem standesgemäßen Untersatz folgen. Der Kauf meiner Roten aus Mandello wurde natürlich bis zur gemeinsamen Ausfahrt geheimgehalten. Wir trafen uns bei Alfred, Gerhards Onkel, und die Versammlung staunte nicht schlecht, als anstatt dem Vierzylindrigen, ein satter Zweizylindersound anbollerte. Nach eingehender Begutachtung meiner Errungenschaft konnte die Fahrt auch endlich losgehen, auf GPZ 900 R, NSR 400, FZR 1000, FJ 1100, Ducati 851, Ducati 900 SS Königswelle, und Moto Guzzi Le Mans 2. Was wir zu diesem Zeitpunkt noch nicht ahnten, die Fahrt sollte ein Erlebnis mit einigen Zwischenfällen werden. Es begann schon nach knapp 60

Kilometern, als Alfred mir Zeichen gab anzuhalten, und wir feststellten, daß zuviel Getriebeöl in die Guzzi eingefüllt war. Das über den Entlüftungsschlauch ausgestoßene Öl wurde gleichmäßig über das Hinterrad verteilt, und verhalf diesem meiner Meinung nach, doch zu etwas zuviel Glanz. Nachdem wir Getriebeöl abgelassen (umweltgerecht an einer Tankstelle) und den Entlüftungsschlauch etwas besser verlegt hatten, konnte unsere abenteuerliche Tour weitergehen. Der hohe Getriebeölstand war natürlich Eigenverschulden meinerseits, da hatte ich es wohl ein bißchen zu gut gemeint, und brauchte somit auch nicht für den Spot der anderen zu sorgen.

Ein paar Kilometer weiter nach dem Aichelberg, ein seltsames Geräusch an der 851er! Gebannt beobachteten wir, die dahinterfahren, daß ein Teil an der Schwinge, durch wilde Bewegungen und heftiges Schlagen gegen das Ritzel, versuchte auf sich aufmerksam zu machen, was ihm schließlich auch auf eindrucksvolle Art und Weise gelang. Das goldeloxierte Abdeckblech auf der Stirnseite der Schwinge hatte sich losvibriert, und drohte durch wilde Drehbewegungen gegen das Ritzel, mit diesem eine engere Verbindung einzugehen. Dies konnte jedoch durch die Aufmerksamkeit folgender Fahrer verhindert werden. Nachdem wir die Abdeckung entfernt hatten, setzten wir unsere chaotische Fahrt fort. *(Anmerkung der Redaktion: Diese Schrauben sollten regelmäßig kontrolliert werden!)*

Als Krönung des Ganzen wurden unsere beiden Münchener Freunde, Peter (GPZ 900 R) und Karli (NSR 400), dann auch noch an einer Autobahnbaustelle geblitzt, was uns auch noch einen längeren Aufenthalt bescherte, da die Autobahnpolizei sich via Porsche zur sofortigen Vollstreckung entschloß. Es hätte eigentlich jeden von uns erwischen können, da wir uns im Pulk mit zirka derselben Geschwindigkeit fortbewegten, nur unsere beiden Freunde hatten eben das Pech als die zuletzt Fahrenden aus radartechnischen Gründen direkt den Jackpot zu ziehen! So kamen wir nach zirka fünfstündiger Fahrt irgendwann mittags in Ettlingen an. Oh Wunder!



Bis das Fahrwerk wieder auf den Rädern stand, vergingen einige Monate.

Dieser Nachmittag sollte eine gravierende Änderung in meinem Motorradfahrer-dasein bewirken. Hier sah ich nämlich, daß man Motorräder auch pflegen und nicht nur verheizen kann. Nach zweistündiger Wanderung über den Platz, unzähligen Fotos und Begutachtung der zur Schau gestellten Maschinen, mußte ich mir zu meiner eigenen Schande eingestehen, daß mein Hobel zwar nicht der Älteste, aber vom Zustand her unterste Schublade darstellte. Das gab mir doch schwer zu denken, als ich durch die mehr oder weniger altherwürdigen Eisen mit poliertem Alu und Lack, liebevoll restauriert, oder in gutem bis sehr gutem Originalzustand, in Träumen schwebend über den Rasen schwebte. Und so reifte an diesem Nachmittag mein Entschluß, auf einem der nächstjährigen Treffen kein Negativbeispiel mehr auszustellen, sondern im Rahmen meiner Möglichkeiten eine Maschine in „Top-Condition“ zu präsentieren. Aus meinen Träumen wurde ich erst gerissen, als es am Spätnachmittag hieß, daß wir uns auf den Heimweg machen.

Die Heimreise verlief weitaus weniger aufregend als die Anfahrt am Vormittag, außer daß an meiner Guzzi mitten in Ulm der fünfte Gang hängenblieb. Gerhard erbat sich schließlich meiner, und mit gemeinsamen Kräften konnten wir das Getriebe durch Rütteln, Reißen und Klopfen am Schalthebel wieder in Gang bringen. Anschließend arbeitete es wieder anstandslos und wir kamen alle unbeschadet nach Hause. Die ersten 720 Guzzikilometer waren geschafft. Restümierend nach diesem lehrreichen Tag blieb mir eigentlich nur festzustellen, daß die Guzzi optisch stark zu überarbeiten ist, leistungsmäßig eigentlich keine Wünsche offenläßt, und technisch konnte ich aus Mangel an Kenntnis des Zustandes noch kein Urteil abgeben.

So begann Anfang August 1989, mit der Abmeldung des Twins, eine 15-monatige Odyssee, die mir noch lange in Erinnerung bleiben wird.

Wie es weiterging, könnt Ihr in der nächsten Motalia lesen.

gehört - gesehen - gelesen

Italo-Bikes in Deutschland

Laut dem KBA waren am Stichtag 1.7.94 sovieler Motorräder der folgenden Marken zugelassen, bzw. verfügten über einen gültigen KFZ-Brief:

Piaggio/Vespa	135.367
Moto Guzzi	28.754
Ducati	17.716
Aprilia	5.354
Laverda	2.121
Cagiva	2.038
Fantic	1.866
Husqvarna	1.378
Moto Morini	1.313
Bimota	1.133

Bei den Zweirädern der Marke Piaggio/Vespa handelt es sich hauptsächlich um Vespa Roller, aber auch die Gileras der Neuzeit sind hier mit aufgelistet, da dort offiziell der Hersteller Piaggio heißt. Von den 1.378 zugelassenen Husqvarnas werden sicherlich die meisten noch aus der Zeit stammen, als diese Firma noch in Schweden ansässig war, bevor sie von Cagiva gekauft wurde. Wenn man mal die Zahlen von Piaggio/Vespa und

Husqvarna außer acht läßt, ergibt diese Tabelle eine Gesamtzahl von 61.673 italienischen Motorrädern auf deutschen Straßen. Dazu kommen aber noch etliche Maschinen anderer Marken wie Aermacchi, Benelli etc, die hier nicht aufgelistet sind, weil es davon weniger als 1000 Maschinen in der BRD gibt. Und nicht zu vergessen auch noch ein paar tausend Motorräder aus Bella Italien, die über keinen gültigen deutschen Fahrzeugbrief verfügen. Die Dunkelziffer, der Maschinen, die noch in deutschen Kellern, Garagen, Wohnungen und Museen stehen, ist sicher sehr hoch.

Piaggio expandiert

Der Roller-Boom veranlaßt die italienische Firma zu gewaltigen Investitionen. Innerhalb der nächsten drei Jahre sollen alleine 250 Millionen Mark in die Produktionsanlagen investiert werden, nochmal 150 Millionen Mark sind für Forschung und Entwicklung verplant. Um der großen Nachfrage nachkommen zu können, soll sogar am Wochenende gearbeitet werden, gleichzeitig ist die Einstellung von 500 neuen Angestellten vorgesehen.

Inhaltsauswahl Italiener	Schwerpunkthemen	Bowdenzüge	23	Reglereinbau	39
	Ducati 860/900 GTS	Dämpfer, hydraulische	36	Umwelt & Restaurieren	
	Ducati 900 SS	Einspeichen	12	Entrosten	54
	Garelli 350 Split Single	Entlacken	35	Festgegangene Kolben	17
	Gilera Saturno "Piuma"	Gummi restaurierung	29	Gehörschutz	15
	Gilera Strada 150	Haarriß-Prüfung	51	Hautschutz und Reinigung	19
	Laverda 750 SF	Hebebühne selbstgebaut	22	Helme	20 - 21
	Laverda 1200 C3	Ketten	24 - 29	Katalysator	24, 45
	Morini 3 1/1	Kurbelwelle wuchten	39	Kraftstoff	12
	Moto Guzzi	Löten	37, 39	Lacke	18
	Moto Guzzi	Pannenhilfeschema	33	Ölbeseitigung	13
	Moto Guzzi V7 Spezial	Pulverbeschichten	39	Reinigen mit Sprit	12
	Moto Guzzi Nuovo Falcone	Öl	8 - 10	Säuren und Schutz	16
	MV Agusta 750 Imola	Öl und Chemie	30	Verchromen	23 - 28
	MV Agusta 750 S	Regler, elektronische-	37		
	Parilla 175 Sport				
	Typenkunde	Interessiert? Ja!	Mindestbestellmenge: 3 Hefte		
	Ducati 350 Scrambler	Dann bestellen,	Jede Ausgabe kostet 5,90 DM		
	Ducati 750GT	per Telefon (0421/50 16 17) , per	(ab 12 Hefte gibt es Rabatt: 4,99		
	Gilera 150	Fax (0421/50 44 48) oder per	DM pro Heft) zzgl. Porto und Ver-		
	Laverda 750SF	Postkarte die gewünschten Hefte	packung. Wir bearbeiten die Be-		
	Moto Guzzi Nuovo Falcone	(einfach die Nummer ange-	stellung fix und legen der Sen-		
	MV Agusta 125	ben, die hinter dem Thema steht).	dung eine Rechnung bei.		
	MV Agusta 750 S				
	Technik	Gegen eine Gebühr	GUMMIKUH-Verlag		
Akkus	von 3 DM in Briefmar-	Am Deich 57 •			
Alu polieren	ken gibts das Gesamt-	28199 Bremen			
Alu eloxieren	inhaltsverzeichnis				

GUMMIKUH & PAST PERFECT

Veranstaltungskalender

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

Mai

19.05.-21.05.95

1. Norddeutsches Grappa-Treffen in 26203 Wardenburg/West-erholt.
Info: 04407/20637 und 0441/5090025.

19.05.-21.05.95

5. Internationales Treffen für italienische Motorräder in Schaumburg.
Info: Tel. 05722/25521 (Michael), 05722/1278 (Toto), Fax 05722/3696.

19.05.-21.05.95

Treffen des Moto Guzzi National Owners Club im Rivers Campgrounds in Maine/USA.
Info: Mike Marston, North East High Plains Drifters MC, PO Box 35, Turner, Maine 04282, Tel. 207-225-3065, USA.

20.05.-21.05.95

8. Veteranenteilemarkt in Frosinone/Italien.
Info: CAMEF, I-03100 Frosinone, S.S. 214 per Casamari n. 108, Tel. 0775/871213, Fax: 270405, Italien.

20.05.-21.05.95

8. Int. Laverda-Treffen in 78052 Villingen-Schwenningen, Ortsteil Riethelm.
Info: Joachim Saurer, Karlsruhe-herstr. 15, 78048 VS-Villingen, Tel. 07721/53539.

20.05.-21.05.95

2. Hunsrück-Treffen der Ducati Freunde Rhein-Ruhr in Beulich/Hunsrück.
Info: Pit Wehling, 0208/474972.

21.05.1995

Italdag im Militär Luftfahrt Museum im holländischen Soesterberg. Ausstellung italienischer Motorräder.
Info: Jaap de Jong, Tel. 072/616436, Holland.

21.05.1995

Motom-Treffen bei Parma/Italien.
Info: Motom Club Italia, Tel. 0442/80636, Italien.

21.05.1995

Ducati Day Trofeo Classic auf der Rennstrecke Vallelunga/Italien.
Info: Gentlemen's Moto Club, Tel. 06/4958492, Italien.

21.05.1995

4. Veteranenteilemarkt in Solarussa/Italien.
Info: Associazione Moto d'Epoca Solarussa, Tel. 0783/374507, Italien.

21.05.1995

5. Italo-Frühstück für Freunde und Fahrer(innen) italienischer Motorräder in Visbek (Kreis Vechta).
Info: 04447/1666 u. 04445/7542.

25.05.1995

1. Internationales Italo-Frühstück auf dem Marktplatz in Sögel/Emsland mit Live-Blues-Band ab 11.00 Uhr.
Info: Klaus Wydrinna, Tel. 05952/2327 ab 18.00 Uhr, 05952/2030 tagsüber.

25.05.-28.05.95

Rallye des Laverda 750 Clubs Frankreich.

25.05.-28.05.95

Värtreff des Moto Guzzi Club Schweden in Norberg.
Info: Kenneth Eldeklint, Tel. 223/22198, Schweden.

26.05.-27.05.95

Party für englische und italienische Motorräder in Pershagen/Schweden.
Info: Tel. 08/55018579, Schweden.

26.05.-28.05.95

Treffen der Laverda Freunde Berlin in Berlin-Heiligensee.

26.05.-28.05.95

West Virginia Big Country Rallye des Moto Guzzi National Owners Club in New Cumberland/West Virginia/USA.

26.05.-28.05.95

Lario-Treffen bei Baden-Baden.
Info: Martin Hagemann, Speyererstr. 7, 76646 Bruchsal, Tel. 07251/82217.

Veranstaltungskalender

26.05.-28.05.95

Treffen der Gruppo Moto Guzzi Finlandia in Kaksi Kalaa bei Tuupovaara/Finnland.

Info: T. Sarin, Itämäenkatu 18, SF-33400 Tampere, Finnland.

26.05.-28.05.95

1. Italotreffen in Dennenlohe. Anmeldung erwünscht!

Info: Tel. 09834/1493 od. 09827/1868.

26.05.-29.05.95

International Moto Guzzi Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien in Worksop/Nottinghamshire in Großbritannien.

Info: Ken Irwin, 6 Lingdale Close, Shelthorpe, Loughborough, Leics, Tel. 509/237198, Großbritannien.

27.05.1995

1. Internationales Moto Guzzi Treffen in Todi (PG), Italien.

Info: Lorenzo Bucchi, Via Toscana 1, I-00187 Rom, Tel. 06/4870172, Italien.

27.05.-28.05.95

Mosport Rally des Ducati Owners Club Canada.

Info: DOCC, 6849 Clemens Rd., RR'5, Bowmanville, Ontario, Canada, L1C 3K6.

27.05.-28.05.95

Veteranenteilemarkt in Jesi/Italien.

Info: Club Leone Rampante, Tel. 0330/278032, Italien.

27.05.-28.05.95

4. Veteranenteilemarkt in Casale Monferrato in Italien.

Info: Tel. 0142/85850, Italien.

27.05.-28.05.95

Gardasee(Italien)-Ausfahrt des Ducati- und Cagiva-Club Oberallgäu e.V.

Info: Stefan Glas, Julius-Kunert-Str. 22, 87509 Immenstadt, Tel. 08323/80956.

28.05.1995

5. Moto Guzzi Galetto Treffen des Moto Club Valchiavenna in Gordona/Italien.

Info: Moto Club Valchiavenna, Via S. Vittore 1, I-23020 Mese, Tel. 0343/41231, Italien.

Juni

02.06.-03.06.95

Desmo Corse, Numero Due. Motortraining 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.

02.06.-04.06.95

Morini Days in Morano sul Po/Italien.

Info: Fulvio Surbone, Via G. Rosa, 2, I-15025 Morano sul Po (AL), Italien.

02.06.-04.06.95

24. Kansas State Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Council Grove in Kansas/USA.

02.06.-04.06.95

Italiertreffen des Norsk Moto Guzzi Club in Tregde bei Mandal/Norwegen.

Info: Ole Petersen, Fagervollen 1/B, N-4617 Kristiansand S., Tel. 38030190, Norwegen.

03.06.1995

Pfingsttreffen der Firma RMR Motorradhandels GmbH.

Info: RMR Motorradhandels GmbH, Brölbahnstr. 33, 51545 Waldbröl, Tel./Fax: 02291/800602.

03.06.-04.06.95

3. Veteranenteilemarkt in Vicenza/Italien (Ausfahrt Vicenza Est).

Info: Associazione Vicentina Auto-Moto Storiche, Via F. Filzi, 64, I-36051 Creazzo (Vicenza), Tel. 0444/522628, Italien.

03.06.-04.06.95

4. Internationales Twin-Biker-Festival in Piani Resinelli - Valassina (CO) in Italien in der Nähe von Mandello.

Info: Massimo Lafranconi, Via al Meria N. 9, I-22054 Mandello Lario (CO), Italien.

03.06.-04.06.95

Veteranenteilemarkt in Ferrara in Italien.

Info: c/o Piermario Meletti Cavallari, Podere Grattamacco, I-57022 Castagneto Carducci, Tel. + Fax: 0565/763840, Italien.

03.06.-04.06.95

Aermacchi-Treffen in Varese/Italien.

03.06.-04.06.95

2. Internationales Moto Guzzi-Treffen "Citta del Tricolore" in Reggio Emilia (RE)/Italien.

Info: Conc. Cocconcelli Claudio, P. ta S. Pietro-V. le M. te S. Michele 1, I-42100 Reggio Emilia, Tel. 0522/437293, Italien.

Veranstaltungskalender

03.06.-05.06.95

15. Laverda Pfingsttreffen des Laverda Club Holland in Brummen.

Info: Jacob Langendijk, Tel. 0031/58139469, Holland.

03.06.-11.06.95

Black Duck Rally und 4. National Ducati Rally in Australien. Info: Ducati Owners Club West Australia, PO Box 72, Mount Lawley, WA, 6155, Tel. 09/4723467, Australien.

04.06.1995

Klassiker-Tag für Einzylinder Moto Guzzis in Cafe-Restaurant Flora, Oude Rijkstraatweg 14 in Dorn/Holland.

Info: Mark van Lieshout, Tel. 04104/78928 oder Ivar de Gier, Tel. 03436/2812, Holland.

04.06.1995

Latins by the Lake des Newcastle Italian Motorcycle Owners Club in Newcastle Foreshore, Australien.

Info: Stephen & Christine, Tel. 049/733378, Australien.

05.06.1995

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

05.06.1995

Italienische Nacht im Crosby Hotel auf der Isle of Man in Crosby.

08.06.1995

Clubmeeting des International Laverda Owners Club GB am Crosby Hotel auf der Isle of Man um 20 Uhr.

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.

09.06.-11.06.95

8. Schwedisches Italo-Motorradtreffen in Eskilstuna. Von Europastraße 20 westlich Eskilstuna ausgeschildert.

Info: BOM MC, Majvägen 2, S-63222 Eskilstuna, Tel. (46)16140232, Schweden.

10.06.-11.06.95

15. Internationales Moto Guzzi Treffen in San Benedetto (AP)/Italien.

Info: Simonelli Chiara, Via S. Pellico 198, I-63039 S. Benedetto del Tronto (AP), Tel: 0735/86967, Italien.

10.06.-11.06.95

1. Italo-Treffen für Freunde der 1-6 Zylinder Maschinen am Fuße des Schwarzwaldes.

Info: Andreas Feger, Tel. 07808/2362, Fax: 07808/1479.

10.06.-11.06.95

4. Veteranenteilemarkt in Busto Arsizio im Palazzo Esposizioni, Viale Borri, 21 (Ausfahrt Castellanza) in Italien.

Info: Tel. 0330/404637 oder 0331/323931, Italien.

10.06.-11.06.95

11. Veteranenteilemarkt in Ravenna in Italien im Palazzo Mauro De Andre.

Info: Tel. 039/544/36509, Fax: 039/544/470158, Italien.

10.06.-11.06.95

Laverda-Rennen in Eemshaven/Holland.

Info: Tel. 010/4422662, Holland.

15.06.-18.06.95

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

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

16.06.-18.06.95

Boxmeertreffen des Moto Guzzi Club Holland in Vortum-Mullem bei Boxmeer.

Info: Moto Guzzi Club Nederland, Margot de Zeeuw, Van Bijkershoeklaan 383, NL-3527 XK Utrecht, Niederlande.

16.06.-18.06.95

4. Treffen des Stammtisch Italo Motociclette in 29386 Emmen-Hankensbüttel. Fahrer und Liebhaber italienischer Motorräder sind herzlich eingeladen.

Info: 05366/302.

16.06.-18.06.95

Treffen der Ducati-Freunde Ottersberg.

Info: Tel. 04293/7454.

16.06.-18.06.95

Treffen des Zwei Zylinder Clubs Emden (Oster) für Guzzis und andere Zwei-Zylinder.

Info: Wilfried Hagemann, Petkumer Str. 56, 26725 Emden, Tel. 04921/26628.

16.06.-18.06.95

Italiener-Treffen des Laverda Club Dänemark.

Info: Tel. 064711153, Dänemark.

Veranstaltungskalender

Juli

16.06.-18.06.95

7. Ducati-Treffen der Ducati-Freunde Hessen in Grebenhain (Vogelsberg).
Info: Hartmut 06474/8112, Ralf 06042/3433.

16.06.-18.06.95

6. Italiener-Treffen in Lange-mark/Belgien.
Info: Geert Vercaigne, Diksmuidsesteenweg 100, B-8830 Hooglede, Belgien.

16.06.-19.06.95

15. Int. Moto Morini Treffen in Niederwiedbach/Hessen.
Info: Rüdiger, Tel. 06444/6005 und Volker, Tel. 06444/1852.

16.06.-18.06.95

Italia '95 auf der Rennstrecke von Silverstone in Großbritannien.
Info: Italian Motorcycle Owners Club, John Riches, 12 Wappenham Road, Abthorpe, Towcester, Northants, NN12 8QU, Tel. 01327/857703, England.

17.06.1995

4. Königswellentreffen des Ducati-Stammtisch Mühldorf.
Info: Josef Stark, Oberhofener Str. 36, 84453 Mühldorf, Tel. 08631/2763.

23.06.-25.06.95

10. Motorradtreffen der Motorradfreunde Eyfalia in Wettweiß bei Düren.
Info: Peter Kaulen, Tel. 02235/692360.

24.06.-25.06.95

Treffen der Schweizer Laverda 750 IG.
Info: Tel. 056222133, Schweiz.

24.06.-25.06.95

Flat-Single-Meeting (ital.) an der ehem. Solitude-Rennstrecke b. Stuttgart.
Info: F. Plonus, Fuchswaldstr. 74, 70569 Stuttgart, Tel. 0711/6872035.

24.06.-25.06.95

6. Internationales Moto Guzzi Treffen in Vicenza/Italien.
Info: Motor Shop di Possia, V. le Milano 66/68, I-36100 Vicenza, Tel. 0444/562087, Italien.

30.06.-02.07.95

13. Internationales ADAC-Azzurri-Treffen in Karlsruhe/Bulach.
Info: Gerhard Knapp, Frühlingstr. 39, 76751 Jockgrim.

30.06.-02.07.95

Ducati-Welttreffen des Moto-Club Pomponne in Valle San Liberale/Italien.
Info: Maurizio Tel: 0039/423/53250 (engl./ital.) oder Robert Tel/Fax: 0881/61059.

30.06.-02.07.95

Italo-Treffen Einbeck in Immensen. 6. Party.
Info: 05561/72738 od. 74788.

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.

30.06.-02.07.95

6. Treffen des Hädefelder Moto Guzzi Club.
Info: Thomas Müller, Lohgraben 20, 97828 Marktheidenfeld, Tel. 09391/5922.

01.07.-02.07.95

2. Italiener- und Oldtimermotorradtreffen in 86577 Tödtlenried/Adelshausen bei Aichach.
Info: 08258/225 o. 1283.

04.07.1995

Guzzi-Werksbesichtigung des Moto Guzzi Club Schweden anlässlich des 25jährigen Clubjubiläums.
Info: Curre, Tel. 08/7747521 oder Stefan Drugge, Tel. 08/320948, Schweden.

07.07.-09.07.95

Moto Guzzi Summer Camp Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien in Eaton/Lincolnshire/Großbritannien.
Info: K. Irwin, Tel. 0509/237198, Großbritannien.

09.07.1995

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

09.07.1995

1. Internationales Moto Guzzi Treffen in Trento/Italien.
Info: F. Gabrielli di Renzo e Italo S.N.C., Via Ghiaie 184, I-38014 Gardolo TN, Tel. 0461/247003, Italien.

12.07.-16.07.95

Ducati Speed Week '95 auf dem Österreichring bei Zeltweg/Österreich.
Info: Ducati Club Austria, Kernstr. 12, A-1120 Wien, Österreich.

Veranstaltungskalender

13.07.-16.07.95

New York State Empire Rally des Moto Guzzi National Owners Club bei New York.

Info: Bruce Voelke, P.O. Box 365, Lockport, New York 14095/0365, Tel. 716-434-3596, USA.

14.07.-16.07.95

Internationale Laverda Rally des International Laverda Owners Club in Worsted, Norfolk/Großbritannien.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland NE46 4QB, Tel. 0434/600048, Großbritannien.

15.07.1995

Ducati-Treffen in Saarlouis-Baumarella im Brasserie-Hofhaus. Info: Tel. 06836/3867 oder 06831/122367.

15.07.-16.07.95

7. Britisch-Italienisches Klassikerfestival in Bad König/Odenwald für Autos und Motorräder bis Bj. 1975.

Info: A. Hahn, Klosterwaldstr. 7, 64732 Bad König, Tel. 06063/57387.

16.07.1995

2. Guzzi Tag in Bertinoro/Italien.

Info: P. Art Div. Spettacoli, Via XXX Stormo 74, I-47100 Forlì, Italien.

19.07.-21.07.95

Rennttraining des Bimota-Club auf der Rennstrecke von Brunn/CR.

Info: Bernhard Sattler, Markt 21, 25821 Bredstedt.

22.07.1995

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

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

22.07.-23.07.95

5. Veteranenteilemarkt in Dueville bei Vicenza/Italien.

Info: Tel. 0444/592260, Fax: 0444/597434, Italien.

28.07.-30.07.95

1. Ducati Pompono Treffen im Hotel Kreuz in Gammertingen/Schwäbische Alb mit Programm. Info: Frank Burkhart, Tel. 07574/2204 o. 2230, oder Peter Krinke, Tel. 07577/899 o. 1795.

28.07.-30.07.95

Italo-Rennttraining mit Rennen in verschiedenen Klassen in Misano/Italien.

Info: Fa. Speer, Tel. 07121/71122.

28.07.-30.07.95

4. BIC-Italo-Treffen in Backsberg/Oyten.

Info: Rainer Oeding, Tel. 04207/801506.

28.07.-31.07.95

3. Moto Guzzi Reunion des Moto Guzzi National Owners Club in Stroud (Ontario)/Canada.

Info: Larry Hogg, R#2, Stroud, Ontario, LOL 2MO, Tel. 705-436-2735, Canada.

August

04.08.-06.08.95

Treffen der Laverda Freunde Silberstedt.

04.08.-06.08.95

Internationales Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Bavarese e.V. in 83620 Thal (bei Glonn). Infos: Wolfgang Lehmann, Tel. 089/6371242 und Leo Allgeyer, Tel. 08104/9778.

04.08.-06.08.95

3. Internationales Ducati-Treffen des Ducati Club Cavallo e.V. Stuttgart in 71672 Marbach-Rielingshausen.

Info: Tel. 07141/241274.

11.08.-13.08.95

Treffen des Laverda Stammtisch Heftrich.

11.08.-13.08.95

Twin & Single Treffen in Karmøy/Schweden.

11.08.-13.08.95

4. Int. Guzzi Fest des Moto Guzzi Club Kupferpaste in Collenberg/Reistenhausen.

Info: Matthias Diße, Stockheimer Ring 1, 64720 Michelstadt, Tel. 06061/12139.

11.08.-13.08.95

Jubiläums-Treffen des Moto Guzzi Club Schweden anlässlich des 25-jährigen Bestehens in Ljung-sarp.

Info: Lage Larsson, Tel. 0321/63245, Schweden.

11.08.-13.08.95

Rally des schwedischen Laverda Clubs in Koeping/Schweden.

12.08.-13.08.95

4. Ansbacher Spaghetti-Treffen in Steinbach bei Ansbach.

Info: Tel. 0981/77135.

Veranstaltungskalender

15.08.-19.08.95

Laverda-Treffen in der Schweiz.

18.08.-20.08.95

Treffen der Gruppo Moto Guzzi Finlandia bei Kannonkoski/Finland.

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

18.08.-20.08.95

Cadwell Park Track Day des Morini Riders Club England mit Benutzung der Rennstrecke am Freitag.

Info: John Shepperd, Stepside Cottage, Petworth Road, Hambleton, Nr. Godalming, Surrey, GU8 5TU, Tel. 0428/685887, England.

18.08.-21.08.95

Treffen des Moto Guzzi Club Dänemark in Blåbjerg.

19.08.-20.08.95

Ducati-Clubrennen in Assen/Holland.

Info: Ducati Club Niederlande, Korenbloem 6, NL-5684 JB Best, Tel. 04998/99367, Holland.

19.08.-20.08.95

15. Treffen des Laverda Club Schweiz im Baselland.

Info: Tel. 056281830, Schweiz.

25.08.1995

Track Day des International Laverda Owners Club auf der Rennstrecke Cadwell Park in England.

Info: Alan Cudlipp, Orchard Cottage, Orchard Terrace, Acomb, Hexham, Northumberland, NE46 4QB, Tel: 01434/600048, Großbritannien.

25.08.-28.08.95

V-Twin Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien in Shaftesbury (Dorset)/Großbritannien.

Info: K. Irwin, Tel. 509/237198, Großbritannien.

26.08.-28.08.95

Walliser-Weekend des Ducati-Club-Schweiz.

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

September

01.09.-03.09.95

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

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

08.09.-09.09.95

5. Ducati-Festival auf der Rennstrecke von Lignerès/Schweiz.

Info: Susi's Töff-Eggä, Hauptstr. 24, CH-8546 Islikon, Tel. 054/552180, Schweiz.

08.09.-10.09.95

Laverdatreffen des Club Pomponne Italia in Valle S. Liberale, Paderno del Grappa (Trevise). Camping möglich!

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

08.09.-10.09.95

Hoststreffen des norwegischen Moto Guzzi Club in Hallingdal. Info: Norsk Moto Guzzi Club, Tverrassen 35, N-1315 Nesoya, Tel. 66980145, Norwegen.

16.09.-17.09.95

Moto Guzzi Treffen in Mandello mit Werksbesichtigung.

Info: GBM Moto Guzzi S.p.A., Via E.V. Parodi 57, I-22054 Mandello del Lario, Tel. 0341/709231, Italien.

22.09.-24.09.95

Herbsttreffen des Moto Guzzi Club Großbritannien in Lutterworth/Großbritannien.

Info: K. Irwin, 6 Lingdale Close, Shelthorpe, Loughborough, Leicestershire, Tel. 1509/237198, Großbritannien.

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.

Info: C.R.A.M.E., c/o Bruno Brusa, Via Zanotti 3/D, I-40026 Imola, Italien.

Oktober

07.10.-08.10.95

Veterama in Mannheim.

07.10.-08.10.95

1. Veteranenteilemarkt in Cosenza/Italien.

13.10.-15.10.95

Treffen des MV Agusta Club in Düren.

21.10.-22.10.95

Veteranenteilemarkt in Pesaro/Italien.

Eigenbau-Auspuffanlage für Le Mans II

Hallo Italienerfreunde! „Sie ist drin“. Die selbstgebaute Auspuffanlage aus Edelstahl ist endlich im Brief eingetragen. Nicht das Eintragungsverfahren dauerte so lange, sondern die „Testzeit“. Ich wollte einfach mal einen Sommer probefahren, um zu sehen, ob, wie mir von einigen Freunden vorausgesagt, die Schweißnähte reißen, die Leistung nicht stimmt oder das ganze zu klobig wirkt, aufsetzt und scheuert in den Kurven.

Doch beginnen wir von vorne: Rennauspuffanlagen der Fa. Stucchi finde ich einfach von der Optik und Leistung her super gelungen, sind aber zu laut für öffentliche Straßen, außerdem rosten die Dinger schon, wenn eine Regenwolke am Himmel steht, noch bevor der erste Tropfen gefallen ist.

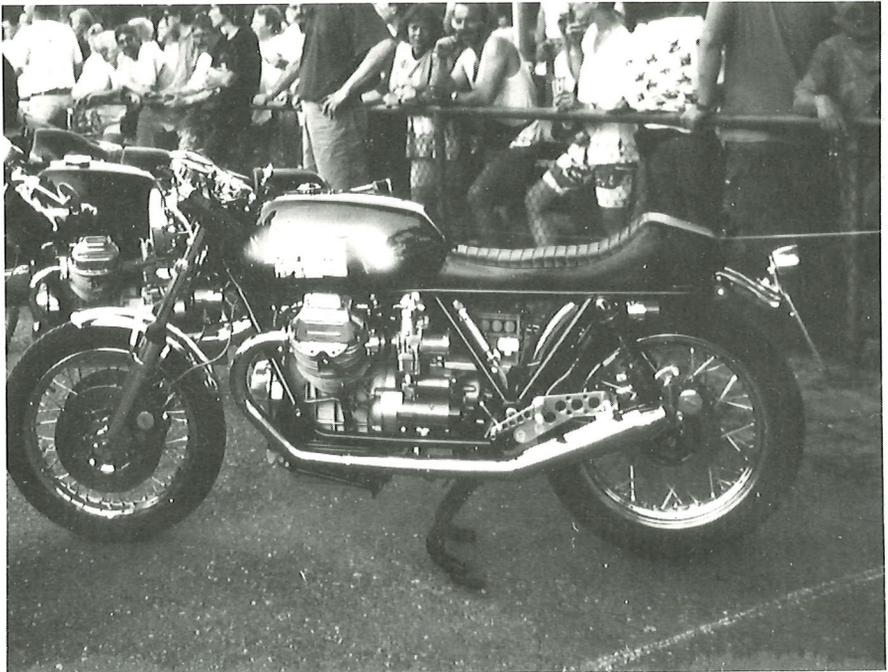
Sowas verchromt oder in V2A, das wäre was für die Ewigkeit, natürlich zwecks Füllung so groß wie es geht dimensioniert in Abstimmung auf den getunten Motor.

So geisterte mir '93 im Winter dieser Gedanke durch den Kopf. Superbike-Endtöpfe aus

V2A gab es ja zu Hauf, doch bei einer alten Ago LM II (Motalia Nr. 60) solch ein modernes Design? Zu modern für mich, denke ich. Da wollte ich mich doch lieber an die alten V7 Sport Renngeräte aus den Siebzigern mit ihrem seriennahen Aussehen halten, deshalb kamen nur Stucchis in Frage.

Lafranconis sind das Wahre, war die weit vertretene Meinung meiner Guzzikollegen. Deren Optik wiederum ist auch gefällig, aber der Pressfalz am Auspufftopf sieht aus wie bei einem Jawa Mofa und dann die Geschichte mit dem Rost.

Schlaue Guzzisten schweißen den Falz vor



Die Guzzi mit der Eigenbau-Auspuffanlage.

dem Verchromen mit dem Wig-Schweißgerät zu, was die Optik verbessert, doch die Blechkante vom Falz bleibt.

1993 kannte ich noch keine Firma, die auf Bestellung Anlagen aus V2A nach eigenen Vorlagen baut. So gibt es ja Leute z. B. die Fa. VA Aumann (*Die Firma existiert nicht mehr. Anmerkung der Redaktion*), bei der man auch Lafranconis ohne Pressfalz aus Edelstahl bekommt sowie jede andere Anlage auf Anfrage - zu stolzen Preisen versteht sich. Auch die Firma Stein-Dinse schlug in diese Breische: Stucchi Auspuffanlagen aus V2A mit Krümmern \varnothing 48 mm ohne TÜV für 1.848 DM. Herz, was willst du mehr? Wenn man bereit ist, den Preis zu zahlen (der in gewissem Maß auch gerechtfertigt ist), erhält der Kunde eine wahrscheinlich „perfekte“ Verarbeitung inklusive tadelloser Optik (leider für diesen gigantischen Preis unverständlicherweise ohne TÜV und viele Guzzisten werden wieder verleitet „blanko“ zu fahren, um dabei verstärkt seriös zu reagieren, wenn ihnen ein grünweißes Auto mit blauem Pickel auf dem Dach entgegenkommt). Für mich kam nur Eigenbau mit TÜV in Frage, da es wie gesagt '93 sowas aus V2A noch nicht gab. Auch die Krümmer \varnothing 48 mm wollte ich selbst bauen. Doch zog ich es vor, diese bei der Fa. Stein-Dinse zu ordern.

Im nachhinein habe ich mich doch geärgert, was für zwei V2A Rohre samt nicht passenden Befestigungsflanschen, die zudem aussehen, als hätte sie ein Schlosserlehrling in der Probezeit mit dem Schweißbrenner ausgebrannt, bezahlt wird. Für den Preis hätte man 30 m V2A Rohr bekommen und man könnte sich manchen Fehlversuch beim Biegen leisten. Die beiden Befestigungsflansche wurden auf der Drehbank auf das richtige Innenmaß ausgedreht, die Ausbrennriefen zugeschweißt, die Kanten sauber verschliffen, poliert und mit Zierbohrungen versehen. Nach der Montage der Krümmer konnte ich mit dem eigentlichen Auspuffbau beginnen. So sägte ich zuerst die Verjüngung der dicken Krümmer zum Auspuff hin ab, da mein kleinstes Durchmessermaß am Eigenbau-

Auspuff der Krümmeraußendurchmesser sein sollte. Die Verjüngung dient eh nur zur Aufnahme der originalen Auspuffanlage, damit es überhaupt möglich wird, diese zu montieren.

Ich begann mit einer Zeichnung M 1:1 auf Karton. Dieser Aufriß wurde ausgeschnitten und zur Probe an die Guzzi gehalten, um zu sehen, wie der Auspuff an der zurückverlegten Rastenanlage vorbeikommt. Auch war zu beachten, daß die Schweißnaht unsichtbar zum Rahmen hin verlaufen sollte und der hintere Endtopf unter der Rastenanlage nach außen schwenkt. Somit also auch die spätere Schablone für den Zuschnitt des Bleches beim mittleren und vorderen Teil nicht symmetrisch verläuft.

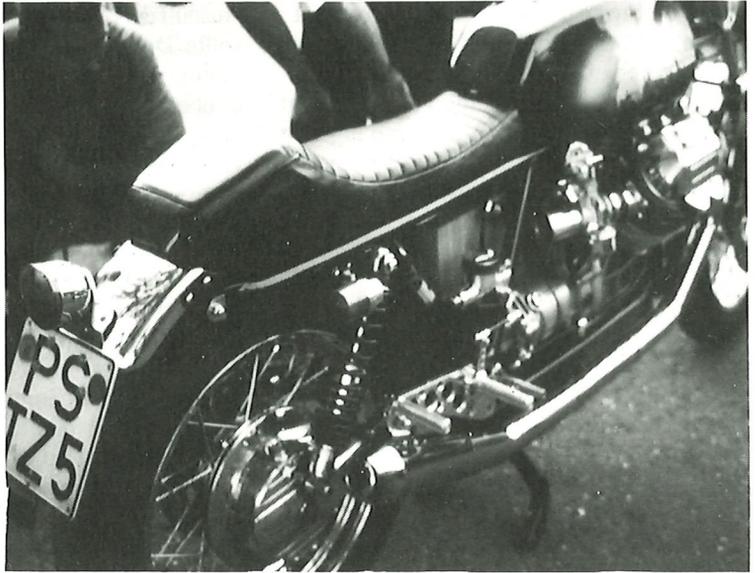
Von einer zweiten Zeichnung M 1:1 auf einem großen Stück Karton riß ich mir die einzelnen konischen Stücke (Trichter) als Blechabwicklung auf. Dies erfolgte ohne Nahtzugabe für eine Überlappung an der Schweißnaht, da diese stumpf verschweißt werden sollte.

Beim Aufreißen dieser Blechabwicklung muß sehr genau gearbeitet werden, wenn später alles sauber passen soll. Die Schablonen schnitt ich mit einem Teppichmesser aus. Meine Wahl fiel auf V2A Blech mit 0,8 mm Wandstärke, da sich dünnes Material wesentlich besser biegen und mit dem Hammer treiben läßt.

Nach dem Anreißen schnitt ich die Teile mit einer Blechschere aus und markierte sie, um beim Verschweißen nichts zu vertauschen. Die Anlage besteht übrigens aus drei Hauptteilen für jeweils einen Endtopf und sieben Teilen für das Interferenzrohr, dessen Mittelteil unter dem Getriebe zwecks leichter Montage nur gesteckt wird. Mit einem Schlichthammer wurden sämtliche Kanten der zugeschnittenen Bleche auf der Richtplatte gerichtet, um ein planes Aufliegen der Teile zu erreichen. Mit einer Dreiwalzenrundmaschine rundete ich nun die Zuschnitte zur Trichterform. Leider habe ich nicht wie Auspuffbauer konische Walzen zur Verfügung, nach deren Rollvorgang kaum noch Richtarbeiten

notwendig sind, und die Trichter automatisch schon die passende Form haben. Alles mußte von Hand mit dem Holzhammer auf dem sogenannten „Sichenstock“ nachgetrieben und so mit kleinen wohl dosierten Schlägen in Trichterform gebracht werden.

Eine Kunst für sich, Blech zu treiben und keine Dellen einzuschlagen. So war ich mehrmals der Aufgabe näher



als einem runden konischen Teilstück, doch Tips vom Schwiegervater - im Spengler- und Lüftungsbau tätig - ließen auch diesen wichtigen Teil der Arbeit gelingen.

Rundheit vor dem Zusammenschweißen ist absolut erforderlich, da sich durch den Wärmeeinfluß beim Schweißen die komplette Schweißnaht anhebt und nochmals gerichtet werden muß. Nachdem die Einzelteile der Anlage mit dem Schutzgasschweißgerät zusammengeheftet waren (mit V2A Fülldraht!), begann ich mit Schweißversuchen an einem Probestück. Um die Naht so flach wie möglich zu gestalten, wählte ich das Wig-Schweißverfahren, um das Material an der Schweißnaht ohne Zusatzwertstoff (Füllstäbe) nur mit dem Lichtbogen zusammenzuschmelzen. Am Probestück klappte dies nach einigen Einstellvarianten am Schweißgerät sehr gut. Die Naht war von innen sauber durchgeschweißt. Leider funktionierte es beim Schweißen der Endtöpfe nicht so gut, nur punktweise kam das Schweißgut an der Innenseite zum Vorschein. Auch riß die Naht wieder bei Richtversuchen nach erfolgtem Schleifen der Länge nach auf. So blieb keine andere Wahl, als mit dem Schutzgasschweißgerät die gesamten Nähte nachzuschweißen,

was wesentlich mehr Aufwand beim Verschleifen der Naht bedeutete.

Nach dem Verschleifen folgte das lange Polieren des zähen V2A Bleches. Schellen sowie Befestigungsteile fertigte ich ebenfalls aus Edelstahl. Als Schalldämpferhalter drehte ich mir einen abgesetzten Ring aus Aluminium. An diesen Ring nietete ich einen Schalldämpfer aus gerundetem V2A Lochblech. Die ganze Dämpfereinheit verschraubte ich mit drei Schrauben im Endtopf. Nach der Montage der Anlage folgte der Probelauf der Guzzi. Echt satter Ton, etwas dumpfer als vorher mit den 40er Krümmern (vermutlich wegen der größeren Füllung), aber immer noch viel zu laut. So waren noch einige Änderungen am Schalldämpfer nötig, um einen „TÜV gerechten“ Dämpfer zu basteln. Die Saison wurde nun „blanko“ probebefahren, ohne größere Schwierigkeiten beim Bremsen oder Handling. Nur beim Schalten in die oberen Gänge muß man, je nach Stiefelform, den Schalthebel ganz außen betätigen, damit die Sohle nicht am heißen Auspuff klebt. Ein längerer Hebel wird hier für Abhilfe sorgen. Ansonsten ging oder geht seit mehreren tausend Kilometern alles glatt, ohne Risse wie vorhergesagt. Wartungsar-

beiten sind seit der Montage der Anlage auch leichter geworden; die Steckachse läßt sich ohne Auspuffdemontage herausziehen.

Auf Anfrage beim TÜV im Herbst '94 zwecks Einzelabnahme wurde ein Leistungsgutachten verlangt, an das sich Fahr- und Nahfeldgeräuschmessung anschließen. Ein Termin wurde bei der Fa. Dynotec vereinbart, bei dem auch gleich der Vergaser optimal eingestellt werden sollte.

80 PS bei 7.670 U/min und 81 Nm bei 6.360 U/min wurden dabei gemessen. Gar kein schlechter Wert, zumal bei 4.000 U/min schon 45 PS anstanden. Leider war es nicht möglich, die Vergaser auf die Schnelle einzustellen, da mir Stefan (Dynotec) riet, erst eine Gewindebuchse M 18x1,5 am Interferenzrohr anzuschweißen, damit er eine Lambdasonde einschrauben kann, um die Vergaser dann optimal abzustimmen. (Alle Selbstbauer sollten sich vorher mit Werkstätten über deren Prüfstand und Meßverfahren unterhalten, um solche Fehler zu vermeiden.) Mit dem Prüfbericht im Tankrucksack ging's zum TÜV, dessen Sachverständiger den Aufbau der Anlage prüfte.

Nach vollzogener Fahrgeräuschprüfung (genau wie in Motalia Nr. 53) folgte die Nahfeldgeräuschmessung (alles an der obersten Grenze). Es muß auch mal gesagt werden, daß es sich bei dem Sachverständigen wirklich um einen Zweiradspezialisten, Selbstfahrer und Kenner der Szene handelte. Er weiß genau, was zulässig oder technisch machbar ist. Wer zu laut ist, fällt gnadenlos durch, hier gibt es absolut keine Ausnahmen mehr, auch bei alten Geräten wie z.B. V7 Sport, LMI, LMII usw. Es wird bei der Messung der Wert zugrundegelegt, der bei der Erstzulassung/bzw. Baujahr dieses Modells gesetzlich festgelegt war.

Als Abschluß der Eintragung wurde der „fälschungssichere“ Stempel samt Nr. in die Auspufflansche von mir (im Beisein des TÜV-Mannes) eingeschlagen. „Mach das mal selbst, bevor ich Dir eine Delle reinhaue,“ grinste er. „Jetzt kannst du ja in Serie gehen“, meinte er zum Abschluß.

Die Zeit hochgerechnet kommt man nicht billiger davon als bei einer gekauften Anlage, nur hat man eben die Form, die einem selbst vorschwebt und vor allem ein Erfolgserlebnis, von dem man in unserer reglementierten, gestreßten Zeit kaum genug haben kann.

Kurz zu den Kosten:

V2A Bleche 0,8 mm dick	ca. 90 DM
V2A Krümmer ø 48 mm	659 DM
Kosten für TÜV	ca. 150 DM
Leistungsgutachten	<u>190 DM</u>
Zwischensumme	1089 DM

Dazu kommen ca. 40 Std. an Arbeitszeit, die den Preis natürlich gewaltig anheben würden.

Auf ein unfallfreies sonniges 1995!

Ciao Toni

PS: Nach wie vor bin ich immer noch auf der Suche nach den Originalvergaserdaten der alten Agostini Le Mans II V 1000. So würde ich mich sehr freuen, Kontakt zu anderen Ago LM II Besitzern aufzunehmen, die die Originalinnereien ihres Vergasers kennen. Toni Rohner, Bäckelsteinstr. 15, 76846 Hauenstein, Tel. 06392/3390.

Benelli  **DUCATI**

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

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

Regelmäßige Italtreffs

Der Eintrag regelmäßiger Italtreffs in diese Auflistung ist kostenlos, Postkarte oder Anruf genügt. Bitte Bundesland, Postleitzahl und eine Telefonnummer für eventuelle Rückfragen angeben.

Brandenburg

15755 Italtreff Berlin 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 "Hornbachers" (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. Jeden vierten Mittwoch im Monat! Info: Andy, Tel. 0431/364618.

Niedersachsen

26725 Stammtisch, 14 tägig, 20 Uhr, für Freunde der Moto Guzzi und anderen Zwei-Zylindern in Emden, Petkumer Hof (Petk.). Info: 04921/26628/55666.

27211 Der Italo-Club-Bremen hat jeden 1. Donnerstag im Monat seinen Stammtisch im "Zum Kreuzkrug" an der Hauptstraße zwischen Harpstedt und Bassum 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 Hankenbützel.

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.

33824 Jeden ersten Dienstag im Monat Ducati-Stammtisch in Wether bei Bielefeld in der Kneipe "3 Linden". Info Tel: 05241/36857 Brigitte oder Tel: 05241/6908 Ralf.

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.

50126 Jeden Donnerstag einer geraden Kalenderwoche Treffen in Bedburg im "Kurios" zum Stammtisch Italo und Gespanne. Info: 02271/63596.

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.

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

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.

Saarland

66773 Der Stammtisch MF Al Dente trifft sich alle 2 Wochen Mittwochs um 20.00 Uhr in Schw.-Hülzweiler, Gaststätte "Zum Felsenberg". Info: 06838/81138.

Baden-Württemberg

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

78194 Jeden Samstag ab 16 Uhr (März bis Oktober) treffen sich Freunde italienischer und klassischer Motorräder im Gasthof "Windegg-

Regelmäßige ItaloTREFFS

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.

81737 Der Moto Guzzi Club Bavarese e.V. trifft sich alle 14 Tage am Montag (beginnend am 13. Feb.) in Thal (bei Glonn) im Gasthaus Stahuber um 20 Uhr. Infos: Wolfgang Lehmann, Tel. 089/6371242 und Leo Allgeyer, Tel. 08104/9778.

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 Antoniussschwaige. Info: 08458/4498.

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

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.

**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
74kW (100 PS).

Interessiert? – Vereinbaren
Sie Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

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

D U C A T I. Sportgeist inclusive

SPORTLICH !



! SPORTLICH

DUCATI-Fahrer haben's eilig. Wir wissen das. Und wir sind darauf vorbereitet. Sämtliche Ersatzteile für Ducatis (alle Modelle) kommen deshalb in rekordverdächtiger Zeit nach der Bestellung beim Kunden an.

Genauer gesagt, innerhalb von 24 Stunden. Durchweg gute Preise durch Direktimporte ohne Zwischenhandel aus Italien können wir fest zusagen. Jetzt Katalog anfordern. Kostenlos. Postkarte genügt.



WER SONST ?!

STEIN-DINSE GmbH

Im Alten Dorfe 3 f • 38112 Braunschweig

Telefon 0531 - 210 210 • Telefax 0531 - 210 21 22

Umbau einer Ducati Pantah

Im August 1992 war es soweit, ich mußte sie haben.

Nach zwei Jahren „Stoppelhopsen“ auf einer Honda XL 500 R habe ich mich von ihr getrennt, meine Bultaco Sherpa und eine Bundeswehr-Maico von 1961 mußten auch dran glauben. Eigentlich sollte sie ja eine Moto Guzzi Le Mans 1 oder eine Laverda werden, aber das Preisniveau war gerade bei diesen Modellen recht hoch und man konnte nur Kernschrott kaufen.

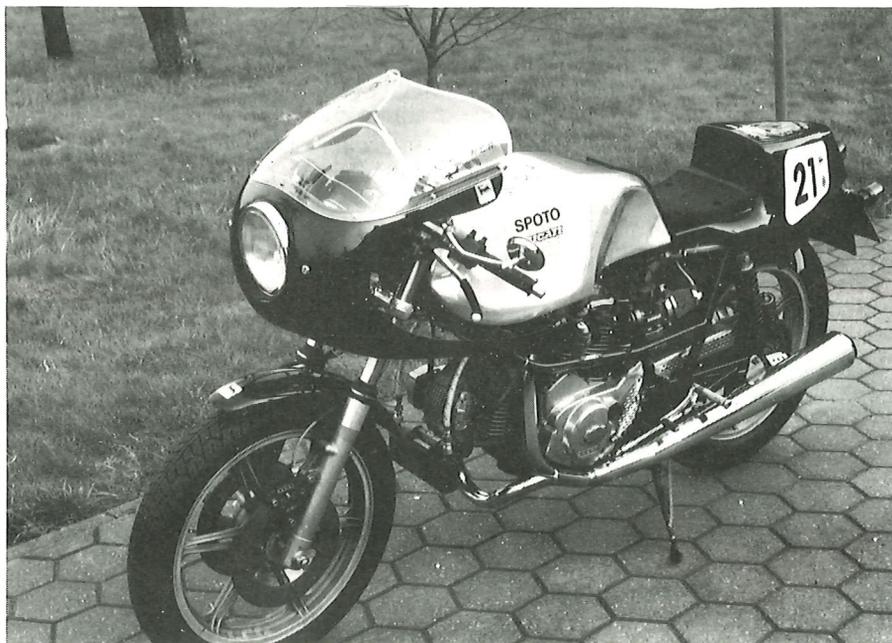
Also Motorradzeitung lesen und Ducati Pantah entdecken, bei Jann Kramer in Wiesbaden anrufen, halben Tag Urlaub nehmen, Anhänger dran, Ducati drauf und schon stand sie zu hause.

Die Vorbesitzerin hatte sie gerade erst lackieren lassen, sehr gute Arbeit, aber leider silbern und ich wußte, daß italienische Motorräder rot sein müssen.

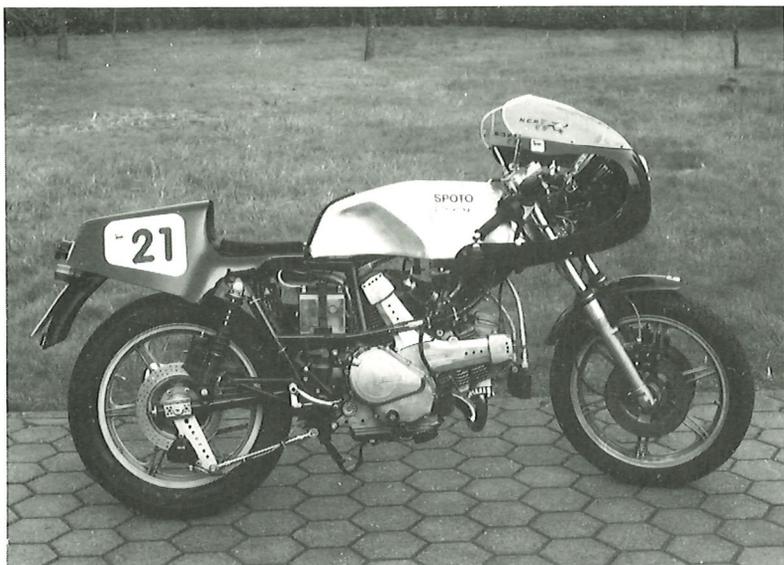
Was war zu tun? Samstagmorgen angefangen, lag sie abends in Teilen da, kaum zu glauben, daß dieser Haufen Teile 5.500 DM Wert war, und daß alles wieder so zusammen passen würde.

In der folgenden Woche wurde geschliffen, gefillert und lackiert. Es war meine Premiere, trotz Abraten von allen Bekannten wollte ich sie selbst lackieren. Anerkennende Begutachtung und nur zwei Nasen gaben mir Recht.

Dann ging es an den Zusammenbau, eine Liste erstellt und erstmal alle Schrauben in V2A besorgt, es konnte beginnen. Beim Einsetzen des Motors fiel es mir dann auf, dieses Zeichen, welches auf Gilardoni-Zylinder mit ca. 620 ccm hinwies. Das hieß, daß ich sie auch besser beatmen mußte, so spindelte ich die originalen (?) Dell'Ortos von 34 auf



Mit Halbschale, Alutank und NCR-Höcker wurde die Pantah umgebaut. Vor dem Zylinderkopf des liegenden Zylinders wurde der Ölkühler aus einer Ente montiert.



An der Halterung des Hauptständers, der weggelassen wurde, ist jetzt eine Bremsmomentabstützung angeleitet.

36 mm auf. Reichen tat dies allemal. Hinterher stellte sich dann heraus, daß die Motorleistung im Schalldämpfereinsatz der Conti 2-1 Anlage steckte. Also raus damit. Desweiteren wurden jetzt auch die Motorhaltebolzen und die Radachsen aus V2A angefertigt. So stand sie da, mit ein paar Edelstahlaccessoires gespickt, aber sonst original und in rot. K+N Luftfilter mußten noch dran, weil die komplette Ansauganlage fehlte. Dann war es soweit, Blankobrief besorgt und ab zum TÜV, der Conti und K+N's ein und die Ochsenau-

gen austrug. Freude, und dann erstmal fahren. Aber nach 20 km das Aus, der Laderegler war defekt und es gab keine Leistung unter 6000/min, nur ein Schütteln. Ein Laderegler wurde besorgt, das Schütteln blieb. Der Schalldämpfereinsatz wurde entfernt, das Schütteln war weg. Doch gab es nun ein neu-

es Problem, die Lautstärke von 110 dB/A. Die Lösung war eine Auspuffblende aus Aluminium, die die Lautstärke etwas dämmte und das Schütteln fast verschwinden lies. Danach noch ein bißchen Abstimmung und polieren am Vergaser und die Fahrleistungen waren normal.

In der folgenden Zeit wurde dann erst mal gefahren, aber die ersten Umbaugedanken kamen schon. Nach ein paar Monaten gab ich nach und kaufte einen NCR Alutank und passend dazu eine 900 SS KöWe NCR Sitz-



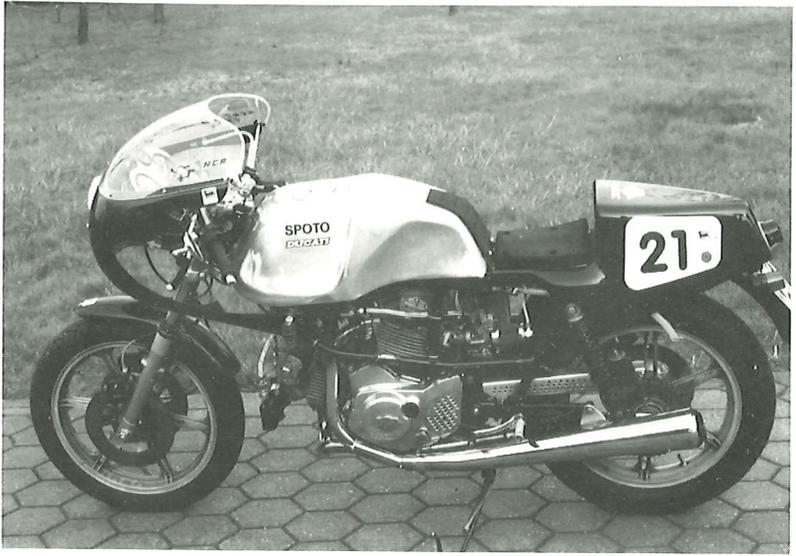
H.S. Motorradtechnik

LAVERDA - DUCATI
NORTON - CAGIVA
MOTOPOINT-Stützpunkt
Gutenbergstraße 48
24536 Neumünster
Tel. 0 43 21 / 3 94 33
Fax 0 43 21 / 3 94 20

Motorradhandel Ulrich

LAVERDA - DUCATI
CAGIVA - MuZ
HUSQVARNA
Ahrensfelder Str. 9
23847 Siebenbüumen
Tel. 0 45 01 / 775
Fax 0 45 01 / 10 52

bank, für die das Alu-Untergestell selbst angefertigt wurde. Da die Sitzbank aber nicht mehr zu den originalen Blinkern und dem Rücklicht paßte, wurden andere, kleinere Blinker und ein winziges Hella-Rücklicht montiert. Die Blinker und die Nummernschildhalterungen waren natürlich aus V2A.



Die 2 in 1 Auspuffanlage und die K&N-Filter sind vom TÜV eingetragen worden.

Bei näherem Hinschauen gefielen mir dann die Ritzelabdeckung und der Kettenschutz nicht mehr. Also Kettenschutz aus Alu bauen, Ritzelabdeckung abfräsen und in beides schön viele Löcher bohren. Wo ich den Bohrer gerade mal eingespannt hatte, mußten auch die Kettenspannerklötze dran glauben. Vollkommen dem Wahn erlegen, beizte ich die Standrohre ab und polierte die Gabelbrücken (demnächst gibt's Gefräste). Auch die originalen Bremsleitungen aus dem Jahre 1981 blieben nicht unentdeckt, sie wurden gegen Stahlflexleitungen ausgetauscht. Der Vorderbau gefiel mir schon ganz gut, aber man konnte (bedingt durch die 3/4 Verkleidung) sowenig vom Motor sehen. Lösungsmöglichkeiten gab es zur Genüge, keine Verkleidung, Verkleidung ändern oder eine 900 SS KöWe-Verkleidung.

Im Zusammenhang mit der NCR Sitzbank erschien mir die 900 SS Verkleidung als die Geeignetesten. Also Italo Shop angefahren, mich um 380 DM erleichtert und Verkleidung angebaut, fast - denn leider fehlten die Halterungen (die orig. passen nicht mehr). Diese fertigte ich mir aus 10 mm Edelstahlrohr

selbst an.

Was gab es noch zu tun? Ölkühler, nein, zu teuer, oder? Nicht zu teuer, denn den spendete ein Citroen 2CV vom Schrottplatz! An den neuen Duc's hatte ich die hochgelegten Auspuffanlagen entdeckt, auch zu teuer, nicht lieferbar? Nicht lieferbar stimmt, also Blech besorgt und selbstgemacht. Der Nachteil dieser Anlage ist das Problem mit dem TÜV, Messungen im Stand ergaben bei 4.800 U/min 115 bis 120 dB/A. Aber es war das Beste, was ich je gehört hab. Ich will ja gar nicht meckern, ohne Schalldämpfer klingt die Conti auch nicht schlecht.

Übrigens, wer eine Pantah hat und besseren Durchzug haben möchte, sollte die Übersetzung auf 15/42 ändern. Die Höchstgeschwindigkeit sinkt dadurch zwar auf 175 km/h, aber das Vorderrad kommt nicht mehr auf den Boden.

Zum Schluß möchte ich mich noch beim Italo Shop Neuss und bei Ducati Schwarz in Dormagen für den guten Service und zahlreiche Tips bedanken.

Mit freundlichem Gruß

Rene Pofalla, Tel. 02162/15744.

Sport - Sport - Sport

Termine im Mai/Juni

21.05.	Nürburgring	GP
21.05.	Misano/I	SB-WM
28.05.	Donington/GB	SB-WM
04.06.	Salzburgring/A	600-DM
11.06.	Mugello/I	GP
11.06.	Colmar Berg/L	BOT-CUP
18.06.	Monza/I	SB-WM
18.06.	Most/CZ	SB-DM
18.06.	Most/CZ	600-DM
24.06.	Assen/NL	GP
24.06.	Hockenheim	SOS-CUP
25.06.	Albacete/E	SB-WM

Grand Prix in Japan

Der dritte GP des Jahres wurde in Suzuka auf der Hausstrecke von Honda abgehalten. Würde es Aprilia schaffen, hier einen Sieg zu erzielen und damit die Japaner im eigenen Land zu besiegen? Anscheinend waren die japanischen Wettergötter den Rennfahrern nicht wohl gesonnen, beim 250er-Rennen, das als erstes ausgetragen wird, regnete es. Darum wurde das Rennen auch vorzeitig abgebrochen, der darauffolgende 500er-Lauf wurde wegen Regen zweimal um eine halbe Stunde verschoben. Hier wurde dann zwar ohne Regen, aber auf nasser Piste gestartet. Erst beim Rennen der kleinsten Klasse, den 125er, begann die Piste abzutrocknen. Für alle Rennen wurde eine verkürzte Distanz von 18 Runden festgelegt. Aber kommen wir zu den einzelnen Läufen:

125er-Klasse

Für die Piloten der Achttelliterklasse stellte sich die Frage der Reifenwahl. Es regnete schon länger nicht mehr und die Strecke trocknete teilweise ab. Würde sie im Verlauf des Rennens ganz abtrocknen oder naß bleiben? Waren Regenreifen die richtige Wahl oder lieber Intermediate oder gar Slicks? Keine leichte Entscheidung.

Auf der Pole Position stand der Aprilia-Fahrer Kazuto Sakata. Die ganze erste Reihe bestand aus Japanern, die anderen drei waren die Honda-Fahrer Haruchika Aoki, Noboru Ueda und Yuzo Fujioka. Der Aprilia-Fahrer Stefano Perugini war in der zweiten Reihe auf dem siebenten Startplatz zu finden und sein Markenkollege Peter Öttl mußte gar aus der sechsten Reihe ins Rennen gehen.

Den besten Start hatte Aoki, der sich sofort absetzte und einem ungefährdeten Sieg entgegenfuhr. Hinter ihm bildete sich eine Dreiergruppe, die aus Dirk Raudies (Honda) und den beiden Aprilia-Fahrern Sakata und Perugini bestand. Raudies versuchte gleich, seine Verfolger abzuschütteln, was ihm aber nicht gelang. Zusammen mit den beiden anderen bot er sich einige Positionskämpfe, die es den Verfolgern ermöglichten, aufzuschließen, oder sollte eine falsche Reifenwahl schuld gewesen sein? Jedenfalls machten Akira Saito, Shigeru Ibaraki und Emilio Alzamora aus dem Trio ein Sextett. Perugini schien in dieser Gruppe die Oberhand zu gewinnen, doch kurz danach lag er im Kiesbett. Raudies verlor Platz um Platz und fiel schließlich auch durch Sturz aus. Jetzt kämpften Ibaraki, Saito, Sakata und Alzamora um die Podestplätze, vorne hatte Aoki schon über acht Sekunden Vorsprung. In der zehnten Runde konnte Hideyuki Nakaiyo zu dem Viererpulk aufschließen. Nun blies Sakata, der sich bis dahin zurückgehalten hatte, zum Angriff, der ihn schnell neben die Strecke brachte. Zum Glück konnte der Weltmeister im Sattel bleiben, fiel aber hinter den Yamaha-Fahrer Yoshiaki Katoh auf die siebente Position zurück. Doch während sich die drei Japaner Saito, Nakaiyo und Ibaraki harte Positionskämpfe boten, Alzamora konnte nicht mehr mithalten, schloß Sakata wieder auf und konnte bis auf die dritte Position vorfahren. Sakata wurde also dritter hinter seinen Landsmännern Aoki und Saito.

Der deutsche Aprilia-Fahrer Peter Öttl wurde nur elfter und erzielte damit seine ersten fünf Punkte in dieser Saison.

Ergebnis: 1. Haruchika Aoki (Honda); 2. Akira Saito (Honda); 3. Kazuto Sakata (Aprilia); 4. Hideyuki Nakaiyo (Honda); 5. Shigeru Ibaraki (Yamaha); 6. Yoshiaki Katoh (Yamaha); 7. Emilio Alzamora (Honda); 8. Ken Miyasaka (Honda); 9. Herri Torrontegui (Honda); 10. Tomomi Manako (Honda).

WM-Stand (nach 3 von 14 Läufen): 1. Haruchika Aoki (Honda) 50 Punkte; 2. Kazuto Sakata (Aprilia) 39 P.; 3. Akira Saito (Honda) 33 P.; 4. Hideyuki Nakaiyo (Honda) 24 P.; 5. Tomomi Manako und Emilio Alzamora (beide Honda) 22 P.; 6. Stefano Perugini (Aprilia) 20 P.; 7. Yoshiaki Katoh (Yamaha) 16 P.; 8. Herri Torrontegui (Honda) 13,5 P.; 9. Noboru Ueda (Honda) 13 P.

Sport - Sport - Sport

250er-Klasse

Das Rennen der Viertelliterklasse wurde bei Regen gestartet. In der ersten Reihe standen Tetsuya Harada (Yamaha), Max Biaggi (Aprilia) und die zwei Honda-Fahrer Tadayuki Okada und Doriano Romboni. Die zweite Reihe bestand aus Ralf Waldmann (Honda), Kenny Roberts Jr. (Yamaha), Roberto Locatelli (Aprilia) und Toru Ukawa (Honda).

Okada hatte den besten Start und führte vor Waldmann, Romboni und Biaggi. Genauso schnell, wie sich Okada vorne absetzte, fiel Biaggi nach hinten zurück. Romboni schloß zu Okada auf und machte Druck auf den Führenden, doch dann fiel der Italiener mit Motorschaden aus. Nun führte der Japaner unangefochten und Waldmann erbt dadurch den zweiten Platz. Der amtierende Weltmeister Biaggi war mittlerweile auf den zehnten Rang zurückgefallen. Roberts Jr. konnte zu Waldi aufschließen, doch Waldmann drehte seine Runden bald wieder alleine, weil Roberts stürzte. Okada führte weiterhin unerreichbar. Doch bei stärker werdendem Regen stürzte Okada in der elften Runde. Er wollte zwar weiterfahren, aber sein kaputtes Motorrad ließ das nicht zu. Jetzt führte Waldmann mit ca. 30 Sekunden Vorsprung vor Aoki, doch in der dreizehnten Runde stürzte auch er. Er konnte aber weiterfahren und behielt dabei aufgrund seines großen Vorsprungs sogar weiterhin die Führung. Doch es wäre für ihn gar nicht nötig gewesen weiterzufahren, da die Rennleitung das Rennen nun abbrach, und nach dem Reglement werden immer die Positionen eine Runde vor dem Abbruch gewertet. Davon profitierten auch unter anderen Max Biaggi und Sadanori Hikita (Honda), die auch in der 13ten Runde zu Boden gingen.

Für das Aprilia-Werksteam gab es in Japan eine große Niederlage, obwohl eine neue Verkleidung, Zylinder und Auspuffanlage für mehr Leistung sorgen sollten. Biaggi stürzte in der letzten Runde auf der Zielgeraden und Jean-Michele Bayle war schon nach zwei Runden mit starkem Leistungsmangel an die Box gefahren. Roberto Locatelli wurde nur 18ter. Als bester Aprilia-Fahrer beendete der Japaner Osamu Miyazaki das Rennen auf dem sechsten Platz.

Ergebnis: 1. Ralf Waldmann (Honda); 2. Nobuatsu Aoki (Honda); 3. Sadanori Hikita (Honda); 4. Tetsuya Harada (Yamaha); 5. Jean-Philippe

Ruggia (Honda); 6. Osamu Miyazaki (Aprilia); 7. Jose-Luis Cardoso (Aprilia); 8. Eskil Suter (Aprilia); 9. Max Biaggi (Aprilia); 10. Jürgen van den Goorbergh (Honda).

WM-Stand (nach 3 von 14 Läufen): 1. Ralf Waldmann (Honda) 63 Punkte; 2. Tetsuya Harada (Yamaha) 53 P.; 3. Max Biaggi (Aprilia) 48 P.; 4. Nobuatsu Aoki (Honda) 40 P.; 5. Jean-Philippe Ruggia (Honda) 22 P.; 6. Jose-Luis Cardoso (Aprilia) 20 P.; 7. Tadayuki Okada (Honda), Sadanori Hikita (Honda), Kenny Roberts jr. (Yamaha) und Jürgen van den Goorbergh (Honda) je 16 P.

500er-Klasse

Nachdem der Start der Halbliter-Klasse zweimal verschoben wurde, ging es mit etwas mehr als einer Stunde Verspätung endlich ins Rennen. Es hatte zwar aufgehört zu regnen, doch die Piste war noch naß.

Zum dritten Mal in Folge hatte sich der amtierende Weltmeister Michael Doohan die Pole Position für seine Honda sichern können. Neben ihm standen seine Markenkollegen Shinichi Itoh, Takuma Aoki und Toshihiko Honma. Beim Start setzte sich Itoh sofort auf die erste Position und schüttelte schnell die Verfolger aus dem Windschatten. Doohan hatte einen schlechten Start und brauchte sieben Runden, bis er sich auf die zweite Position vorgearbeitet hatte. Itoh hatte zu diesem Zeitpunkt einen Vorsprung von fast fünf Sekunden. Obwohl die Strecke naß war, fuhren die Fahrer wie auf trockenem Asphalt und hatten sich in den ersten Runden zahlreiche Duelle geliefert. Als Sturzopfer waren hier die vier Honda-Fahrer Honma, Loris Capirossi, Alex Criville und Alex Barros zu vermelden, letzterer lag lange auf dem zweiten Platz. Loris Reggiani hielt sich mit seiner Zweizylinder-Aprilia im Moment auf dem zwölften Platz auf und hatte 42 Sekunden Rückstand auf den führenden Itoh. Eigentlich hätte man bei Regen ein besseres Ergebnis von der leichten Aprilia erwarten können. Während Doohan versuchte, den Abstand zum erstplatzierten Itoh zu verkürzen, drehte Daryl Beattie auf der Suzuki eine schnellste Runde nach der anderen und schob sich auf den dritten Platz hinter den Weltmeister. Der Rest des Rennens ist schnell erzählt. Vorne stürzte Itoh, Beattie setzte Doohan unter Druck, der daraufhin einen Fehler machte und bei einem Ausritt übers Gras viel Zeit verlor. Beattie siegte vor Doohan und Reggiani wurde mit Reifenpro-

Sport - Sport - Sport

blemen zehnter auf der Aprilia. Jean-Pierre Jean-dat auf der italienischen Paton wurde als zwanzigster abgewartet.

Ergebnis: 1. Daryl Beattie (Suzuki); 2. Michael Doohan (Honda); 3. Takuma Aoki (Honda); 4. Luca Cadalora (Yamaha); 5. Alberto Puig (Honda); 6. Kevin Schwantz (Suzuki); 7. Juan Borja (Yamaha); 8. Toshiyuki Arakaki (Yamaha); 9. Norifumi Abe (Yamaha); 10. Loris Reggiani (Aprilia).

WM-Stand (nach 3 von 14 Läufen): 1. Michael Doohan (Honda) 70 Punkte; 2. Daryl Beattie (Suzuki) 65 P.; 3. Kevin Schwantz (Suzuki) 34 P.; 4. Alex Criville (Honda) 32 P.; 5. Alberto Puig (Honda) 31 P.; 6. Luca Cadalora (Yamaha) 26 P.; 7. Alex Barros (Honda) 20 P.; 8. Loris Reggiani (Aprilia) 19 P.; 9. Takuma Aoki (Honda) und Juan Borja (Yamaha) je 16 P.

Es fällt schwer, nach den drei Übersee-Rennen einen ersten Zwischenstand zu ziehen. Die Rennen fanden teilweise auf nassen Strecken oder im Regen statt, was die Ergebnisse verfälscht. In der 125er-Klasse sind die japanischen Fahrer heuer besonders stark und belegen die ersten fünf Plätze in der Gesamtwertung. Hier dominieren die Hondas, nur der Aprilia-Fahrer Sakata ist in der Spitzengruppe nicht auf Honda unterwegs. Bei den 250ern sind auf den ersten drei Plätzen drei unterschiedliche Fabrikate zu finden, aber genauso wie bei der kleinen Klasse liegen die ersten der Punktetabelle dicht genug beieinander, so daß jede Prognose verfrüht ist. Bei den 500ern scheint Doohan zu dominieren. Solange er nicht selbst Fehler macht oder durch einen technischen Defekt ausfällt, ist ihm ein Podestplatz immer sicher. Der einzige, der bisher mithalten kann, ist Daryl Beattie. Loris Reggiani bewegt sich mit seiner Aprilia immer so auf dem achten bis zehnten Platz. Für eine 400er-Zweizylinder eigentlich nicht schlecht, doch bisher hat Reggiani viel von den zahlreichen Ausfällen der anderen Werksfahrer profitiert.

Superbike-DM

Der Auftakt der Superbike-DM fand am 16. April auf dem Nürburgring statt. Eigentlich hätte das erste Rennen ja am 23. April in Speyer gestartet werden sollen, aber nachdem das Team der "Grauhändler" für diese Veranstaltung in Speyer die

Sponsorschaft übernommen hatte und einige Teams überlegten, deswegen die Läufe in Speyer zu boykottieren, wurde zusätzlich dieser frühe Termin auf dem Nürburgring in den OMK-Kalender aufgenommen.

Am Renntag zeigten die Thermometer am Morgen unter fünf Grad an und deshalb verkündeten die meisten der Spitzenfahrer, daß es ihnen zu kalt wäre und sie deshalb nicht an den Start gehen würden. Diesem Boykott vorangegangen waren mehrere Besprechungen zwischen den Fahrern und Teamchefs.

Mit großer Verzögerung wurde das Rennen endlich gestartet, es gingen aber nur 24 von 36 Fahrern ins Rennen. Weil die meisten Spitzenfahrer fehlten, wurde den Zuschauern nach der langen Wartezeit nur ein langweiliges Rennen geboten. Lindholm hatte die Führung, mußte sich zeitweise gegen den zu Kawasaki zurückgekehrten Andreas Hofmann wehren, fuhr dann aber einem sicheren Sieg entgegen. Nach einem vorzeitigen Abbruch nach dreizehn Runden wegen Sturz wurde Hofmann zweiter vor Kaufmann und Ehrenberger. Dazu gibt es zu sagen, daß Ehrenberger, als er auf dem dritten Platz lag, beim Einbiegen auf die Zielgerade einen spektakulären Highsider hatte, aber weiterfahren konnte. Kaufmann ging während dieses Beinahesturzes an Ehrenberger vorbei, und das unter gelber Flagge! Im letzten Jahr ist Udo Mark für ein ähnliches Überholmanöver disqualifiziert worden! Nach dem Rennen fand keine Siegerehrung auf dem Podest statt, auch hier boykottierten die Fahrer. Gerüchten zufolge hatte Christer Lindholm vor, eine Runde vor Rennende an die Boxen zu fahren, da er nicht gewertet werden wollte. Eigentlich hatte er gar nicht fahren wollen, aber sein Teamchef bestand auf den Start. Durch den Rennabbruch war Lindholm doch gewertet worden, worüber er angeblich sehr sauer war. Bernhard Schick war nach neun Runden ohne sichtbaren Grund in die Boxengasse abgelenkt.

Zum zweiten Lauf gingen dann alle Fahrer an den Start, obwohl sich die Witterungsverhältnisse kaum geändert hatten. Zuerst führte Lindholm, der dann doch Jochen Schmid und Udo Mark vorbeilassen mußte. Dahinter fuhren Edwin Weibel und Hofmann. Dies war auch die Reihenfolge der ersten fünf, als das Rennen wegen Regens nach neun Runden abgebrochen wurde. Aufgrund

Sport - Sport - Sport

der kurzen Distanz wurden zuerst nur halbe Punkte vergeben. Nachträglich wurde merkwürdigerweise entschieden, doch die volle Punktezahl zu vergeben.

Ergebnisse: **1. Lauf:** 1. Christer Lindholm (Yamaha); 2. Andreas Hofmann (Kawasaki); 3. Herbert Kaufmann (Yamaha); 4. Claus Ehrenberger (Kawasaki); 5. Jeffry de Vries (Yamaha); 6. Anton Gruschka (Yamaha); 7. Jürgen Löffler (Suzu-

ki); 8. Lothar Kraus (Kawasaki); 9. Tobias Mauch (Kawasaki); 10. Martin Kratzer (Ducati).

2. Lauf: 1. Jochen Schmid (Kawasaki); 2. Udo Mark (Ducati); 3. Christer Lindholm (Yamaha); 4. Edwin Weibel (Ducati); 5. Andreas Hofmann (Kawasaki); 6. Jeffry de Vries (Yamaha); 7. Herbert Kaufmann (Yamaha); 8. Arpad Harmati (Ducati); 9. Bernhard Schick (Ducati); 10. Marcel Kellenberger (Kawasaki).

Persönlicher Kommentar

Nachdem die Superbike-DM sich zusammen mit der Rennserie "Pro Superbike" in jahrelanger Arbeit einen guten Namen geschaffen hatte, scheuen OMK, Fahrer, Teams und auch die Promoter-Organisation Moto Motion in den letzten Monaten keine Mühen, den Ruf dieser Serie zu ruinieren. Erst wurde im letzten Jahr durch eine unstrittene Disqualifikation und mehrere Gerichtsverhandlungen die Titelvergabe zur Farce, danach gab es zwischen OMK, Moto Motion und der FIM zahlreiches Gerangel um die Termine. Auch konnte man sich nicht so recht einig werden, welche Läufe zu welcher Rennserie zählen. Nun gehört das Rennen am 27.8. in Most zur Superbike-DM, aber nicht zur Serie Pro Superbike und mit dem Lauf am 16.7. in Knustorp ist es genau andersrum. Es kann also passieren, daß es am Ende des Jahres zwei verschiedene Meister gibt, einen der DM und einen der Pro Superbike Serie. Als das United Grey Team die Sponsorschaft für den Saisonauftakt in Speyer übernahm, wollte der Suzuki-Importeur einen Boykott gegen das von den "Grau-Händlern" unterstützte Rennen anzetteln, woraufhin dieser frühe Termin am Nürburgring in den Terminkalender aufgenommen wurde, obwohl jeder Rennsportfan weiß, daß das Wetter im April in der Eifel sehr kritisch ist, und nun dieser Eklat beim Auftaktrennen.

Wie lächerlich dieser Boykott des ersten Rennens auf dem Ring war, zeigen die Aussage von Hofmann nach den Rennen: "Es war hundertprozentig fahrbar", und die Tatsache, daß beim zweiten Lauf, nur wenig später, alle Fahrer an den Start gegangen sind, obwohl da keine besseren Witterungsbedingungen als beim ersten Rennen herrschten. Mir persönlich ist es unverständlich, wieso die OMK den Start um fast zwei Stunden verzögert hat. Wenn einzelne Fahrer nicht starten wol-

len, aus welchen Gründen auch immer, soll man das Rennen doch bitteschön pünktlich ohne diese Fahrer starten und nicht die Zuschauer solange dumm rumsitzen lassen. Absolut unbegreifbar ist es für mich, wieso man es sich einfach bieten läßt, daß die Fahrer die Teilnahme an der Siegerehrung verweigern. Wenn ein Fahrer meint, daß die Teilnahme an einem Rennen für ihn zu gefährlich ist, muß man das wohl akzeptieren, aber der Boykott der Siegerehrung ist eine reine Trotzreaktion, die man sich nicht bieten lassen sollte. In der Formel Eins würde es für ein solches Verhalten passende Strafen geben!

Leidtragende des Streiks und der Verzögerungen waren die Zuschauer, die lange in der Kälte warten mußten und dann ein langweiliges erstes Rennen zu sehen bekamen, weil die meisten Spitzenfahrer fehlten. Als direkte Folge des Boykotts fielen dann auch noch die zwei Rennen der Klassen Sound of Singles und Supersport aus. Ohne die Zeitverzögerung der Superbike-Klasse hätten diese Rennen noch vor dem Regen durchgeführt werden können. Für ihr Geld hatten die Zuschauer mehr erwartet!

Doch die richtig Dummen waren die Fahrer und Teams der Klassen Sound of Singles und Supersport, die viel Zeit und Geld für das erste Rennen der Saison investiert hatten und nun unverrichteter Dinge nach Hause fahren mußten. Einige von denen waren sehr sauer auf die "Schönwetterfahrer" aus der Superbike-DM.

Im ersten Lauf nicht gestartet sind: Helmut Bradl, Herbert Enzinger, Marc Hayek, Karl Heinz Henemann, Marcel Kellenberger, Michael Liedl, Udo Mark, Thomas Ochsenreiter, Heinz Platacis, Michael Rudroff, Jochen Schmid und Edwin Weibel.

Felix Hasselbrink

Deutsche Meisterschaft in Speyer

Die zweite Veranstaltung der Deutschen Meisterschaft fand in Speyer statt. Dort traten unter anderem die Superbikes zu den Läufen drei und vier an. Für die Supersport-DM und den Sound of Singles-Cup war hier erst der Saisonauftakt, da ja am Nürburgring diese zwei Klassen wegen schlechten Wetters nicht gestartet wurden. Außerdem führen in Speyer die Kategorien 125, 250 und Seitenwagen und zusätzlich wurde im Rahmenprogramm eine Gleichmäßigkeitprüfung des VFV veranstaltet. Unter den zahlreichen Veteranen, die hier auf die Strecke gingen, befanden sich mehrere Aermacchis, Einzylinder-Guzzis und auch Fahrzeuge der Marken Motobi, Bianchi, Ducati und Gilera. Ein Ohrenschaus für Veteranenfans.

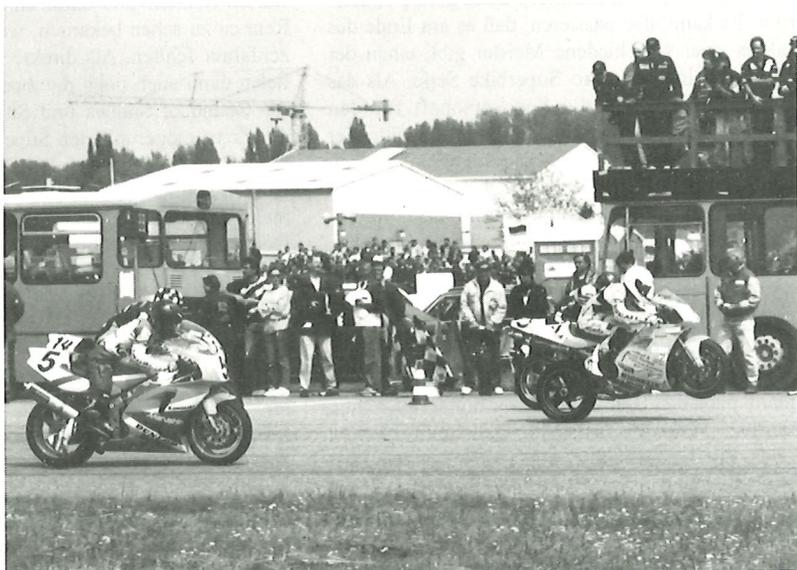
Superbikes

Aber kommen wir zu den Superbikes, der großen Viertaktklasse in der Deutschen Meisterschaft. Hier brennt ja seit Jahren ein verbitterter Zweikampf zwischen den Vierzylinder-Motorrädern aus Japan und den Zweizylinder-Ducatis aus Italien. Damit die Zweizylinder gegen die Vierzylinder-Motorräder bestehen können, erlaubt das Reglement hier einen größeren Motor. Dürfen die Vierzylinder nicht mehr als 750 ccm haben, werden den Twins satte 1000 ccm erlaubt. Auch bei dem Mindestgewicht erhalten die Zweizylinder einen Vorteil und dürfen 15 Kilo weniger als die Konkurrenz wiegen. Mit diesen beiden Zugeständnissen fahren die Vierventil-Ducatis sehr erfolgreich in der DM mit. So konnte Edwin Weibel in den Jahren 1992 und 1993 die Meisterschaft auf seiner roten Duc jeweils knapp vor dem Kawasaki-Fahrer Andreas Hofmann gewinnen. Auch im letzten Jahr wurde die Meisterschaft schließlich (nach einigen Gerichtsverhandlungen) einem Ducati-Fahrer, Udo Mark, zugesprochen. Vize-Meister wurde der Yamaha-Pi-

lot Christer Lindholm.

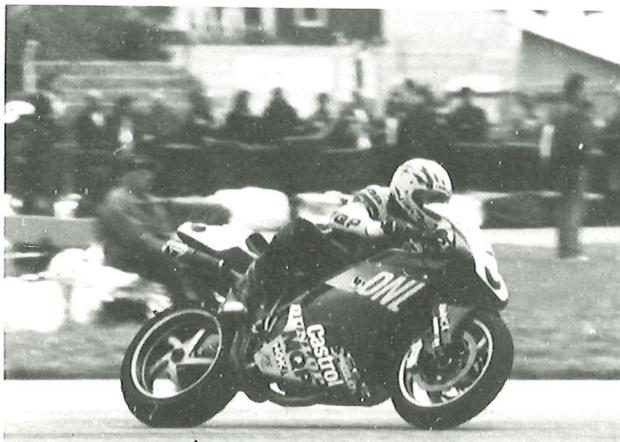
Beim Saison-Auftakt auf dem Nürburgring waren Christer Lindholm und der Kawasaki-Fahrer Jochen Schmid die Sieger. Doch da es zu einem Fahrer-Boykott und zwei Rennabbrüchen gekommen war, sind diese Siege nicht so ganz aussagekräftig.

Auf dem Flugplatzkurs von Speyer traten dann alle Fahrer an, bis auf einen. Der Ducati-Pilot Bernhard Schick konnte wegen einer Trainingsverletzung nicht mitfahren. In der ersten Startreihe standen vier Motorräder mit insgesamt 12 Zylindern. Hier parkten die zwei Ducatis von Weibel und Mark und die Kawasakis von Hofmann und Schmid. Fast hätte ein Fahrer der zweiten Startreihe einen Fehlstart verursacht, doch



Start zum Superbike-Rennen.

Sport - Sport - Sport



Edwin Weibel gewann den ersten Lauf in Speyer.

dann konnten die Viertakter nach einer kurzen Verzögerung auf die Jagd nach dem Sieg geschickt werden. Am besten kamen die zwei Ducatis aus der ersten Reihen davon, doch schon nach einer halben Runde krachte es. Weibel hatte Mark vor der Schikane auf der Gegengeraden abgebremst und anscheinend plante der Ungar Arpad Harmati ähnliches. Das ging aber völlig daneben, und er rammte Mark. Beide Fahrer stürzten, doch während Mark seine Maschine wegschieben konnte, wurde Harmati mit dem Krankenwagen von der Strecke gefahren. Durch diese Karambolage hatte Weibel einen großen Vorsprung erhalten, den er problemlos ins Ziel bringen konnte. Gleichzeitig stellte er einen neuen Rundenrekord auf. Um die beiden verbleibenden Podestplätze kämpfte in den ersten Runden eine Dreiergruppe, in der die drei Kawasakis von Schmid, Marcel Kellenberger und Hofmann fuhren. Schmid war hier der schnellste und konnte seine Markenkollegen aus dem Windschatten schütteln. Zu diesen schloß aber nun die Yamaha von Lindholm auf. In dieser Reihenfolge umrundete das Trio solange die Rennstrecke, bis Kellenberger plötzlich fehlte. Nun lauteten die Positionen Weibel mit Abstand vor Schmid, der wiederum genug Raum zwischen sich und dem Duo Hofmann/Lindholm hatte. Ein paar Runden vor Schluß attackierte Lindholm dann

und holte sich den dritten Platz vor Hofmann.

Beim zweiten Lauf setzte sich zuerst der im ersten Rennen unschuldig ausgeschiedene Udo Mark an die Spitze und konnte auch ein paar Meter Vorsprung herausfahren. Doch in der dritten Runde spürte er den drängelnden Schmid im Nacken und dann schloß auch Weibel auf. Mark mußte beide vorbeilassen und konnte nur noch zusehen, wie diese zwei immer weiter davonfuhren. Mark war einsam auf der dritten Position und dahinter folgten dicht zusammen Kellenberger, Hofmann und Lindholm. Nach 20 Runden bekam Weibel irgendwelche Probleme und fiel bis auf die sechste Position zurück. Vorne hatte Schmid gute

sieben Sekunden Vorsprung und Mark war von den Verfolgern eingeholt worden. Wieder zeigte sich Lindholm als ruhiger Taktiker und holte sich in der letzten Runde den zweiten Platz vor Mark, Kellenberger, Hofmann und Weibel.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); **2.** Jochen Schmid (Kawasaki); **3.** Christer Lindholm (Yamaha); **4.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **5.** Herbert Kaufmann (Yamaha); **6.** Michael Liedl (Kawasaki); **7.** Rainer Jänisch (Yamaha); **8.** Helmut Bradl (Kawasaki); **9.** Jeffry de Vries (Yamaha); **10.** Michael Rudroff (Ducati).

2. Lauf: 1. Jochen Schmid (Kawasaki); **2.** Christer Lindholm (Yamaha); **3.** Udo Mark (Ducati); **4.** Marcel Kellenberger (Kawasaki); **5.** Andreas Hofmann (Kawasaki); **6.** Edwin Weibel (Ducati); **7.** Herbert Kaufmann (Yamaha); **8.** Rainer Jänisch (Yamaha); **9.** Helmut Bradl (Kawasaki); **10.** Jeffry de Vries (Yamaha).

Punktstand (nach 4 von 14 Läufen): 1. Christer Lindholm (Yamaha) 77 Punkte; **2.** Jochen Schmid (Kawasaki) 70 P.; **3.** Andreas Hofmann (Kawasaki) 55 P.; **4.** Edwin Weibel (Ducati) 48 P.; **5.** Herbert Kaufmann (Yamaha) 45 P.; **6.** Udo Mark (Ducati) 36 P.; **7.** Jeffry de Vries (Yamaha) 34 P.; **8.** Rainer Jänisch (Yamaha) 21 P.; **9.** Claus Ehrenberger (Kawasaki) und Marcel Kellenberger (Kawasaki) je 19 P.

Supersport

Nachdem der eigentliche Saisonauftakt auf dem Nürburgring ausgefallen war, hatte die Ducati 748 in Speyer erstmals die Möglichkeit, in einem DM-Rennen ihre Leistungsfähigkeit zu zeigen. In der Klasse Supersport treten normalerweise Vierzylinder-Motorräder mit einem Hubraum von 600 ccm an. Aber wie bei den Superbikes dürfen auch hier Zweizylinder mehr Hubraum haben und zwar 750 ccm. Extra für diese Klasse hat Ducati das Model 748 gebaut. Aber genau genommen handelt es sich hier um eine kleine Variante der erfolgreichen 916, die bis auf den geänderten Hubraum fast völlig identisch ist.

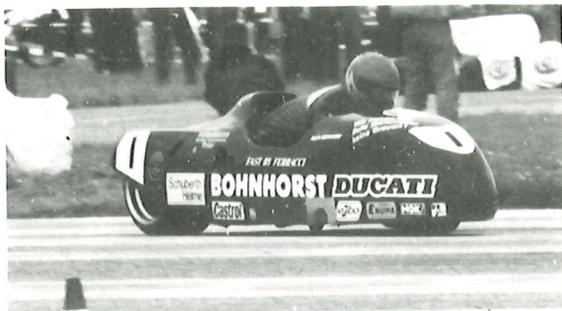
Schon im Training zeigten die zwei Ducati-Fahrer Thomas Körner und Michael Seeber, daß in diesem Jahr die Ducs auch in dieser Klasse ein paar Wörtchen bei der Titelvergabe mitsprechen wollen.

Im Rennen ging Körner vor Seeber in Führung und gemeinsam setzten sich beide ab. Später konnte Seeber das Tempo von Körner nicht halten, brauchte sich aber keine Sorgen um seinen zweiten Platz zu machen. Auch die Positionen drei und vier waren nach wenigen Runden vergeben. Dort fuhren Toni Heiler (Yamaha) und Stefan Scheschowitsch (Kawasaki). Zeitweise hatte Scheschowitsch zwar die Bimota von Bernd Caspers im Nacken, aber als dieser ausfiel, war ihm der vierte Rang sicher. Nach neunzehn Runden wurde das Rennen abgebrochen, weil durch einen Sturz ein Fahrer und ein Streckenposten verletzt wurden, und die Rettungsfahrzeuge im Sturzraum standen.

Ergebnis: 1. Thomas Körner (Ducati); 2. Michael Seeber (Ducati); 3. Toni Heiler (Yamaha); 4. Stefan Scheschowitsch (Kawasaki); 5. Tobias Mauch (Kawasaki); 6. Andre Friedrich (Yamaha); 7. Alexander Schaden (Ducati); 8. Michael Eberle (Honda); 9. Detlef Karthin (Bimota); 10. Reinherd Strack (Honda).

Gespanne

In der Seitenwagenklasse sind als Motoren Zweitakter bis 500 ccm und Viertakter mit der Höchstgrenze von 1100 ccm erlaubt. Der amtierende Meister Ralf Bohnhorst setzt in diesem Jahr erstmals ein Ducati-Vierventil-Triebwerk ein, zu-



Ralf Bohnhorst hat ein neues Gespann mit einem Vierventil-Ducati-Motor aufgebaut. Nach dem mislungenen Saisonauftakt belegte er in Speyer den zweiten Platz.

mindestens in den ersten Rennen. Bei Saisonstart auf dem Nürburgring wurde Bohnhorst mit Slicks nur neunter, hier wären Regenreifen angebracht gewesen. Nun mußte sich halt in Speyer zeigen, ob das Ducati-Gespann konkurrenzfähig sein kann. Im ersten Training sah es noch schlecht aus, aber im zweiten Zeittraining konnte Bohnhorst sich zusammen mit seinem Beifahrer Eckart Rosinger die zweitbeste Trainingszeit sichern und damit einen Startplatz in der ersten Reihe. Auf der Pole Position stand Bohnhorsts letztjähriges Gespann, das heuer von den zwei Schweizern Vögeli und Wickli gefahren wird. Diese beiden erzielten einen klaren Start-Ziel-Sieg mit riesigem Vorsprung. Bohnhorst schien auf dem Weg zu einem sicheren zweiten Platz zu sein, doch dann konnten die Sieger des Nürburgring-Laufes, Kurt Hock und Rainer Kasel zu ihm aufschließen und ihm den zweiten Platz streitig machen. Doch Bohnhorst konterte schnell, holte sich die zweite Position zurück und beendete auch so das Rennen.

Sound of Singles

Im Einzylinder-Rennen war erwartungsgemäß Thomas Körner auf der Rotax unschlagbar. Er dominierte das gesamte Rennen und gewann mit einem Vorsprung von mehr als 20 Sekunden überlegen vor Herbert Enzinger (BMW) und Werner Koch (Rotax). Die beste Ducati fuhr Frank Schuller, der das Rennen auf Position vier beendete, als zehnter wurde sein Markenkollege Heinrich Boje abgewunken.

Hier gibt es Motalia

**MOTALIA kann man im Abonnement per Post beziehen,
oder bei folgenden engagierten Händlern kaufen:**

J. & R. Motopoint	Bergstr. 12	08340	Schwarzenberg
Esso Station am Flughafen	Tempelhofer Damm 20	12101	Berlin
A.T.T. Autotechnik Tiedemann	Lichtenrader Damm 271	12305	Berlin
Fa. Polo	Spaldingstr. 160	20097	Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	21357	Bardowick
Hein Gericke	Flämische Str. 18	24103	Kiel
WIMI	Alte Lübecker Chaussee 44	24113	Kiel
Motorrad Schmiede Lehmsiek	Harzhoferweg 47	24361	Lehmsiek
H.S. Motorrad-Technik	Gutenbergstr. 48	24536	Neumünster
Schräglage	Ammerländer Str. 63	26203	Wardenburg
Topspeed	Hering Str. 5	26506	Norden
Andre Vaut	Steinkamp 5	27446	Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	27572	Bremerhaven
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselnerstr. 1	33106	Paderborn-Elsen
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	33649	Bielefeld
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	38112	Braunschweig
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	40211	Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	41466	Neuss
Gosi's Guzzi	Frankenstr. 76-82	45134	Essen
Ralf Tholen	Köln-Aachener-Str. 215	50189	Elsdorf
RMR Motorrad GmbH	Brölbahnstr. 33	51545	Waldröhl
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
RPR-Rennttechnik	Gartenstr. 29	58300	Wetter
Jann Kramer	Rheinstr. 3	65795	Hattersheim-Okriftel
Moto Mondiale	Dorfstr. 9	66839	Schmelz
Hein Gericke	Heilbronner Str. 91	70191	Stuttgart
PS-Motorradladen	Teichstr. 30	74182	Obersulm-Weiler
Dieter Hoffmann	Birkenstr. 19	74834	Elztal-Dallau
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	Schreiber-gasse 37	78462	Konstanz
Fa. Stork	Schönauer Straße 2	79115	Freiburg
Yogi Schlechte	Winterstr. 9	81543	München
NGM-Motorradladen	Grimmstr. 11	91154	Roth-Eckersmühlen
In Team Motorradladen	Ansbacher Str. 77	91572	Bechhofen
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	94051	Hauzenberg/Haag
Moto Guzzi Engineering	Am Glückgraben 19	97906	Faulbach
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 150,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 250,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

Presseschau

Laverda 1000 Jota

Auf vier Seiten wird in Ausgabe 3/1995 die Restauration einer Laverda Jota geschildert. Das Dreizylinder-Motorrad wird dort von acht Fotos gezeigt. Zu finden ist der Artikel in der "Bikers live".

Aprilia Pegaso 650

In dem regionalen Motorradmagazin "Kradblatt" kann ein Fahrbericht der Aprilia Pegaso nachgelesen werden. Der Artikel erstreckt sich über dreieinhalb Seiten und beinhaltet sieben Fotos. Zu finden in dem Mai-Heft.

Ducati 784 SP

"PS" vergleicht die Vierventil-Ducati auf sieben Seiten mit der Vierzylinder-Kawasaki ZX-6R. Dreizehn Fotos zeigen die beiden Kontrahenten in der Maiausgabe.

Bimota YB 8 Evolutione

Die neueste Version der YB 8 ist Gegenstand eines zweiseitigen Fahrberichtes, der in dem Mai-Heft von "PS" nachgelesen werden kann. Auf vier Fotos ist die Bimota mit Yamaha-Motor zu sehen.

Gilera/Honda

In einem einseitigen Artikel stellt "MO" in Heft Nr. 5/95 eine Gilera SP 02 vor, bei der der Zweitaktmotor durch einen Honda NX 250 Einzylinder-Viertaktmotor ersetzt wurde. Zwei Fotos zeigen den Umbau.

Bimota SB 6

Über dreieinhalb Seiten erstreckt sich ein Fahrbericht der großen Bimota, der in der Zeitschrift "PS" Nr. 5/95 abgedruckt ist. Zu diesem Bericht gehören vier Bilder.

Italo-Umbauten

Als Bildergalerie zeigt "Bikers live" auf zwei Seiten in der Mai/Juni-Ausgabe mit neun Fotos verschiedene Italo-Umbauten, meistens Chopper aus dem Ausland.

Ducati 350 GTV

Einen Artikel über die kleine Ducati mit Zweizylinder-Reihenmotor kann man in der aktuellen Ausgabe von "Motorrad-Classic" finden. Sieben Abbildungen zeigen das erfolglose Motorrad aus Bologna.

MV Agusta-Racer

Auf vier Seiten werden in der "Bikers live" drei interessante MV Agustas dem Leser näher gebracht. Die dreizehn Fotos zeigen eine MV 125 Bialbero, eine MV 125 Monoalbero und eine MV 175 Iniezione in dem Heft Nr. 3/95.

Husqvarna als Funbike

Eine Seite hat "MO" einer zum Funbike umgebauten Husqvarna 610 gewidmet. Der Artikel ist zwar als Test überschrieben, ist aber nicht mal ein Fahrbericht. Zwei Fotos zeigen das Motorrad. Zu finden ist der Artikel in der Mai-Ausgabe.

Bimota Supermono

In der Mai-Ausgabe von "MO" ist ein Test der Einzylindermaschine abgedruckt, der fünfeinhalb Seiten umfaßt. Die billigste der Bimotas wird von acht Fotos gezeigt. Zusätzlich wird auf eineinhalb Seiten die komplette Bimota-Palette mit acht Fotos vorgestellt.

Ducati 900 SS

In einem vierseitigen Artikel stellt "Bikers live" eine Ducati 900 SS mit Königswellenmotor vor. Zehn Fotos zeigen die schwarz/goldene Maschine, die sich fast noch im Originalzustand befindet. Der Artikel kann in der Ausgabe 3/1995 nachgelesen werden.

Aprilia Moto 6.5

Ein Fahrbericht der neuen Einzylinder-Aprilia ist in dem Mai-Heft von "PS" nachzulesen. Dort wird das eigenwillige Motorrad von sieben Fotos dem Leser näher gebracht.

Victoria Parilla

Auf sieben Seiten befaßt sich Klacks in der Zeitschrift "Oldtimer Markt" mit den beiden Motorrädern Victoria-Parilla und Victoria-Parilla Sport. Mit 23 Abbildungen ist der Artikel reich bebildert. Abgedruckt ist der Bericht in Heft 5/95.

Cagiva River 600

Einen Fahrbericht dieses Einzylinder-Motorrades kann man auf zwei Seiten in der aktuellen "MO" nachlesen. Dort wird das als Stadtmotorrad konzipierte Bike von vier Fotos gezeigt.

Presseschau

Rumi-Eigenbauten

Der Italiener Guiseppe Fabbri hat einige interessante Eigenbauten auf Basis von Rumi-Motoren geschaffen. So entstanden Triebwerke mit drei, vier und sechs Zylindern. Diese Unikate werden auf drei Seiten der aktuellen "Bikers live" präsentiert. Elf Fotos zeigen, was ein einzelner Mensch konstruieren kann.

Jawa-Guzzi

Vor ca. sechs Jahren experimentierte der Hamburger Guzzi-Händler Reichert mit Zylinderköpfen der Jawa-Sandbahnmotoren auf dem V2 aus Mandello. Doch aus der geplanten Kleinserie wurde leider nichts. Auf knapp einer Seite zeigt "Bikers live" dieses Unikat mit zwei Fotos in Heft Nr. 3/95.

Made in Europe-Rennteam

Auf vier Seiten stellt die Zeitschrift "Bikers live" in Heft Nr. 3/95 ein Rennteam vor, daß mit alten MV Agusta- und Aermacchi-Rennmaschinen in den kleinen Klassen der Veteranenrennen an den Start geht. Zu dem Artikel gehören 12 Fotos und das Heft-Mittelposter.

Moto Guzzi Chopper

Auf zweieinhalb Seiten stellt die "Bikers live" in der Mai/Juni-Ausgabe einen Chopper-Umbau der Firma P&W auf Guzzi Cali III Basis vor. Zu diesem Artikel gehören vier Fotos.

Moto Guzzi Umbau

In der Serie "Edelbikes" der Zeitschrift "PS" steht in dem Mai-Heft mal wieder ein italienisches Motorrad im Scheinwerferlicht. Diesmal ist es eine Moto Guzzi mit Alu-Fahrwerk, die dem Leser auf fünf Seiten vorgestellt wird. Neun Fotos zeigen die gelungene Maschine in Farbe.

Ducati 748 SP und Aprilia RS 250

Die Zeitung "motorrad, reisen & sport" hat fünf Motorräder über die Rennstrecke von Calafat gejagt und an zwanzig verschiedenen Punkten die Geschwindigkeiten der einzelnen Motorräder gemessen. Neben der Aprilia und der Ducati wurden eine Kawasaki ZX-6R, Yamaha YZF 750 R und Honda CBR 900 RR getestet. Der Artikel erstreckt sich über neun Seiten im Mai-Heft und ist von 26 Fotos und zwei Grafiken bebildert.

Mai 1995



Roller, Motorrad,
u. Autoreparaturen
aller Marken

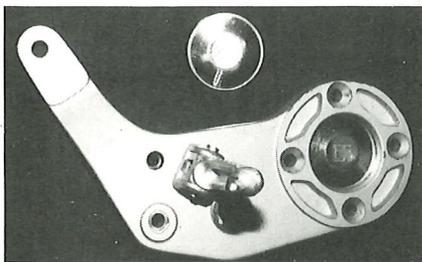
Vertragshändler

Rel. 0761/ 462 63
Freiburg, Schönauerstr. 2

Exklusives Zubehör für Moto Guzzi „made by Stork“

z.B. Abdeckung
für Schwingenlagerung
1100 Sport + Daytona
Alu poliert o. silber bzw. schwarz eloxiert.

DM 45,- Stück inkl. MwSt



Krümmer Flansch
Alu poliert für
1100 Sport, Daytona, Cali usw.

DM 48,- Stück inkl. MwSt
(bitte Modell angeben)



Capricci - Oder meine Liebe zur V 35 Imola

Die Liebe zu italienischen Motorrädern entdeckte ich mit 17, denn der Nachbar fuhr eine Moto Guzzi 850 GT, wahlweise als Gespann.

Mit 18 war der Einser schnell gemacht und noch vor der bestandenen Prüfung stand die V 35 Imola schon in der Garage. Sie begleitete mich 6 Jahre, und in dieser Zeit tüftelten mein heutiger Ehemann (klar, auch Guzzist) und ich an ihr rum. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen: Neue Lackierung in venezianrot, Lafranconis, Stucchi-Fußrastenanlage, runder Scheinwerfer, Alu-Cockpit, Veglia etc. Ein Traum mit 27 PS.

Wir verkauften sie später schweren Herzens, und der neue Besitzer fuhr sie zu Schrott. Ein böses Ende!

Heute bin ich 28, und was steht nach Jahren der Entbehrung in der Garage? Klar, eine V 35 Imola! Sie hat sage und schreibe 8 Jahre abgemeldet in einer Scheune gestanden. Der km-Stand: echte 4200 km! Der optische und technische Zustand ist gut. Die Guzzi wurde scheckheftgepflegt. Und der Klang der Lafranconis macht einer „Großen“ Konkurrenz.

Das Vorurteil, daß die kleinen Guzzis nicht laufen, kann ich nicht bestätigen. Mein Mann hat sie sehr gut eingestellt, und selbst bei naßkaltem Wetter oder auch nach längerer Zeit in der Garage springt sie sehr gut an, fast immer auf den ersten Knopfdruck. Die besten Erfahrungen habe ich mit NGK BR 7 ES-Zündkerzen gemacht. Die Kaltlaufphase ist etwas länger (deswegen nenne ich sie Capricci = Zicke), aber ist sie warm, läuft sie einwandfrei und macht vor allem in Kurven sehr viel Spaß.

Eine große Umbauaktion werde ich nicht an ihr vornehmen. Die Imola sieht man selten genug, also bleibt sie original.

Nun aber genug, ich muß noch den anderen Ventildeckel polieren.

Ich wünsche allen Italiener-Fahrern unfallfreie Fahrt und schönes Wetter!

Viele Grüße aus Oberhausen,

Eure Guzzistin

Manuela Wilms



Die Zeit ist gekommen....

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



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

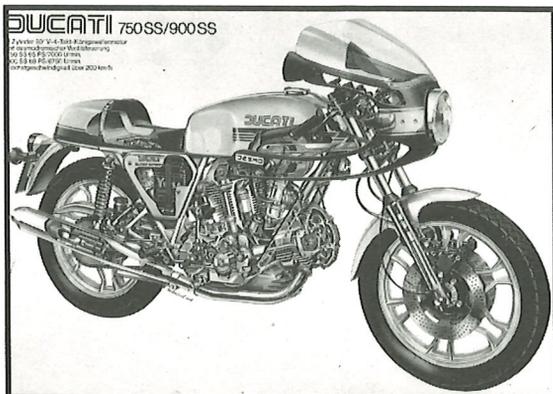
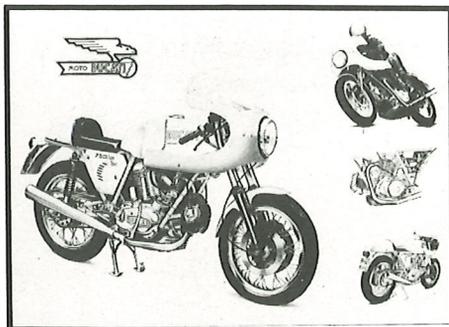
- Junghans Quartzuhrwerk mit einjähriger Garantie
- Stromversorgung durch 1,5 V Batterie (nicht im Lieferumfang enthalten)
- Material: Vollkunststoff mit durchsichtiger Abdeckscheibe
- Gehäusedurchmesser = 22 cm

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



Ducati-Poster

Links: Vogel-Ducati, eine modifizierte Hailwood Replica, von der nur 25 Stück gebaut wurden, Farbdruck, ca. 70 x 50 cm, Preis 35,- DM.



Oben: Ducati-Phantomposter von Technical-Art. Farbdruck, ca. 100 x 70 cm, Preis 35,- DM.

Links: Ducati 750 SS (Rundmotor), handgemalt, Farbdruck, 70 x 50 cm. Preis 39,- DM.

Absender:

Bitte freimachen,
falls
Briefmarke
zur Hand

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

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

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

Antwort

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

Datum

Unterschrift

Absender:

Bitte freimachen,
falls
Briefmarke zur
Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten
Poster.

o per Scheck/bar über DM liegt bei.

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

- Vogel-Ducati-HR 35,- DM
- Ducati-Phantomposter 35,- DM
- Ducati-750 SS (Rundm.) 39,- DM

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

Antwort

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

Datum

Unterschrift

Motalia - Abobestellkarte

- Ich möchte gerne ein Probeheft der MOTALIA haben. Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.
- Ja, ich möchte MOTALIA ab sofort/ ab Ausgabe _____ abonnieren.
- Das Abo soll nach einem Jahr auslaufen.
- Das Abo soll sich bis zur Kündigung automatisch um jeweils ein Jahr verlängern (geht nur bei Bankabbuchung).

Den Jahresbetrag von 40,- DM für ein Jahr (Ausland 55,- DM)

habe ich auf das Konto 758 764-204 (BLZ 200 100 20) beim Postgiroamt Hamburg überwiesen.

habe ich als Scheck beigefügt.

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!!

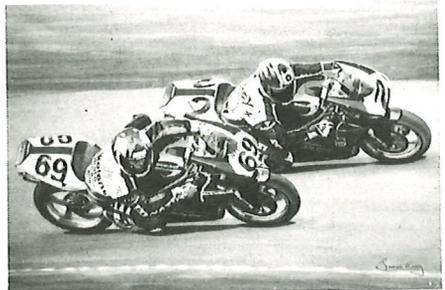
Neue Ducati-Poster aus England



Nach dem erfolgreichen Poster "Ducati's Past and Present" hat der englische Zeichner James King zwei neue Bilder gemalt, die wieder in einer auf 1000 Exemplare limitierten Auflage gedruckt wurden. Beide Poster haben das Format ca. 66 x 51 cm und kosten 45 DM incl. Versandkosten.

Das eine Poster zeigt Mike Hailwood bei seinem Comeback auf der Isle of Man 1978 auf Ducati und ein Portrait des legendären Rennfahrers.

Das zweite Bild zeigt die beiden englischen Ducati-Werksfahrer Carl Fogarty und Jamie Whitham während der Superbike-Weltmeisterschaft 1994.



Wüstenhund

Ein Leser meinte in einer der letzten Motalia, man solle mehr über die kleinen Italienerinnen bringen. Hier ist eine ganz kleine.

Dieser Schnapsglas-Renner vom Comer See ist nördlich der Alpen eine echte Rarität. Während die Moto Guzzi Dingo 50 in Italien bis Mitte der Siebziger Jahre zum Straßenbild gehörte, wurde sie in Deutschland wegen des hiesigen speziellen Mokick-Marktes nie offiziell im Guzzi-Programm geführt. Lediglich als Gegenangebot zu Neckermanns Jawa-Mopeds fand sie über eine Kaufhauskette geringen Absatz.

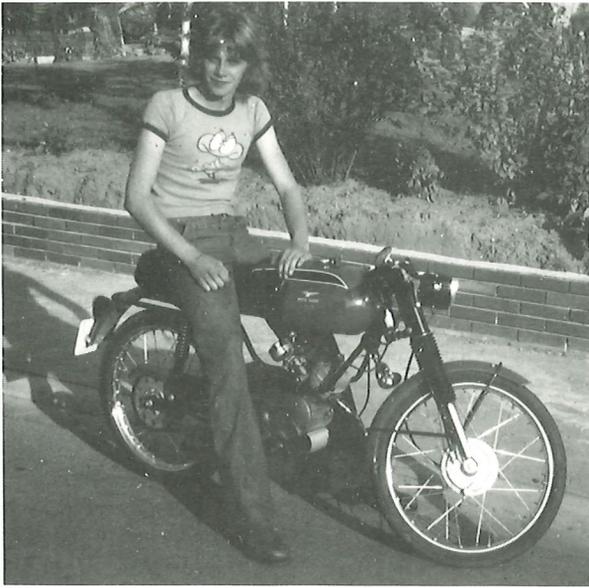
In Italien unterlagen Maschinchen bis 50 ccm zwar einer Leistungs-, aber keiner Geschwindigkeitsbeschränkung, weshalb die ganzen herrlichen kleinen Malaguti, Malanca, Mondial oder auch Ducati nie exportiert wurden: Als Mokick waren sie zu schnell, den „großen“ deutschen Kreidler, Hercules oder Zündapp waren sie aber etwa 2-3 PS

unterlegen. Außerdem waren sie fast alle als Einsitzer konzipiert, der deutsche 16-jährige wollte aber seine erste Freundin mitnehmen. Die Geschichte der Moto Guzzi Dingo 50 begann 1963 als Moped mit Dreigang-Handschaltung und Pedalen und endete 1977, als sie zum letzten Mal in Touren-, Cross- und Sportversion mit moderner Viergang-Fußschaltung in den Schaufenstern stand. Es soll sich übrigens um eine lizenzierte Weiterentwicklung der NSU Quickly handeln.

Die hier gezeigte Super Sport wurde Anfang der Siebziger vom damaligen Guzzi-Importeur Zweirad Röth nach Deutschland geholt und per Einzelabnahme als auf 40 km/h begrenztes Mokick versicherbar gemacht. Die italienische Version hatte zu dieser Zeit etwa 4 PS, die das 58 kg-Fliegengewicht bis auf



Damit sie groß wirkt, muß man schon ganz flach auf den Boden.



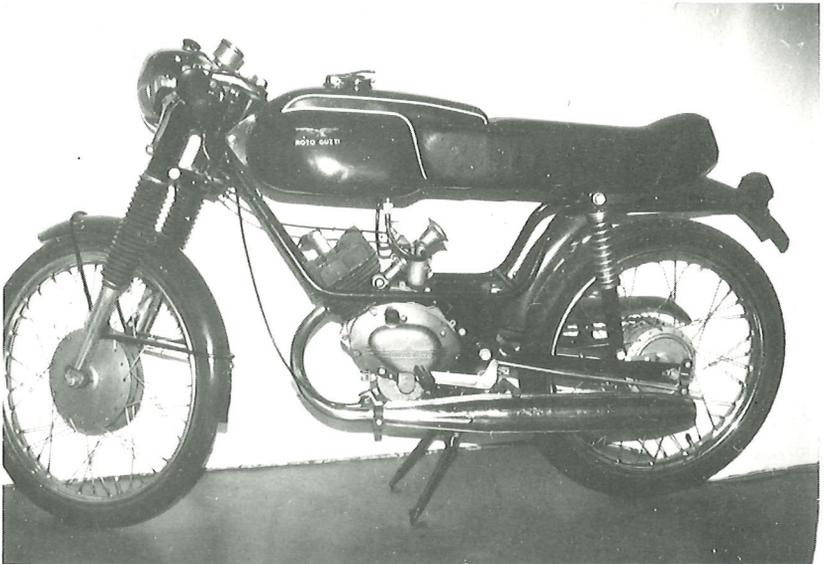
Mein Kumpel Pit posiert mit dem nagelneuen Renner im Sommer '75.

80 km/h beschleunigen konnten. Im Einzelgutachten des TÜV werden 1,3 PS angegeben, was aber sicher den guten Beziehungen des Fritz Röth zu verdanken war. Denn der kleine Adler hatte nach Montage der italienischen Sekundär-Übersetzung keine Probleme beim Überholen „getunter“ deutscher Mokicks, auch Kleinkrafträder, vor allem von Zündapp, waren begehrte Beute. Gegen Kraidlers le-

gendäre Renn-Ableger war damals allerdings kein Kraut gewachsen.

Als ich das Teil 1975 bei Röth in Hammelbach entdeckte, stand ich kurz vor meinem 16. Geburtstag. Die Assoziation mit der über meinem Bett hängenden V7-Sport erfolgte unmittelbar und mit Hundeblick und dem Versprechen, das Geld in den Schulferien zu verdienen, erweichte ich meine Eltern: Am nächsten Tag wechselte der Renner für 700 Mark den Besitzer. Ein richtiger Rohrrahmen, Stummellenker, 16er Dell'Orto mit Ansaugrichter, Einmann-Sitzbank und eine echte Guzzi - welcher Nasenbär konnte dagegen im Schulhof schon anstinken? Okay, der Typ mit der 50er Viertakt-Honda hatte den besseren Sound - aber ich war schneller... Und exklusiver:

Der Rahmen trägt die Nummer „00 CH“, ein Einzelstück eben. Als ich einmal in eine Verkehrskontrolle kam, bei der alle Fünfzi-



*Heute verbringt sie ihr Altenteil bei mir im Flur.
Man beachte den echt scharfen Vergaser.*

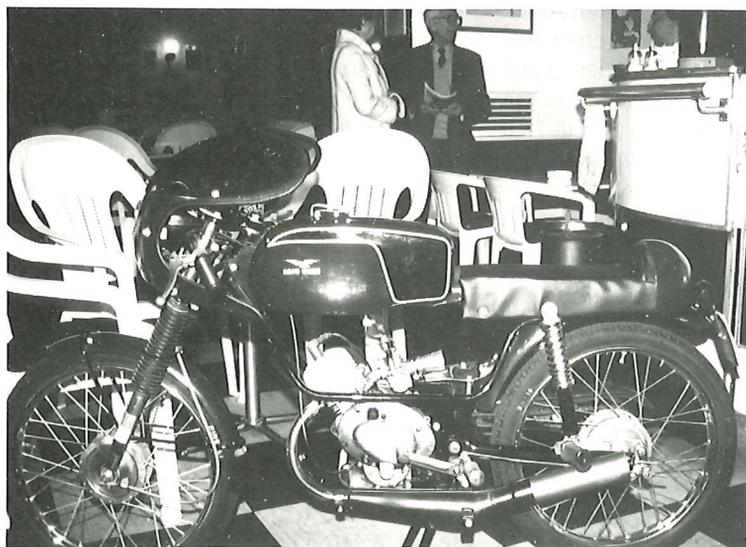
ger auf Originalität überprüft wurden, war der Polizist so verwirrt, daß er nicht mal den fehlenden Rückspiegel und den einem Drehzahlmesser gewichenen Tacho bemerkte. Ich konnte ungeprüft sofort weiterfahren, nachdem ich bestätigt hatte, daß das wirklich eine 50er Guzzi sei. Und den schon beim Kauf fehlenden Kickstarter habe ich nie montiert: Habt ihr Agostini am Start schon mal kicken sehen?



Nach einem Unfall wurde die originale Lampe, in der der Tacho sitzt, gegen eine von Maičo ausgetauscht, passend dazu die Gabelbrücke verchromt. Hübsch ist der Schnapp-Tankverschluß im V7-Stil.

In zwei Jahren fuhr ich das Teil rund 25.000 km quer durch Deutschland, nach Frankreich und Luxemburg. Sehr zuverlässig war

das verwöhnte Biest aber nicht: Eine komplett neue Lagerung des Motors, Überholung der Kurbelwelle und drei Kolben und Zylinder waren fällig, die Brocken besorgte mir damals übrigens GAWA. Das verdarb mir zwar manchmal die Laune, aber nicht den Blick über die Alpen: Mit 18 Lenzen kaufte ich eine Gilera 150, die ich auch heute noch habe. Bei ihr stimmen Zuverlässigkeit und Ton. Hardy Schneider



Einer meiner Freunde ergatterte eine Kaufhausversion und veredelte sie mit Sportauspuff, Cockpit-Verkleidung und Eigenbau-Höckerbank zu einem echten Caferacer.

Leserbriefe

Guzzi-Annette

Von unseren Bekannten machten immer mehr den Führerschein Klasse 1. Ich überlegte mir, ob ich ihn vielleicht auch machen sollte. Dann, nach und nach, holte sich jeder eine Guzzi. Nach langer Überlegung, das war 1993, machte ich dann den Führerschein Klasse 1 und bestand ihn auch gleich, und kaufte mir dann eine Honda CM250 C mit 17 PS. Ich dachte, lieber etwas fahren, als gar nicht. Mein Mann fuhr zu der Zeit eine Honda VT 500 C. Ein Motorrad, was auch in der PS-Zahl besser war als meine.

Auch er kaufte sich ein Jahr später eine Cali 2. Also da war ich dann ziemlich untendurch bei den Guzzifahrern. Es hieß dann immer: "Fährt Deine lahm" oder "Gib mal Gas", obwohl ich schon bis zum letzten Anschlag Gas gegeben habe. Und noch sonstiges mehr. Dann beschloß ich nach einigen Monaten, mein kleines Motorrad zu verkaufen, um dann auch irgendwann eine Guzzi zu fahren. Es sollte auch ein Tourer sein - Cali 1 oder Cali 2. Also ließ ich dann im Sommer 1994 einige Annoncen aufgeben. Aber immer ohne Erfolg. Dann versuchte ich es mit einer Annonce: Guzzi Annette sucht günstige Guzzi auch leicht defekt. Im November dann ein Anruf aus Dentlein. Endlich ein Anruf: "Ich habe eine 850 T3 Cali total zerlegt. Der Rahmen ist kunststoffbeschichtet, mit Speichenrädern. Nur der Motor ist total kaputt", hieß es. "Für 2.800 DM können Sie sie haben." Abends erzählte ich es dann meinem Mann. Er sagte, "Weißt Du denn eigentlich, wie weit das ist?" Nach einer Weile suchten fanden wir den Ort auf der Karte. Es waren ca. 1.400 km Hin- und Rückfahrt. Naja, wer nichts wagt, der gewinnt nichts. Im Dezember rief ich dann an, daß ich die Guzzi ganz gerne haben wollte. Aber der Rahmen war noch zur Beschichtung weg. "Der kommt im Januar wieder", hieß es.

Dann endlich im Februar 1995 fuhren wir los. Nach 7 Stunden Fahrt waren wir morgens um 5 Uhr dort. Es war noch sehr früh,

um zu klingeln. Also versuchten wir noch, etwas zu schlafen. Aber mir ging die Guzzi nicht mehr aus dem Kopf, so daß ich auch keinen Schlaf bekam.

Aber um 8 Uhr fuhren wir dann zur Cali. Die Begrüßung war guzzimäßig freundlich. Wir bekamen gleich frischen Kaffee und wurden für den Sommer zum Guzzitreffen nach Dentlein eingeladen. Endlich gingen wir zur Cali, wenn man es so sagen kann. Es waren ja nur Teile und dann noch in gelb. Aber es war ja eine Cali mit Speichenrädern. Er sagte dann, daß noch ein paar Teile fehlten. Aber er schicke mir die Teile dann per Post. Klingt ja nicht schlecht, habe ich mir so gedacht. Ich versuchte den Preis noch etwas zu drücken, kam aber nur bis 2.500 DM. Ich dachte dann nach langem Zögern, naja gut. Nach langem hin und her bekamen wir auch alles ins Auto hinein. Und los ging es Richtung Heimat, ca. 700 km nach Zeven. Die Rückfahrt war sehr toll über die Kasseler Berge. Ich malte mir die Cali schon aus, ganz in weiß und so. Dann endlich zu Hause. Eine Nacht nicht geschlafen und den Tag auch nicht. Wir waren sehr hinüber, kaputt.

Am nächsten Tag fuhr ich mit meinen Speichenrädern zum Reifenhändler, um die alten Reifen runter ziehen zu lassen. Er fragte mich dann, ob die Guzzi eckige Räder hätte. Er sagte, die Felgen wären platt. Naja, von meinen verträumten Speichenrädern blieben nur noch die Radnaben über. Ich war da erstmal sprachlos. Am Wochenende kamen unsere Freunde, um den Motor zu zerlegen. Nach einigen Schweißperlen war er dann zerlegt: Kolben, Zylinder, vier Kipphebel defekt und der Verteiler festgerostet. Ich ließ schon mal das Getriebeöl ab, es kam nur braunes Wasser. Genauso sah es auch drinnen aus.

Ich will ja nicht groß sagen, daß der Verkäufer mich gelinkt hat. Aber ich fühle mich so, weil er vieles nicht gesagt hatte beim Kauf. Ich warte heute noch auf die fehlenden Teile, die er mir schicken wollte. Ich habe auch

Leserbriefe

schon dreimal telefonisch danach gefragt. Aber leider, es kommt nichts. Ich gebe aber nicht auf, denn die Guzzi soll laufen. Es wird zwar nun 1-2 Jahre dauern, weil daran soviel kaputt ist und noch Teile fehlen, die nicht kommen. Denn als Putzfrau nebenbei verdient man ja nicht sehr viel. Ich habe ja noch meine Kinder zu versorgen und meinen Haushalt. Es heißt also immer noch: Guzzi-Annette sucht Teile. Also Guzzifahren erst in 1-2 Jahren. Und noch mehr sparen. Dann kann ich vielleicht meine Guzzi fahren.
Annette Walter

Tip zum Vergaserabbau Moto Guzzi V 35
V 35-fahrende Frauenärzte oder Leute, die einen Flur durch den Briefkastenschlitz tapezieren können, brauchen nicht weiterlesen. Alle anderen, deren Hände zu ungelent sind und die sich beim Vergaserabbau mächtig ärgern, weil Sie mal wieder nicht an die Befestigungsschrauben des Luftfilters kommen, um ihn vom Vergaser zu trennen, sei gesagt: Nicht schrauben, ziehen! Warum? Das Verbindungsrohr zwischen Vergaser und Luftfilter läßt sich unter leichten Drehbewegungen aus dem flexiblen Gehäuse herausziehen und auch wieder einführen (nützlich ist dabei allerdings etwas Vaseline oder Glycerin).

Ach ja, zur Beseitigung von braunen Verfärbungen am Vergaser benutze ich Petroleum (einpinseln, mehrfach). Es entfernt müheelos die vom Sabberbenzin entstandenen Flecken. Danach abwischen und freuen.
Gruß Andreas Warnken

Hallo Felix!

Ich möchte Dich und die Leser der Motalia auf das neue "Moto Guzzi"-Buch aus der Heel-Technothek-Reihe aufmerksam machen. Zum Preis von 19,80 DM bekommt man 130 Seiten mit ebenso vielen Farbfotos. Der Verfasser ist Mick Walker, der ja schon

von anderen Veröffentlichungen bekannt ist. Deshalb erkennt man doch einige Bilder und Textpassagen wieder. Da aber viele Renner, Exoten und ein Kapitel über die Magni-Guzzis enthalten sind, muß man das Buch für den geringen Preis eigentlich empfehlen. In der letzten "MO" war ein mehrseitiger Bericht über die BEARS-Rennserie mit einigen Guzzi-Fotos. Mich persönlich interessiert besonders die Swallower-Guzzi mit Kettenantrieb auf der Anlasserseite!! Vielleicht hast Du oder einer der Leser ja Bilder oder Informationen, die man in der Motalia bringen kann?! (Über diese Guzzi hatten wir schon 1992 in Heft Nr. 46 einen mehrseitigen Artikel. Die Red.)

Auf einem Teilemarkt in Bochum habe ich neulich die Strada 1000 gesehen, die es ja bei uns offiziell nicht gibt. Sie stand dort als Neumaschine für unter 13.000 DM!! Ich bin mir beim Anbieter leider nicht mehr sicher, aber ich glaube, es war der "Raritäten Oldtimer Service" aus Schermbeck (Angabe ohne Gewähr). Also, alle, die den Tourern nachweinen, sollten sich vielleicht darum kümmern.

Mit LM IV-Grüßen Ralph Bunke

Hallo Felix, hallo Motalia-Team!

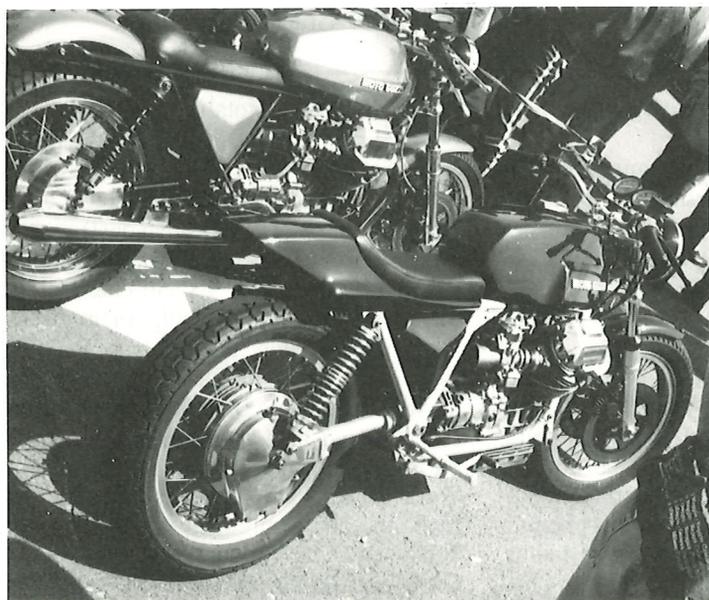
Beim alljährlichen Doppelduplexbremsenaufrauen und säubern fällt mir mal wieder ein, daß jemand mir erzählt hat, daß er jemanden kennt.... (Wir kennen das!)

Also: Wer hat die Amex-Doppelduplex auf Hydraulik umgestellt? Es soll eine Duc im Kölner Raum geben, die mit einem großen Kolben und irgendwelchen dubiosen Zutaten hydraulisch Druck ausübt. Wer weiß was davon? Der nächste Bastelwinter kommt bestimmt! Und nun der Standard-Abschlußsatz: Vielleicht schreib ich ja auch mal was. Wenn ich Zeit hab. (Übrigens - leider hab ich nicht mal Zeit genug zum Mopedfahren!) Trotzdem Dank + weiter so!
Gruß Joachim Skutta

Kuriositäten - Raritäten - Eigenbauten

In dieser Rubrik wollen wir in loser Reihenfolge interessante und außergewöhnliche Motorräder zeigen, die Ihr irgendwann, irgendwo fotografiert habt. Sicher haben viele von Euch interessante Schnappschüsse, die für diese Rubrik geeignet sind, in den Fotoalben.

Auf dem Italdag in Holland hat Frank Eikelkamp im letzten Jahr unter anderen zwei interessante Guzzi-Umbauten entdeckt. Bei beiden Maschinen, die man wohl als Cafe-Racer be-

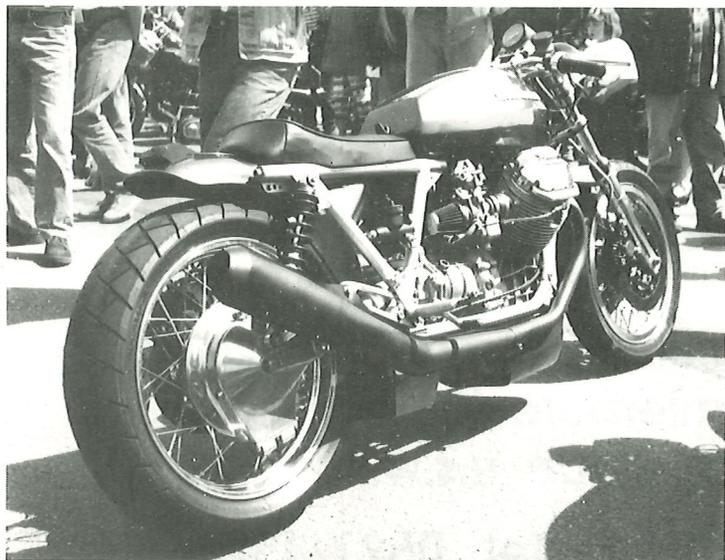


zeichnen könnte, wurde auf alles Überflüssige verzichtet. Man kann also auch einfach durch das Weglassen diverser Bauteile etwas interessantes auf die Räder stellen, es muß nicht immer möglichst viel teures Zubehör sein. Unter anderem wurden die Hecks möglichst kurz gehalten, deshalb muß-

Kuriositäten - Raritäten - Eigenbauten

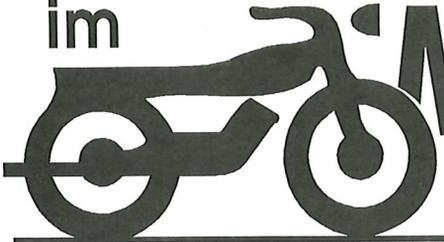


Die linksseitige, hochgelegte 2in2 Auspuffanlage zieht die Blicke auf sich.



ten die Kennzeichen nach links unten an die Hinterradachse versetzt werden. Die Maschinen wirken dadurch gedrungen und bullig.

Ein richtiger Eyecatcher ist die linksseitig verlegte, hochgezogene 2-in-2 Auspuffanlage an einem dieser Umbauten.

im  **Motorrad
Zentrum**

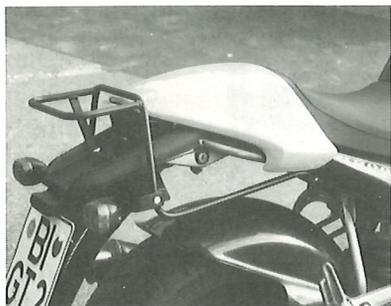
Hökenschnieder GbR

aprilia

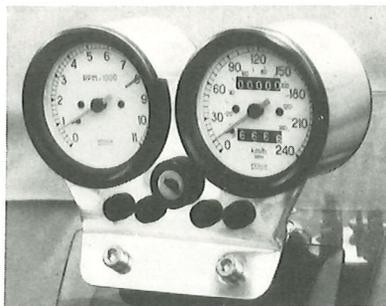
DUCATI

MOTO GUZZI

Vertragshändler Vertragshändler Vertragshändler



Gepäckbrücke für Monster



Alu-Cockpit

**und natürlich Bleifreiumrüstung,
abschmierbare Kreuzgelenke,
Superservice u.s.w. u.s.w.**

Bielefeld Tel. 0521/452445

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

Suche Aermacchi Ala Verde, Tel. 02241/71863

Aspes

Suche Motor von Juma, Hopi oder Kart, auch Tausch gegen Aspes E-Teile und Literatur. Tel. 02853/39241

Benelli

Benelli 500 LS, 654 Motor und viele Teile, 750 Sei, Preise VHS, Tel. 05850/1229

6-1 Kompletanlage für 750/900 Sei, "bsm"-Classic in Chrom, Schalldämpfer rechts nur 799,-, Fa. LUBBike Tel & Fax 0881 61059

Cagiva

Verk. von Elefant 350 Motor und Motorteile von Elefant 650 und 750. Tel. 02464/2876. Su. Alazzurra-Teile und Elefant 350 mit deutschem Brief

Cagiva 350 Moto Cross in Teilen, VB 750,-, Tel. 9.00-12.00 Uhr, 08095/2014

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Suche für Cagiva Alazzurra Halter für Vollkleidung (Hein Gericke) o. Tip z. nachbauen, zurückgelegte Fußbrästen, Stummellenker, Motor 650 ccm o. günstige 650er Alazzurra u. div. Teile. Tel. 0208/661818. Bitte auf Band sprechen - rufe zurück

DUCATI **bimoto**
LAVERDA



Gesselner Str. 1
33106 PB-Elsen

Tel.: 0 52 54/6 68 37
Fax: 0 52 54/6 79 48

Sportfahrertreff und Training
für italienische Motorräder
28.-30.7.95 Misano

Claus Carstens, Hennstedt

Ihr Spezialist für italienische Motorräder im Norden !



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

Ducati

Suche NCR oder Imola Tank und Conti 2 in 1 für Pantah, 09725/4857

SD900 Darmah, Bj. 78, Motor überholt, komplett o. i. Teilen abzugeben, offene 32er im Brief eingetragen. Tel. 08441/82379

Ducati 900 SL, EZ 2/94, Garantie 2/96, 9700 km, rot, Optik wie 900 SS-Nuda, Ölkühler hochgelegt, Bremsmomentabstützung hinten, Kl. Diopapa-Kofflülge vorne, FP 13.700 DM, Tel. 0471/23679

Bremsscheibe, 320 mm, für 600/750 SS, Tel. 04322/5764

Suche original Endtöpfe von 900 SL oder SS + Originalfelgen, Tel. 09282/5997 oder 0172/8104244

Karbonauspuff für Duc. 888, 900 SS und SL, orig. verp., statt 1750,- jetzt nur 1400,-, Jens Buddensiek, Gerh.-Hauptmann-Str. 29, 30926 Seelze

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

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

LM 3, Bj. 84, 57000 km, Lack, TÜV, Kuppl. neu i.A VB 7000,-
Termignoni m. TÜV f. M 900, neu Paar 890,-
Gabel RT 450 kpl. neu 750,-
Smith Instr. f. Einzyl., Tauchrohre SS rund neu, 2x 900 SS
Königswelle, Zylinderköpfe 900 SS und SD u.v.m.

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

Peter **L**ieb Kohlefaserteile

für
DUCATI

**Reichhaltiges Angebot von
Kohlefaserteilen in perfekter
Qualität : z. B.:**

- Zahnriemen - Abdeckungen für alle Typen
(mit eingearbeiteten Alubüchsen an den Ver-
schraubungspunkten)
- Airbox 748 / 916 " Rahmenverstärkung "
- Kupplungsdeckel, Ritzel- und Armaturen -
Abdeckungen für alle Modelle
- große Auswahl an Monsterteilen

Frühjahrs - Angebot

Kohlefaser - Motorkit für 900er Modelle



*Zahnriemen - Abdeckung, Kupplungsdeckel
geschlossen, Ritzelabdeckung DM 549,-*

Preisliste "kostenlos" anfordern

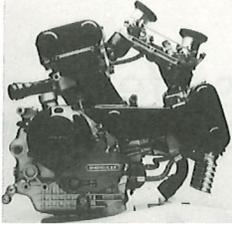
Peter Lieb

Deutstetter Str. 22

72519 Veringenstadt

Fon. u.Fax : 0757777664

Motalia Anzeigenmarkt



SCHNYDER CORSE

Produkte aus dem BOT-Shop von
Edgar Schnyder -
748 / 916 Zahnkranzaufnahme

POGGIOLINI Schrauben &
Motor, Rahmen und Verkleidungs-Kits

MR Produkte Fußrastenanlagen & Spezialteile

FUEL INJECTED MOTORCYCLES

Diagnose & Tuning Handterminal, Chiptuning, LCD /
LED Lambdamessgeräte, Datenaufzeichnung

SCORPION & SIL Auspuffanlagen



promSpo Thomas Ratsch
Thierschstr. 4 / 2OG
D-80538 München
TEL.FAX +49-(0)89-29160773



175er, Bj. 1955, o. Pap., 2000,- DM,
0561/492102

Für "Ducatisten", 125 Ducati Rego-
larita, Bj. 76, nagelneu, 0km, 2 Takt,
6 Gang, etc. zu verkaufen. VB
5.550,- DM. Tel.: 030-7203-5884
(tagsüber), 030-8333576 (abends)

Ducati HR 1 mit Mille Motor zu verk,
FP 12500,-, Sa. + So. 07021/2462

Ducati 400 SS Junior Nuda, EZ 9/
92, DNL, 5000 km, wahlw. 25/31
kw, Extras, 1A-Zustand, 8000,-, Tel.
05677/6102

Suche Ducati Pantah 600 SL, Tel.:
06620/7287 ab 18.00 Uhr

Verk. DNL 916 Strada, 2700km, 1a,
Bj. 94, VB 27500,- DM, Tel. 089/
3155730

Für Ducati 851/888/900 Marchesini
Magnesium Räder 3.5 und 6.0 Zoll,
neuwertig, 1900,- DM, Tel: 0231/
778008

750 SS mit Halb- und Vollverklei-
dung, Sonderlack, Kohlefaserkotflü-
gel V + H, Stahlflexleitungen V + H,
Bj. 92, 23 Tkm für 9900,- DM VHB
zu verkaufen. Tel. 06221/862143
nach 19.00



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

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI

bimoto

RPR Ducati

Deutscher B.O.T. Meister '91



Freier Ducati Händler

Exclusive Zweiräder * Top Service

Motor Tuning u. Optimierung * Fahrwerke

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

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

RPR Monster pur Ltd. nur bei uns

2 Jahre Garantie auf alle Neufahrzeuge - ohne Begrenzung

Ersatzteilversand per Express

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

Exclusive CNC-gefräste RPR Spezial Teile für Ducati Modelle

Fußrastenanlagen mit Exzenter und Zubehör f. 750/900/888/900 M.	849,-
Bremsankersystem mit Zugstrebe incl. Stahlflex f. alle Modelle	549,-
Motorentlüftungsstutzen mit Kühlrippen und Ölabscheider dto.	129,-
Alu Stummellenker in verschiedenen Ausführungen f. 750/900/888	ab 198,-
Alu Kupplungskorb CNC-gefräst f. 900/851/888/888 CORSA	549,-
Original Kupplung Corsa 888 m. Magnesiumdeckel, kompl.	2500,-
Original Kupplungsdeckel CNC-gefräst f. 900/851/888	139,-
Kupplungsdeckel Kevlar Ducati Corsa f. 900/888/ 900 M	349,-
Alu Öleinfüllstutzen CNC-gefräst f. alle Modelle	25,-
Ducati Modell 888/851 1:9 im Show Kasten fertig montiert	125,-
Ducati Modell 888/851 1:9 Bausatz Metall	79,-

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

Alu-Deltaboxfahrwerk mit TÜV für alle Zahnriemen-Ducatis

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

Katalog ist in Arbeit!!!

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

Motalia Anzeigenmarkt



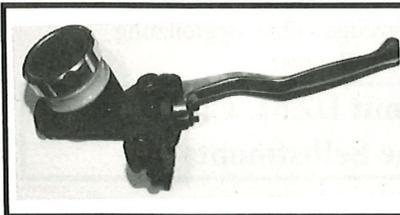
**DUCATI
DEVELOPMENT
DORTMUND**

**MISSUNDESTR. 77
44145 DORTMUND
TEL. 0231/833516
FRX. 0231834632**

NEU

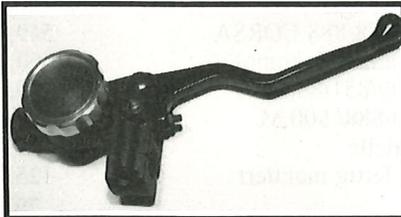
**Braking Power from Sweden:
AFP ø19mm Handbremspumpen
Kein Fading! Optimaler Druckpunkt!**

Version 1 für Stummellenker



ø 19 mm Handbremspumpe für DUCATI 750 SS - 900 SS - 851 - 888, Honda RC 30, etc.; externer Behälter möglich! DM 380,-

Version 2 für Tourenlenker



ø 19 mm Handbremspumpe für DUCATI Monster, u.a. DM 380,-

Verkaufe 900 SS, rot, ??, 51 kw, 24 Tkm, Imola Tank, Imola Hocker, Contis, SS Halbschale, 40er Dell'Orto, Stahlflex, Bj. 83, 1. Hd., VHB 15.000,-, Tel. 0261/76298

900 MHR I, Köwe, Bj. 81, guter Zustand, orig., 20 tkm, DM 12000,-, 02041/57814

Verkaufe Rahmen ohne Brief und Felgen für Ducati 500 Desmo Sport, Tel. 0911/3071517 am Abend, öfter probieren

600 Pantah, silber, Bj. 81, 20 tkm, Orig.-Zust, DM 6000, 02041/57814

750 S (Rundmotor) gelb/schwarz, Motor OK, Preis 14.500,- DM, 750 GT (Rundmotor), rot, 16.000 km, wie neu, Preis 8.900,- DM, Telef. 06843/1798

Verk. von 900 SL, Bj. 94: Verkleidungsscheibe, Zahnriemendeckel, Ritzelabdeckung, Kettenabdeckung, Schutzblech hi., Blinker hi., 08061/35742

Hallo Teilehändler! Vorschlag von 6 selbstschraubenden Ducatifahrern (neue Modelle): Wir bestellen alles bei Dir, und Du gibst uns ordentlichen Rabatt. Alles weitere unter: 02402/36606. Übrigens: Wir werden immer mehr.

Verk. 900 S2, Bj. 83, 19,5 Tkm, Conti + Silentium, ø 40er offen. VB 13.800,-, Tel. 08501/8125

Verk. Ducati 900 SL, rot, ca. 1300 km, orig. DNL, 2-Jahres Garantie, 1. Inspektion erledigt, keine Rennen, noch keine Zulassung! VB 16900,-, Tel. 0571/72969

Sigma Sport Fahrradacho in 52 mm Alu-Instrumentengehäuse mit Beleuchtung. Funktion von außen bedienbar. DM 135,-, Tel. 07742/7235

Verk. für 900/750 SS, Stummel rechts neu DM 50,-, Kotflügel vorne, rot, gebr. DM 120,-; oder alles zusammen DM 150,-, T. 0471/23679

Vorderrad für Single (Radelli-Facem-Beverate-Stahlfelge mit Trommelbremse), VB 250, 0421/3761157

Sitzbank 750 SS kompl. DM 400,-, Auspufftöpfe original 750 SS DM 300,-, Kotflügel vo. u. hi. original /50 SS DM 100,-, 02151/303640 ab 18 Uhr

Verkaufe Vergaser-Kompletsatz (Dell'Orto) für Ducati. Neupreis DM 1100,-, VHS DM 750,-, Tel. 06224/75896

DUCATI RICAMBI WEID

jetzt anfordern!





KATALOG 94/95

DM 15,- in Briefmarken

TEL. 06341/61071 FAX 06341/63987

Am Bahnhof 8 76829 Landau

Motalia Anzeigenmarkt

Julius Ilmberger

Kohlefaserteile
 Hahilingastr. 5 · 82041 Oberhaching
 Tel. 089/6133893
 Fax 089/6134094

Kohlefaserteile in Erstausrüsterqualität

z. B. 916/748 Kettenabdeckung DM 309,-
 916/748 Kotflügel vorne DM 299,-
 916/748 Nummerntafelhalter DM 339,-

Sämtliche Kohlefaserteile für 916/748
 und Supermono lieferbar

750er Königswelle mit Rundmotor
 an Bastler zu verkaufen. Motor zer-
 legt, Preis 5000 DM, Tel. 04977/
 291

1 Paar Auspufftöpfe von Ducati Su-
 perlight A04/B04, neuwertig zu verk.,
 VB 600 DM, Tel. 07577/1392

Verk. 900 MHR, Bauj. 82, km 27000,
 WiWo Brensanl., div. Verkleidun-
 gen, VB 11800,-, Tel. 05821/42856

Im Vertrieb

Bellit

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

METALLSCHLEIFEREI SCHRÖDER
 Tel. & Fax 02841 / 50 77 75

GLANZPUNKTE SETZEN



350 Desmo, Bestzu-
 stand., kompl. neu auf-
 gebaut, ca. 400 km, 17
 PS Vers.kl., DM
 8.950,-; Einzylindertei-
 le f. 250-350-450 Mo-
 torgeh., Zylkpf., Zyl. +
 Kolben, Getriebe usw.,
 Räder, Borranis,
 Bremsen usw., Tel.
 089/846550

Ducati 900 HR 1, NCR
 Umbau, EZ 82, 44
 Tkm, Motor vor 8 Tkm
 überholt + optimiert,
 sehr guter Zustand,
 umsth., evtl. Inzah-
 lungnahme, 12.650,-
 DM, 07561/6922

Für 900 SS KöWe: 1 Interferenz-
 rohr und 2 Chrominstrumente, klein.
 Für 900 SS, Bj. 90, Federbein, Kot-
 flügel v. + h., Krümmeranlage, Elek-
 trik und Kleinteile. Fußrasten und
 Ölkühler mit Schläuchen für 900
 SS. Für Monster: 2x Schwinge, 2x
 Elektrik, 2x Federbein, Gabel, 2x
 Bremsanlage hinten, Hinterrad,
 Bremssattel vorne, Fußrasten, Car-
 bonteile, Armaturen, 2x Vergaser +
 Kleinteile, 2 Carbon/Edelstahl-
 Dämpfer ohne TÜV für Monster
 700,-; 2x Webervergaser, Tank für
 SS '93 + 2 Reifen M 89 + A 89
 Michelin 130/170 neu, 450,-; Tel.
 06132/2927 oder 73406

ITALO - SCHMIEDE

Motorräder · Zubehör
 Ersatzteile
 Spezialanfertigungen

OLLI Oltmanns



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

Motalia Anzeigenmarkt

4 - TAKT STUDIO

750/900/851/Monster Sport-Alu-Auspuff
851/900 Superlight-Style (hochgezogen)
888 Satz für 851
926 Omega Satz

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 - Eproms 220,- DM
K+N Luftfiltersatz mit Rahmen (oberes Luftfiltergehäuse entfällt, enormer Luftdurchzug). Für alle Modelle 180,- DM
Stahlflexbremschläuche vorne. Für alle Modelle 169,- DM
Bremsseibenumbau 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 Gebrauchtteilager !

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

775.- DM
840.- DM
1.800.- DM
2.600.- DM

900 SS KW und 900 SD KW Teile: Silentium 079984.100 und 079984.105 fast neu, Doppelsitzbank neu für 900 SS KW mit Schlüssel, Tacho Veglia neu für Königswelle 900 SS, Drehzahlmesser neu für 900 SS KW Veglia, Armaturenbrett neu mit Zündschloß und Schlüssel für 900 SS KW, Anlasser neu für 900 SD KW, Kupplungsdeckel für Boschzündung für 900 SD KW gebraucht, Kupplungsdeckel für Boschzündung für 900 SS KW neu, Getriebehauptwelle für 900 SS KW neu, Kolben neu 86,4 für 900 SS KW, Paar Stummellenker mit Kupplungshebel original 900 SS KW, Tachometer gebraucht für 900 SD Nippon-Denso, Bosch H4 Chromring Reflektor u. Glas neu für 900 SD KW, Bremscheiben 4-Loch ø 280 neu, Vergaser 40er Dell'Orto mit Tupfer gebraucht, Gabelbrücke oben u. unten für 900 SS KW ø 38 neu, Standrohre ø 38 neu für KW, Kickstarter neu für 900 SS KW, Hauptständer neu für 900 SS KW, alles VB, Tel. 08459/1421

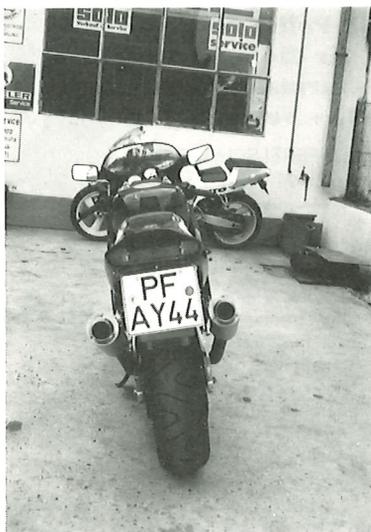
Ducati 350 GTL, Paralleltwin, Bj. 75, 35 TKM, 27 PS + GTV km, erste Inspektion gemacht, 350 in Teilen, Gesamtpreis 15300,-, Tel. 06132/1092 od. 2400,-, Tel. 07534/7365 06132/2927

Heckteil mit Höckersitzbank

- Licht-Blinker integriert
- Kennzeichenhalter aus Carbon
- Radabdeckung ausziehbar
- mit TÜV-Gutachten
- für Ducati 400 SS, 600 SS, 750 SS, 900 SS, 900 SL

Einsitzer DM 920,-
Zweisitzer DM 1250,-

Karl W. Klumpp
Motorräder u. Zubehör
Stuttgarter Straße 8
71735 Eberdingen
Tel. 07042 / 7171
Fax 07042 / 78622



Motalia Anzeigenmarkt

transmoto

Tuning, Optimierung, Race-Parts für Ducati
Kostenlose Preisliste anfordern

Neue Duc's: 900 SS Carenata DM 18.800,--

750SS Carenata DM 14.750,--

900M Monster DM 17.400,--

Top-Gebrauchte

888 Strada Biposto DM 18.650,--

851SP, NCR, Öhlins, Top, DM 20.500,--

900 SS, wie neu, für DM 13.400,--

Weitere gebr. und neue Duc's? Anfragen!

transmoto U. Pfaff 56379 Winden Obertalstr. 4b

Tel.: 02604/6166 Fax: 7458

Verkaufe 600 Pantah Verkleidung leicht def. 80,-; Verkleidungsscheibe getönt neu. 100,-; 2 originale Conti Endtöpfe 200,-; Heckteil original 100,-; Tank original 150,-; Seitendeckel je 25,-; Luftfilter 50,-; Tel. 0571/46813 ab 18.30 Uhr

Hallo Ducati-Fans! Verkaufe NCR-Fuchsaufkleber zum St.Preis: 7,50 DM + Versand. Bei: Glas G., Wiesenzeile 21, 83278 Traunstein. In: bar od. Euro, Tel. 0861/64236 bei Fragen

Suche: schwarzes Brembo Vorderrad 3,5 x 17 für 750/900 SS; Michelin M59X in 170/60 x 17 von Serienfelge; schwarze Sitzbank + Luftfilteroberenteil von PASO 750/906/907. Tausche: 40 mm Tupper Dell'Ortos von SSD gegen ebensolche mit Choke und rote Monster Lackteile (Voko, Tank, Bürzel) gegen solche in schwarz! Tel. 0231/833516, Fax: 0231/834632

1x Brems- u. 1x Kupplungshandpumpe kompl. für Ducati 900 günstig zu verk. Tel. 07577/1392

Ducati 350 Vento, 1 Zyl., Bj. 80, 14 TKM, 27 PS, TÜV 12/96, 5000,-, Tel. 07534/7365

900 SL, gelb, EZ 06.94, 10.400 km, alle KD, noch 15 Monate Garantie, Carbonendschalldämpfer offen + original Endschalld., 14'er Ritzel, neuer Hinterreifen, Preis VB, 0911/591617

Gilera

Saturno, EZ 93, 2000 km, Stahlflex vorne u. hinten, 160 ME 1, kleine Blinker, Montageständer, Tankrucksack, Zustand 1a, Zubehör, FP 8990,- Tel. 06636/944 (Norbert verlangen)

Guzzi

Moto Guzzi Le Mans I, guter Zustand. Tel. 05850/1229



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

Zum Beispiel:

V 35 I-II * V 50 I-III-Monza

TT-Enduro * V7 * GT * T3

California * Le Mans, usw.

Jede Menge Guzzi-Ersatzteile, Zubehör direkt aus Italien.

-Täglicher Versand in alle Ecken der Welt-

Bitte unbedingt unsere Preisliste anfordern:

MTS-Ricambi

Huntloser Straße 105

26203 Wardenburg/Astrup

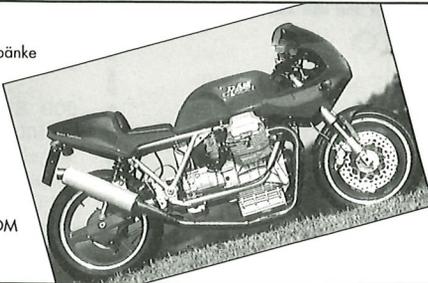
Tel. (0 44 07) 2 07 18 * Fax (0 44 07) 2 07 17

Direkt an der A 29

Ausführung sämtlicher Arbeiten an Motoren, Getrieben, Kardanübersetzungen, Spezialanfertigungen, Doppelzündungen, TÜV-Abnahmen.

Motalia Anzeigenmarkt

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



DÄS
MOTOTEC

DÄS - Spezialteile

Zeitlos schön - perfekt im Detail

DÄS Mototec Gschwendnerstr. 34 73577 Birkenlehe
Tel. 07176 - 3729 Fax 07176 - 1388

Cali 2, EZ 6/83, schwarz, Speiche, bleifrei, V2A-Schrauben, orig. Räder, 2tes Windschild hoch, viel Zubehör, Zustand 1, 10800,- DM, 0981/61344 werktags ab 17.00

Suche Moto Guzzi Nuovo Falcone 500, Tel. 05223/8536 Österreich

Suche Moto Guzzi V 1000 Convert, Zustand egal, Tel. 05223/8536, Österreich

Biete neuwertige Konis für LM 1 u. 2, Schwinge LM3, Original-Gabel komplett LM 1, Fußrastenanlage orig. LM 1, diverse Kleinteile, Preise günstig und VB, Tel. 08292/1034 ab 18 Uhr od. Anrufbeantworter

T3, Bj. 80, Ex-Polizia, Tank 1000 S, LM-Fahrwerk, VB 7.500,-, Tel: 05321/22709

Le Mans III, Bj. '82, TÜV '96, 55 tkm, mit Halbschale + Doppel-Höcker-sitzbank, Schajor-Krümmer eingetr., Konis, Agostini-Rasten, Tank von LM 1, Zubehör, original Sitzbank Doppel + Solositz, mögl. Umbau Vollverkleidung mit Heckteil, Piranha-Zündanlage, VB 9500,- DM oder Tausch gegen: MG 850 T3 California, MG California II, MG Mille GT, Tel. 02254/83175

Metallkoffer schwarz mit Trägern für 850 T VHB 500,-, runde Ventildeckelbügel 20,-, Tel.: 05272/8945

transmoto bietet an: Nockenwelle LM3, neu gehärtet für DM 179,-, 2 x Nockenwelle P3, neu geschliffen und gehärtet für 199,-, Nockenwelle V7, geschliffen, gehärtet und poliert für 215,-; Ansaugtrichter, 115 mm lang, Alu pol. für 36er/40er Verg. je Satz DM 149,-; Kurbelwellen, neu geschl., gehärtet u. pol. Stück für DM 499,-; 2x Zylindersatz, LM3, orig. 20000 km, kompl. für 199,-; Pleuelsatz, LM, neu gerichtet und gebücht, für DM 300,-; diverse Getriebeteile, Preis ?; Getriebegehäuse 5-Gang, DM 185,-; Getriebegehäusedekel 5-Gang DM 110,-; Speichenradsatz 2.15/2.50 x 18 Zoll, komplett, einbaufertig, neu für nur 1300,- aus Rücknahme; Schaltwippen für 850 GT, neuwertig, für 90,-; Stück; Umlenkome für 36er Verg., wie LM1, ein Paar für 69,-; und vieles weitere mehr!!! Tel.: 02604/6166, Fax 02604/7458

TEAM VAHRENKAMP
2-RAD FACHMARKT

Benzweg 7
32584 Löhne-Mennighüffen
Tel. 0 57 32 - 7 17 11
Fax 0 57 32 - 7 10 18



Ducati



Moto Guzzi

Wir haben die Auswahl

DUCATI, Cagiva, MOTO GUZZI, Husqvarna, Husaberg

Verkaufe V 65 TT, EZ 10/89, 31.000 km, Moto Spezial Auspuff + Hauptständer, Stahlflex, 3500,- DM, Tel. 004134233605 (Schweiz, Nähe Bern)

Verkaufe Moto Guzzi 1000 S, Bj. 9/92, 20.000 km, 1. Hand, viel poliertes Alu, VA-Schutzbl., Drehmoment-nocke, elektr. Zündanlage, TÜV neu, K+N eingetragen, VB 12600,-, Tel. 06832/7396

Motalia Anzeigenmarkt

Suche für V7 Sport Schalthebel, Fußbremshebel, Hinterradnabe, evtl. komplettes Hinterrad und Lafranconi, Tel. 040/6409567

V7/Special in Teilen zu verkaufen, nur komplett, Preis VB 4200 DM, Tel. 02842/719253

V7 Spezial, 750 ccm, 50 PS, Motor überholt, Lack, Kupplung neu, sw-tauglich, 6.500,- DM, Tel. 05406/2398

Verkaufe: LM 5, Bj. 89, 17000 km, 1a-Zustand, Moto-Italia Rasten, Alu-Cockpit, Syncro-Vergaser-Steuerung, TÜV neu, Lafranconi (Chrom), offene Trichter, Ventildeckel poliert, Alu-polierter-Lima-Deckel, Anlasser-Edelstahl-Abdeckung, Schraub-Ölmeßstab, anderer Auspuffsammler, u.s.w., Preis 9000,-, Tel. 09871/1715, Raum Nürnberg/Ansbach

Stomello, neue Sitzbänke 160,- DM, Vergaser Dell'Orto VHBZ 20 neu 80,- DM. Suche für Lodola 175/235 ccm Ersatzteile u. technische Unterlagen. Tel. 040/5511086

Ralf Tholen

Ersatzteile und Zubehör für MOTO GUZZI

Kreuzgelenk für MOTO GUZZI

inkl. Stützlager und Versand

DM 209,00 DM

täglicher Versand (außer So)

50189 Elsdorf, Köln-Aachener-Str. 215

Fax und Telefon: (02274) 1884

Meine Öffnungszeiten: Dienstags 17:30 - 18:30
Freitags 16:00 - 18:30
Samstags 09:00 - 12:00
oder nach Vereinbarung



Doppelzündung pro Kopf 125,- rund
150,- eckig

Schwungmassenerleichterung
incl. wuchten 250,-

präz. **Öldruckmanometer** weiß
ersetzt anfällige Öldruckschalter
kompl. anbaufertig 120,-

Tourenlenker "Old Style",
limitierte Auflage 189,-

1200 ccm für DAYTONA
kompl. 2980,-

Top Gebrauchtmotoren

Reinhard Bäcker Am Bült 4 48366 Laer
Tel. 02554/6475 Mo, Di, Do, Fr 13.00-17.00
Fax: 02554/6476

Mille GT etc. Auspufftüte
und Sturzbügel rechts,
leichte Kratzspuren, an-
sonsten 1A, 50 DM,
06131/53216

Verkaufe kompl. überhol-
tes 5-Gang-Getriebe
1300,- (von Fachwerk-
statt), Cali 2-Motor VB
1200,-; V65 Motorgehäu-
se 200,-; Mille GT-Unter-
züge 150,-; Tel. 07123/
6470 abends

**Kostenlose private
Kleinanzeigen können
auch telefonisch oder
per Fax aufgegeben
werden! Die Verwen-
dung des Vordruckes
ist nicht erforderlich!**

Verk. LM 3 Tank, rot, VB
80,-, Tel. 05252/6854

850 T Reparaturanleitung 40,-;
Werkstatthandbuch 20,-; Ersatz-
teilkatalog 10,-; Metallkoffer
schwarz mit Trägern VHB 500,-
05272/8945

LM IV, Bj. 87, TÜV 5/96, 67
Tkm, rot, Castrol-Synthetiköl
(kaum Ölverbrauch), 18-Zoll-
Vorderrad, Stahlflexleitungen,
Classik-Halbschale mit Alu-
Cockpit, Wechselhöcker (ww. 1
bzw. 2 Mann), Ochsenaugen an
Stummel, Batriekasten unter
Getriebe, Lafras, incl. aller Ori-
ginalteile (Sitzbank, 16 Zollrad,
etc.), 9500,- DM VHB, Tel.
06202/24059, Markus

Verkaufe original Fußrasten für
LM IV, original Seitendeckel u.
Heck mit kompletter Rückleuch-
te für LM IV u. V. Heckpaßt auch
bei Lario. 06834/56609 evt. An-
rufbeantworter

Motalia Anzeigenmarkt

Cali II, Bj. 86, 47.000 km, Zustand 3, DM 8.500,-, Tel. 030/3736910 Anrufbeantworter, Fax 030/3738561

Verk. LM 3-Teile aus Umbau: Tank 250,-, Seitendeckel a 40,-, Heckspoiler 10,-, Vorder- und Hinterrad Knickspeiche 350,-, Lampenverkleidung mit Scheibe und Motorspoiler 180,-, Lampe + Halter 40,-, Instrumentenkonsole kompl. 230,-, Gaman-Sitzbank 80,-, Zylindersatz komplett 2x 250,-, Auspuffanlage mit Figaroi-Dämpfern 250,-, viele Kleinteile, Tel. 06732/3510

Suche nach unfreiwilligem Körperkontakt mit einem Mercedes Benz für Moto Guzzi 250 TS folgende Teile: rechter Seitendeckel (auch 850 T3), Schaltgarnitur (Blinker, Licht, Hupe), Tel. 02241/71863

Le Mans I, Bj. 76, original bis auf Frontverkleidung u. Bremsanlage, Lafranconi, neu bereift, VB 6900,- Tel. 08441/82379

Suche Rundmotor ab 850 ccm/ab 850 T, Zustand egal/auch defekt. Tel. 04208/2636

Suche Infos über K+N-Filter an VHB Vergasern, evtl. auch Briefkopie (1000 SP). Rufe zurück. Tel + Fax 09131/450252

2-1 Kompletanlage für 1000 California mit EG ABE, "bsm"-Classic in Chrom, Schalldämpfer links nur 549,- auch für andere Modelle 2-2 Anlagen (ohne EG-ABE) in Edelstahl oder Chrom lieferbar, Fa. LUBBIke Tel & Fax 0881 61059

Moto Guzzi LM V, TÜV 7/96, 60 kw, Original-Zustand, Bj. 88, 48 tkm, Preis VB 7700 DM, nach Dirk fragen (von 9.00 - 19.00 Uhr)

850 LM II, Bj. '79, Forcella Italia, ohne Verkl., 1 Mann Höcker, Stahlflex..., opt. 3-4, dazu 1 Vorderrad und Rep. Handbuch, 040/489760, WE 05823/6324



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.... 239,-
- ◆ Synchronster - Quecksilbersäule für 4 Vergaser robuste Ausführung, nahezu unzerbrechlich mit Vergasereinsteleinleitung 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

1000 SP/NT, Bj. 82, Classic Umbau, offene Lafras u. orig., 30 mm Rundschieber mit Beschl. Pumpe, offene Trichter, mit viel Zubehör, VHB 6800,- DM, Tel. 0451/706740

Galetto Roller 175 ccm, rot, guter Zustand, alles Original, Bj. 1953, VB 4000,-, Tel. 07566/1747 priv., 08382/702150 geschäft.

Verk. Mikuni MT 40 mit Düsen und Unterlagen, neuwertig, 550,-, Tel. 04321/38482

Verk: für Cali III Tacho, Drehzahlmesser, Kofferträger u. Gepäckbrücke, alles Chrom. Günstig! Tel: 09346/421

Motalia Anzeigenmarkt



Vertragshändler

DIE Werkstatt

hier arbeiten Motorradfahrer
für Motorradfahrer

Inh. Stefan Kühn
Ockenheimerstr. 13
55435 Gau-Algesheim
06725-1717 Fax 6304

Restaurationen, Umbauten,
Spezialanfertigungen nach Wunsch
Moto Guzzi Edelteile

Suche für Le Mans 3 Umbau folgen-
de Teile: Upside-Down-Gabel (Sho-
wa, Öhlins, White Power etc.) mit
Lenker-Stummel und Kotflügel,
Brembo 4-Kolben-Zangen, schwim-
mende Bremsscheiben vorne und
hinten, PVM 3Speichen-Felgen
3,5x17 und 5,5x17, sowie passende
Schwinge dafür. Umbau + TÜV-Tips
für oben genannten Umbau werden
gerne entgegengenommen. Tel.
04732/455 ab 18 Uhr

Biete LM2 Original 38er Krümmer
60,-; 40er Krümmer geteilt 100,-
DM, Piranha Zündung elektronisch,
noch nie benutzt, orig. verpackt 180,-
DM, Tel. + Fax. 07972/6553

Suche Blinker vorne für Verkleidung
SP 1, Tel. 04321/38482

Suche Bremsscheiben von Califor-
nia III oder gleiche. Tel.: 040/
6684167 ab 19.00 Uhr

Verkaufe Moto Spezial Instrumen-
tenkonsole f. LM/Seite 44 f. DM
200, Tel. 089/362621 ab 17.00

Moto Guzzi SP-NT, 950 ccm, 61
PS, EZ 84, 50000 km, TÜV 10/95
a. W. neu, Koni-Dämpfer, Cali II-
Lenker, orig. Verkleidung vorhan-
den, DM 5600,-, Ralf Degner,
Rainweg 67, 69118 Heidelberg

Suche H+B Kofferträger für LM
III, außerdem Classic-Halbscha-
le (mögl. im Tausch mit Moto-
Italia VVK), Tel. 04873/1379

transmoto bietet an: Krümmer
li V 50 Monza neu, original für
DM 50,-, Motor LM 3, neu aufge-
baut, 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-Garantie!
Motor LM1, aufgebaut wie LM3
Motor beschrieben, 88 mm Zy-
linder, oder größere gegen Auf-
preis möglich, für 3995,- mit
tmg-Garantie! Motoren auch im
Tausch gegen Verrechnung mög-
lich! Wir kaufen an: Nockenwel-
len LM 1-3, V7, V7 850, P3/Kipp-
hebel v. LM's, Stößelstangen.
Tel.: ab 19 Uhr 02604/6166, Fax:
02604/7458

V7 Sport, Bj. 72, offene
Trichter, Lafranconi, guter
Zustand, 2. Hd., VHB 8700,-
Tel. 07524/5793

V 35 II, Bj. 82, TÜV 6/96,
36000 km, rot, gepflegter
Zustand, VA-Schrauben,
orig. Lenker-Tour-Scheibe,
Gepäckkofferträger, neue
Kardanwelle + Auspufftöpfe,
Gabelstabi, 2900,- DM,
Tele. 09131/15323 ab 18.00
Uhr

Verkaufe LM 4 Schwinge
mit Lager und Hinterrad mit
120 Pirelli, Preis VB; Suche
für V 65 TT 2in1 Auspuff
(Moto Spezial) und Auspuff-
krümmer, Tel: 040/5291132

Magni-Schwinge, für 850TV7-Sport
Bremsankerplatte vorne rechts ge-
sucht, Tel. 02382/3380 ab 20.00

**Private Kleinanzeigen sind in
der Motalia kostenlos! Für
gewerbliche Anzeigen bitte
Anzeigenpreisliste anfordern!**

LM III Classicumbau, Bj. 82, 19 Tkm,
TÜV 6/96, WBO Tank lang, V7S
Sitzb., Alucockpit, Marzocchi v. u.
h., Ansaug gerade u. offen, Stucchi
Auspuff u. Fußr., VA Kotflügel, usw.
VB: 8900,- DM, 05241/20283

Verkaufe Lafranconi (schwarz), Sitz-
bank, 1 Vollverkleidung für Le Mans
4, Lenkverkleidung, Tel. 05308/4129

Für LM IV Auspuffanlage und Sitz-
bank jeweils komplett sowie Verklei-
dung und Räder mit Bereifung (ca.
80 %) zu verkaufen, Teile in gutem
Zustand, Anruf lohnt: 03501/48682

Vergaserdeckel aus Alu, poliert, für
V 35 bis V 75 mit Rundschieberv-
gaser. Robuster und schöner als
Plastik. DM 29,-, T. 0761/64611

Moto Guzzi Cali III, Bj. 4/92, 71 PS;
14000 km, gr. Scheibe, Koffer,
schwarz, sehr guter Zustand, div.
Extras, VB 12.800,- DM, Tel. 04101/
402261

>> Le Mans <<

Guzzi-Sportmotorräder
E. Kippenhan
55288 Schornsheim
Tel. 06732/61951

**ständig gebrauchte
+ restaurierte Le Mans
1/2/3 + Umbauten
+ Service**

Motalia Anzeigenmarkt

Koni Stoßdämpfer, nagelneu mit lebenslanger Garantie für LM 3-5, Cali 2-3, T5, SP 2-3, 1000 S, Mille GT, 330 DM, LM 3 Schwinge, rot pulverbeschichtet, 250 DM, Tel. 0221/131655

V7750, Bj. 70, Zustd. 1-2 mit BW Anschluß, Pr. VHS, Tel. 06392/1432

transmoto bietet an: Bremskörbe für Originalbrems scheiben LM 1-3 Satz für 60,-; 2 x Handbremspumpe PS 16 mit Behälter für 190,-; 2 x Handbremspumpe PS 15 mit Behälter für nur 172,-; 2 x Handbremspumpe PS 15ORO, oh. Behälter für nur 189,-; 2 x Bremszange P 08, neu für je DM 199,-; 2 x Bremszange P 430/34C, Vierkolben, je 415,-; 2 x Fußbremspumpe PS 12 (druck) ohne Behälter für 95,-; Auspuffkrümmer 2in1, 40 mm Krümmer, für alle LM's, für nur 299,-; Superbikeauspuffanlage, 2-2, V4A-Krümmer, 42 mm, Alukrümmerflansche, Endtöpfe aus V2A und Alu, absolut neuwertig (90 km drauf, weil Vorführteil) für nur 980,-, paßt auf alle Guzzis! 2 Sätze tmg-Ansaugstutzen Alu, poliert, gerade für 36er Verg. 129,-; Pleuelsatz, neu gebücht und gewinkelt, 7000 km, DM 499,-; Aludeckel für PS 13 Bremspumpe für DM 29,-, Lafranconis, 40 mm LM1, schwarz, 4 Monate jung, Satz für DM 419,-; Schalthebel und Wippe 850 GT, neu, zusammen für DM 199,-; Gasgriffe Tomaselli für alle LM's für nur 69,-; Tel. ab 19 Uhr 02604/6166, Fax: 02604/7458

Suche Speichenfelgen für Moto Guzzi LM IV, Tel. 0661/62766

Verk. Moto Guzzi Cali II, Bj. 86, ca. 35000 km, Speiche, Orig.-Lack-schwarz, Top Zustand, FP 12500,- Tel. 04946/719

850 T in Teilen: Motor 2000,-, Getriebe 500,-, Hinterradantrieb 300,-, Borrani Hochschulter VA900,-, Tank 80,-, Gabel komplett 400,-, viele Kleinteile, Tel. 06732/3510

Roadster IE



CONVERTEX, Aachen

Moto Guzzi 2-Ventiler mit Weber Einspritzung



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

Katalog DM 3,- in Briefmarken

Motalia Anzeigenmarkt

Suche: P+W 1/2-Mann Höcker mit allen Halterungen, Rücklicht u. Blinker u. Seitendeckel für LM V. Suche Max Leistungskrümmen für LM V. Suche: Speichenräder für LM V. Alle Teile in gutem, gebrauchtem Zustand gesucht. Sterber Hans, Buchenstr. 10, 91575 Windsbach

Für LM 3 Original-Teile: z.B. Verkleidung, Ständer, Luftfilter, Cockpit, Lenker, Gasgriff und viele Kleinteile, Tel. 02596/2336 ab 18h

LM 1, Bj. 78, TÜV 3/97, 948 ccm, DMC Kennlinienzündung, Stirnräder, Silent Hektik Regler, 40er Lafranci und Krümmer, 38er Marzocchi Gabel, Koni, Moto Italia Rasten, Stahlflex, freies Rahmendreieck, Einmann-Wechselsitzbank, neu bereift, alle Originalteile vorhanden, VB 9180,- DM, Tel. 0203/371500

1000-SP-Teile aus bassa-lunga-Umbau: Tank 200 DM, Gabel 250,- DM, Blech-Seitendeckel Pr. 100,- DM, Schwinge 150,- DM, usw.! Tel. 05751/44707

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

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

ANGEBOT !
Le Mans III, orig. 7.500,-
V 50 Monza, blau 3.200,-
650 TT Enduro 4.500,-
650 NTX Enduro 4.600,-



Sigma Sport Fahrradacho in 52 mm Alu-Instrumentengehäuse mit Beleuchtung. Funktion von außen bedienbar. DM 135,-, Tel. 07742/7235

850 T3, Bj. 77, Speiche, 30.000 km, 6.800 DM; Mille GT, Bj. 88, 32.000 km, 8.000,- DM. Beide sehr gut erhalten. Tel. 06183/6494

Nach Umrüstung auf Rundschieber-Vergaser: Vergaser kpl. m. Ansaugtrakt m. Luftfilterkasten f. 850 T3 (VHB) sowie Borrani Hinterradfelge zu verkaufen. Tel.: 0511/480555

Suche Moto Guzzi V 1000 Convert, Tel. 05223/8536 Österreich

!!! JETZT KATALOG ANFORDERN !!!

**MOTORRADHANDEL & ZUBEHÖR
SCHMITZ**

!!! NEU !!!

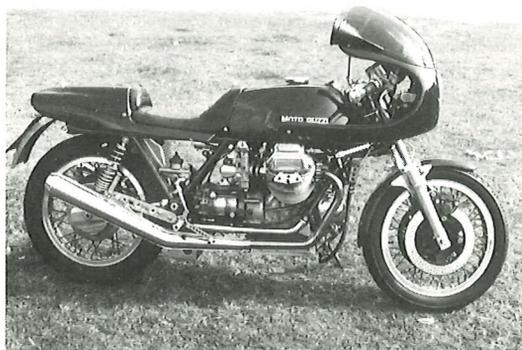
**Untere Lenkkopfabdeckung
gef. aus V2A poliert mit
Moto Guzzi Gravur, z.B. für
Cali II, 1000 S usw. DM 99,00**

**Bleifreiumrüstung
für Moto Guzzi DM 699,00!**

**Moto Guzzi Zubehör gefertigt
aus V2A und Aluminium zu
fantastisch günstigen Preisen.**

**Sonderanfertigung von
Drehteilen möglich.**

**MOTORRADHANDEL & ZUBEHÖR
SCHMITZ**
Kirchstraße 25
41849 Wassenberg
Telefon: 02432/20179
(nach 20.00 Uhr)



transmoto- *einfach V-stark*

Spezialist für Kraft und Leistung

Wir reden nicht nur über Innovation, wir machen Sie.

Bleifreimbauten, Kurbelwelleninstandsetzung, Getriebereparaturen, Motor instandsetzen und optimieren, für Guzzi und Ducati in aller kürzester Zeit zu absolut fairen Preisen und ohne leere Versprechungen!
Bitte sofort Gratispreisliste anfordern!!!

- Neu! tmg-Dreispeichen Verbundräder**, der Wahnsinn, mit polierter Außenfelge, in den Größen 3.50 vo und 4.25 hi x 17 Zoll, als einbaufertiges Kit für 120er/160er Bereifung, für nur DM 2900,--
- 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 1310,--
- 2.15 vo/2.50 hi x 18 Zoll für DM 1410,--
- 2.50 vo/3.00 hi x 18 Zoll für DM 1510,--
- T-Shirt, "transmoto BoT Race Team"**, weiß, rot, schwarz, das isstes, für nur DM 14,95
- 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, (4 Stück) für DM 160,--
- Nockenwelle defekt?** Wir machen sie wieder fit. (schleifen/härten/polieren) DM 170,--
- Schwungscheiben und Kurbelwellen feinwuchten?** Kein Problem für eine Dynamics y-x. DM 250/450,--
- Pleuelsatz richten, ausbuchen und kugelstrahlen?** DM 190,--
- Wir bieten rund 187 verschiedene Dienstleistungen rund um Guzzi- und Ducatimotore an. Zu Toppreisen, klar doch!
- 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,--
- Endantriebinstandsetzung** = Endantrieb zerlegen, vermessen, innen reinigen und montieren, incl. allen Dichtungen und Simmeringen für nur DM 299,--
- Verschlissene 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 Bleifreimbau mit Topqualität? Blitzschnell, innerhalb 8 Tagen !!!**
- Wir bieten Bleifreimbau der Köpfe mit tmg-Ventilen, Super-Ventilführungsmaterial, gepanzerte Serdi-Ventilsitzringe, Köpfe partikelstrahlen, Kanäle optimieren, planen und auslitern der Kalotte,
- Vacuumkontrolle 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 595,- und runde Zylinder DM 295,- je Paar!!

Auf unsere Dienstleistungen und Arbeiten gewähren wir 6 Monate Garantie.

Jetzt ist er da, der neue, große tmg-Tuningprospekt! Sofort anfordern, kostenlos!!!

Information oder Bestellung? Ab 19 Uhr bis 22 Uhr persönlich!

Herr Pfaff Tel.: 02604/6166

Herr Kuntz Tel.: 02622/83485

transmoto U. Pfaff, 56379 Winden, Obertalstr. 4 b

Tel: 02604 / 6166 Fax: 02604 / 7458

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Guzzi Mille GT zu verkaufen, Bj. 1987 - Nr. 25, unfallfrei, km-Stand 85.000, TÜV 5/97, Hepco-Becker Träger und Kofferhalter, stahlummantelte Bremsleitungen, hohe Scheibe, Lafranconi Comp. 98 dB, Vergaserdoppelschlüsse, Cali II Unterzug mit großem Seitenständer, Ölthermometer Veglia, T3 VA Schutzblech hinten - T3 Rücklicht, VA Schutzblech vorne - Faltenbälge, Tauchrohre, Lenkerplatte, Batterieblech verchromt, Cali II Sturzbügel, Hochschulterfellen Speiche, Sitzbank geändert, Kupplung bei ca. 55.000 km neu, Zylinderköpfe bei 75.000 km überholt, alles eingetragen! Originalteile unbeschädigt vorhanden, Preis VB 8.500,- DM, Wolfgang Ihnen, Tel. 04461/71604 ab 18.00 Uhr

Guzzi LM 2-Teile: Hinterrad, Zyl. m. Kolben, Schutzblech vorn, Batterieplatte verchromt. Tel. 07176/3729

LM 2, Bj. 81, TÜV 1/96, Italienimport, 50.000 km, Lafranconi und Original-Anlage für TÜV, Reifen neu, Lackschäden, zurückverlegte Fußrasten, Vollverkleidung von Finkentey + Klaumann, VB 7.300,-, Tel. 0201/515465 AB

Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos! Für gewerbliche Anzeigen bitte bitte Anzeigenpreisliste anfordern!

Moto Guzzi 850 T3, 3.700 DM; Moto Guzzi 750 S 4.000 DM, Tel. 0039473/564294, nach 20.00, Südtirol (man spricht deutsch)

Suche Briefkopie von 1000 SP-Gespann. Tel. + Fax 09131/450252



ITALY-BIKES

DIREKT-VERMITTLUNG • VERSTEIGERUNGEN

41751 VIERSEN HOHLSTRASSE 38

Tel: 02153 / 89 704 oder 0171 / 44 13 850

Fax: 02153 / 52 59

Aktuelle Angebote

DUCATI 906 Paso	
12/88, NCR Tuning, 2 in 1	7900 DM
Moto Guzzi Le Mans I	
77, letzte gebaute (Rahmen-Nr. 13040)	gegen Gebot
Moto Guzzi Le Mans II	
80, super orig. Zust	7500 DM
Moto Guzzi Le Mans IV	
85, Vollverkl., 2 in 1, 120/80 u. 130/80, TÜV ..	7900 DM
Moto Guzzi V 65 Lario	
85, Vollverkleidung, 14.000 KM!	4500 DM
Moto Guzzi V 35 III	
4/94, 1200 KM, 27/34 PS, TÜV	6500 DM
Kawasaki GPZ 550	
83, Marving - Sitoanlage, gepflegt	2900 DM
Kawasaki GPZ 750	
83, original	2900 DM
Honda XL 600	
84, original	2900 DM

Alle Fahrzeuge in ausgesucht gutem technischen und optischen Zustand!

MOTO GUZZI DUCATI

Gebrauchtmaschinen • Raritäten
TÜV im Haus • Ersatzteileversand
Lafranconi offen LM I/II mit TÜV

FRODO's Zweiradtechnik

Wolfgang Frodl • Mindelheimer Str. 49a
D-86331 Krumbach
Telefon 08282 1545 • Telefax 08282 62192



Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe für 1000 S, Mille GT Lafranconis, Zustand 2, VB 250,-, H+B Koffer 35 I, VB 300,-, Tel.: 0231/656506 ab 17.00 Uhr

Gesucht: 1 Satz Krümmer für Moto Guzzi V 65 Lario gebraucht. Tel. abends 07553/8405, Fax 07553/6303

Cali II, Bj. '86, TÜV 10/96, ca. 50 Tkm, vor 3 Tkm Bleifreimotobau (Max) mit kompl. neuen Ventilen, Sitzen etc., Extras wie BMW-Lampe mit Tacho, Einzelsitz, K+N Luftfilter, Silent-Hektik-Lima-Controller, breiter Lenker, Ledersatteltaschen, Chrom-Werkzeugbox, Cali 1100 Sturzbügel vorne, div. Alu-Deckel (Lima-, Seiten-, etc.). Alle Umbauten haben TÜV-Eintrag. Dazu alle Originalteile (Koffer, Sitzbank, Sturzbügel, etc.) sowie div. Zubehör (Lafra, 2. Kotflügel hinten, Dichtungen, Handbücher etc.), Preis 11500,- DM, Tel. 06202/24059, Markus

Cali II, Zustand 1, TÜV neu, orig. Zustand, wie neu, 40.000 km, 10500,- DM, Tel. 040/5504842

LM 1, optisch original, 1000 ccm, Schrick Nocke, Köpfe bearbeitet, bleifrei, 40er Lafranconi eingetragenen, Motor 3000 km, neue Konis, Bitubo vorne neu, Reifen + TÜV neu, in liebliche Hände, FP 14000,- Tel. 040/5504842

Teile LM 3: Stucchi Vollverkleidung, rot, mit Scheinwerfer, Blinker, Spiegel, Halterungen; Valpolini 2 Mann-Höcker rot mit Blinkern und Licht; LM 3-Cockpit ohne Drehzahlmesser; Auspuffsammler; Stucchi Auspuff schwarz; Ansaugkrümmer 36 mm ø; Doppelchokezug; Hauptständer; Preise VS. Suche: LM 3 Kabelbaum; Competicione chrom. Tel. 08122/92454

Calif. 3, 32.000 km, Bj. '90, top Zustand, Preis 10.900,- DM; 850 T, Bj. '74, Motor 500 km, top Zustand, 7.900,- VB, Stornello 125 Scrambler, Bj. '75, 9000 km, 1.750,- DM, Tel. 06843/1798

escher



Italienische Motorräder

Barbara Escher
Südkirchen
Unterstraße 70
D-59394 Nordkirchen

Faszination MOTO-GUZZI

- Le Mans I rot/schwarz, 38.700 km, Bj. '76, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans I rot/schwarz, 50.000 km, Bj. '79, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans I schwarz, 76.000 km, Bj. '76, Lafr. LM III
- 750 S schwarz/orange, 19.500 km, Bj. '76, sehr schön, TÜV
- Le Mans II rot, 40.200 km, Bj. '80, Halbschale m. TÜV
- Le Mans II rot/schwarz, 60.500 km, Bj. '80, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans II rot/schwarz, 22.000 km, Bj. '81, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans III rot/schwarz, 46.400 km, Bj. '83, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans III rot/schwarz, 72.000 km, Bj. '84, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans III schwarz/weiß, 36.900 km, Bj. '83, orig. Zustand, TÜV
- Le Mans III schwarz/weiß, 57.500 km, Bj. '84, Bitubo (V), Koni, TÜV
- Le Mans IV rot, 9.100 km, Bj. '86, nahezu neuwertig, orig., TÜV
- Le Mans IV rot, 21.800 km, Bj. '85, - top Zustand, orig., TÜV
- 850 T grün, 58.000 km, Bj. '74, Speichenräder, orig., TÜV
- T3 dunkelrot, 39.000 km, Bj. '78, gepfl. Zust., orig., TÜV
- T4 dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer, Batterie neu, TÜV
- California III i antrazit/schwarz, 22.000 km, Bj. '91, Tourenverklidg., großes Top-Case, Top-Zustand, TÜV
- V 1000 G5 silber, 67.000 km, Bj. '78, - top gepflegt - 1. Hand, TÜV
- SP 1000 rot/weiß, 54.500 km, Bj. '82, guter Zustand, TÜV
- SP 1000 rot/weiß, 30.700 km, Bj. '82, sehr guter Zustand, TÜV
- SP 1000 blau, 45.800 km, Bj. '83, orig. Zustand, TÜV
- SP 1000 silber, 43.900 km, Bj. '82, orig. Zustand, TÜV
- SP 1000 silber, 57.000 km, Bj. '82, orig. Zustand, TÜV
- SP 1000 II dunkelrot, 50.200 km, Bj. '84, sehr gepfl., Koffer, TÜV
- V 1000 Convert schwarz, 28.000 km, Bj. '75, Cali. T3 Outfit, TÜV
- V 1000 Convert blau metallic, 29.000 km, Bj. '79, 1. Hand, TÜV
- V7700 weiß, 27.700 km, EZ. '84, Cali. Ausf. m. Koffern
- V7 Spezial weiß, 68.600 km, Bj. '69, guter orig. Zustand
- V7 Spezial weiß, 50.000 km, Bj. '71, m. Scheibe u. Koffern, TÜV
- V7/850 GT rot, 30.500 km, Bj. '71, Bereif., Sitzb., Batt. neu, TÜV
- V7750 Cali bordeaux-metallic, 26.900 km, Bj. '70, TÜV i. KA
- V7700 Cali Tank rot, 32.000 km, Bj. '69, orig., 1. Serie, Rest.Objekt
- V 65 SP rot, 35.500 km, Bj. '82, -Top-Zustand-, TÜV
- V 65 C schwarz, 29.000 km, Bj. '86, orig. Zust. - gepflegt - TÜV
- V 65 C schwarz, 12.000 km, Bj. '86, orig. Zust. - top Zust. - TÜV
- V 65 C schwarz, 30.900 km, orig. Zustand, - gepflegt -, TÜV
- V 65 Florida 39.000 km, Bj. '86, orig., - top Zustand -, TÜV
- V 75 antrazit metallic, 24.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
- V 35 II silber, 29.000 km, orig. Zustand, TÜV
- V 35 C schwarz, 58.000 km, orig. Zustand, Koffer, TÜV
- V 50 rot, 36.000 km, Bj. '80, orig. Zustand, TÜV
- Nuovo Falcone rot/weiß, orig. Lack, 40.000 km, -civil-, top Zust., TÜV
- Nuovo Falcone grün, 6.600 km, m. Blinkanlage, 2 Jahre 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

Verkaufe MG T5, 8500 km, Bj. 84, 1A Zustand, Deutschlandzulassung, Tel. 00435574339034

Suche für Imola II Vierventiler, Zylinderköpfe oder evtl. Motor, Tel. 09106/6140

Verk. Gabel 40 ø LM IV geänd. für LM I-III mit Stummel und Brz.adapter für 300er Scheiben, VB 550,-; Fournales für LM I-II-T3, wie neu, VB 450,-; Dell'Orto 41er, fast neu, Satz VB 400,-; Bing 40er ø, Typ 54, Satz VB 180,-; Zylinderköpfe 1000 SP, Satz VB 500,-, 1 Satz leichte Stoßstangen aus DMB Satz, VB 100,-, 02853/39241 ab 17.00 Uhr

Suche V7-700 Spezialohre Motor und Getriebe mit ital. Libreffo oder Blankobrief. Angebote an: Tel.

Schweiz 0041/31/8392651

Nuovo Falcone, Bj. 74, TÜV 8/95, Militärausführung, schöner Originalzustand, mit Ochsenaugen und Feinstromfilter, Zusatzölleitung, FP 4950,-, Tel. 0841/66487



Jann Kramer

italienische Motorräder und andere Klassiker

Motorräder

Teile u. Restauration

Ducati und Moto Guzzi
Direktimport mit TÜV + Garantie
Service, Tuning, Umbau

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

Ständig 40 Gebrauchte auf Lager

Cali III ie, 8000 km! 12500,-
Moto Morini 500 Camel,
Ex-Werksmaschine Parigi-Dakar
Ducati Pantah 600 Racer,
GPM Fahrwerk, NCR Motor
usw/usw

Verk. LM IV, 18 Zoll, Bj. 85, Erstbesitz, 25.000, absoluter Topzustand, Tel. 0043557448343, steht in BRD

Suche von Mille GT o.ä.: Tacho, Drehzahlm., Becher (chrom), Halterung, Konsole, Tel. 0228/315059

Moto Falcone



Die 1-Zylinder-Spezialisten!

Ersatzteile und mehr!

Falcone • Airone • Super Alce
Nuovo Falcone etc.

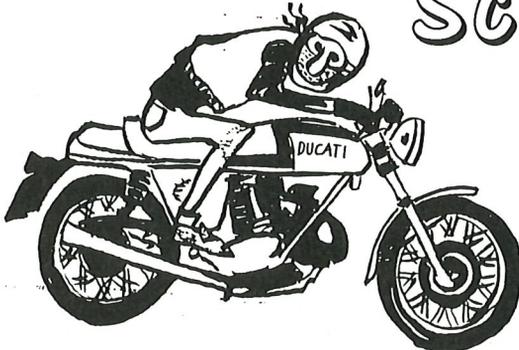
Moto Falcone · Unterdorfstr. 2
D-82441 Ohlstadt
Tel. 088 41/7 9379 · Fax 7 9473

Enduro V 65 TT, guter Zustand, 10.000 km, VB 4.400,-, Tel. 07522/1322

V50 Monza, Bj. 82, Motor u. Getriebe vor 1.500 km überholt (etliche Neuteile); guter Gesamtzustand; VB DM 4.100,-, Tel.: 02244/3686

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

V2 ITALO PARTS MOTO GUZZI UND DUCATI

- Splegler Bremsleitungen
- BSM-Edelstahlauspuffanlagen
- CNC gefräste Aluteile
- Krauser Koffer

V 7 ORIGINALTEILBESCHAFFUNG
!!!Sponsor Jacken eingetroffen!!!
Gebrauchtmotorräder

52349 Düren
Marlaweilerstr. 83a
TEL: 02421/62900 Fax: 63115

Guß-Hinterrad Knickspeiche m. Mitnehmer f. LM II 100,-; Satz Bremscheiben mit Halter f. LM II (1a Zustand) 300,-; Vorderachse LM II, neu, 30,-; Bremsankerplatte mit Bremszange + Bremsdruckregulventil LM II 200,-; Nockenwelle m. Hoeckle Gutachten 100,-; Bosch Anlasser (überholt) 250,-; Luftfiltergehäuse f. T3 20,-; Tourenbank T3 150,-; Rücklicht T3 Cali 30,-; Satz Bremsschläuche f. T3 (neu) 50,-, Tel. 06151/25361

850 T5, 4/86, rot, 20.000 km, Koni, Stucchi-VV, el. Zündung, Kofferträger, Zusatzinstrumente, VB 8500 DM, Tel. 0511/4392639 d., 05021/911158 p.



**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

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

Suche gebrauchte Hinterradschwinge von Le Mans IV, V, 1000, 1000 S, T5 oder Mille GT (2. Serie), Tel. 07931/2022

Verk. Rundmotor 950 ccm, 40er Kanäle, Bleifrei mit Verteiler, Schwungscheibe, Kupplung komplett. Getriebe und Endantrieb 7/33, Preis VB. Kunststofftank LM Form ähnlich Däs Guzzi, VB 70,-; Vollverkleidung V7 Sport VB 100,-; Gußräder Knickspeiche, schwarz, VB 100,-; Suche Vorderrad EPM 6 Speiche 2.25 oder 2.50 x 18 für LM I. Tel. 02853/39241 ab 17.00 Uhr

Moto Guzzi LM III Classic Umbau, EZ 84, KM 40.000, viele Extras, viele polierte Teile. Preis VB 10.900,- DM, Tel. 08631/15699 ab 18 Uhr

Guzzi LM 4/5-Teile: LM 5 Vor. Schutzbl., Cockpit-Halter m. Kontrollleuchten, Spez. Vollverkl., Innenschutzbl., Motorspoiler, 1 Satz Zyl. m. Kolben 1000 ccm, Blechbl. Auspuffsammler, Batterieplatte, 2 ori. Zündspulen, Hauptst., 1 Bremsz. vorn P08, 1 PVM-Hinterr. 4,5x18 m. 160er ME, rot, Tel. 07176/3729

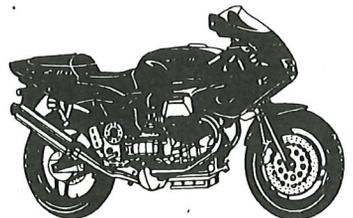
Moto Guzzi LM III, E.Z. 2/82, ca. 50 Tkm, Lafranconi, offene Trichter, LM1 Cockpit-Veglia, BSA Scheinw., 80 % VA-Schrauben, Fournales-Bitubos. So. Höcker-Valpolini, So. Fußr. F. u. K. Lima, Kuppl. Reifen neu, Serient., Tel. 02323/80890 - 80756

LM III, Bj. 81, ca. 50tkm, nicht mehr original, aber sehr schön, sehr gepflegt, Lafranc., off. Vergaser, alles TÜV, Chrom- und Edelstahlschutzblech, etc., VB 7500,-, Tel. 09192/1878

Mehr als eine Leidenschaft.



Sport 1100



Moto Guzzi 1100 Sport. 2 Zylinder, 4-Takt, 90° V, luftgekühlt, 66 kW (90 PS) bei 7800 U/min. Mit CrMo-Zentralrohrrahmen. Cantilever-Schwinge und Telegabel. Druck und Zugstufe einstellbar. Übrigens: Bei uns erfahren Sie mehr:

**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

Motalia Anzeigenmarkt



aprilia

Motorrad-Technik

Ralf **SCHWEITZER** GMBH

Otto-Hahn-Str. 14 52525 Heinsberg
 ☎ 02452/25555 Fax 02452/25544

LM I, 34000 km, sehr guter Zustand, TÜV neu, 7900 DM, Tel: 07071/44961

Vom Guzzi Liebhaber! LM 1, 850 T3 Speiche, V700, V65, alle gut u. TÜV, 3500 - 7200 DM, LM 1000 i. Teilen, Valpolini, AGO-VV, Rastenanl., Schwingen, Tanks etc. **Neuteile:** P3, Zyl.sätze 90/92 mm, 18" LM4-Rad, Motor C 1100 kpl. o. i. Tln. alles günstig, Rumpfatm ab 1500 DM, Tel. 0731/383389 ab 19h. Zweiter Stützpunkt Nordhessen T. 05692/1486

Verk. Guzzi-Neuteile: Handbremszyl. PS 12, Fußbremszyl. PS 15, Bremsdruckregelventil, Kupplungsdruckplatte, div. Gabelfedern, Gabeldämpfer, Gabelstabi "Idea Uno", Kabelbaum, Anlasser Bosch, Drehzahlmesser LM3, Sturzbügel LM3, Sitzbank LM3, Bremsenteile, Blinker kpl. (versch. Ausf.), Gas-, Kupplungs-, Bremszüge, Gummiteile, Dichtungen, Lager usw. Teile für kleine Vau: gebr. Köpfe V35, Unterzüge, obere Gabelbrücke usw. Al-Frästeile. Suche Infos für Umbau der Serienschwinge auf Zentralfederbein! Tel.: 07141/607172

Moto Guzzi Quota, DM13.900,-, Tel. 07231/311712

Moto Guzzi 250 Airone, Bj. 37, Moto Guzzi 250 Airone, Bj. 56 in Teilen, zusammen DM 10.000,-, Tel. 9.00-12.00 Uhr, 08095/2014

Verk: LM 1-2'Teile, Schwungscheibe, MTS-Einscheibenkupplung, Armaturen, Beleuchtung, Regler, Gleichrichter, Krümmer, Auspuff, Verkleidung, Gabelbrücken, Ölabscheider, Verteiler, Anlasser u.s.w., Tel. 07123/35047

Moto Guzzi

Ziegolo 110, guter Originalzust.	900,-
250 Airone, EZ 1947	3500,-
500 Nuovo Falcone mit Anlasser	3200,-
500 CF Falcone, super Originalzust.	6600,-
V7 Sport, fahrbereit	4800,-
LM II, guter Zustand, 25 Tkm	6600,-
T3 Cali, Speichenräder, gut	7500,-
Cali II, TS, 34 Tkm	8900,-
Cali 1000, neu	15900,-
Quota 1000, neu	13900,-

07522/4411

V7/700, Bj. 74, Motor u. Getriebe neuwertig, Optik u. Technik gut - sehr gut, Preis VB 10900 DM, Tel. 02842/719253

InTeam Motorradladen

Kfz Meisterbetrieb
 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

CORBIN Sitzbankimport

Moto Guzzi:		
V 35 II	39000 KM, TÜV neu	DM 3600
V 35 II	25000 KM, TÜV neu	DM 3600
V 35 Imola I	44000 KM, TÜV 07/96, EZ 82	DM 2500
Nuovo Falcone	TÜV neu, super Zustand	DM 5300
Airone Sport	Zustand 1	DM 8500
V7		VS
versch. LM 1		ab DM 6500
Lodola 235	guter Zust., läuft gut	DM 2500
LM 3 Umbau auf LM 1		VS
Mille GT		i.A. DM 7900
Cardelino	gt. Zustand, fahrbereit	DM 1000
1000 SP	33000 km, TÜV neu, 1a Zust.	DM 7200
Benelli 650 Tornado	14000 km, sehr gt. Zustand	DM 5100
Verschiedene Enduros:	KTM LC 4, XR 600, DR 600	ab DM 4000

Gebrauchteile auf Anfrage

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

Motalia Anzeigenmarkt

transmoto bietet an:
 Moto Guzzi 1100 Sport, neu, tmg-optimiert, rot, sofort lieferbar für DM 17899,-
 LM3, Bj. 85, Renngetriebe, sehr guter Zustand, TÜV neu, für DM 10200,-; Cali 2, 30000 km, Bj. 88, guter Zustand, weiß, DM 9800,-; Cali 1100, Vergaserversion, neu, DM 16400,-; Cali 1100 ie., neu, DM 17100,-; Rolleritaljet, 50 ccm, mit Achsschenkellenkung für 4100,-; Aprilia RS 250, neu, schwarz, Carbon, Sondermodell für 12990,-; Weitere Fahrzeuge auf Lager. Tel: 02604/6166 oder 02622/83485 ab 19 Uhr

Verkaufe Tank LM 4 für 100 DM, Tel. 02921/63158

Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos! Für werbliche Anzeigen bitte Anzeigenpreisliste anfordern!

Suche V7/700/Spec./850 GT Teile, Tel. 02842/719253

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

Barth & Oettel
 Lucasstr. 10
 53844 Troisdorf

Vergaserdeckel 36
 Al Cu Mg Pb

VOLLENDETE IDEEN.

Moto Guzzi Quota, EZ 4/94, rot, 10.000 km, DM13.900,-
 Tel. 07231/311712

Moto Guzzi LM 4, EZ 87, Motor ca. 8000 km, Rahmen, Räder etc, pulverbeschichtet, Doppelscheibenumbau vorne, Stahlflex, freies Rahmendreieck, elektronische Zündung, Minimalelektrik, offene Trichter, LM I-Verkleidung, Alu-Cockpit, Däs-1/2-Mann-Höcker, Lafranconi, 109 Phon eingetragten, alles mit TÜV, Wertgutachten vorhanden, aus gesundheitlichen Gründen abzugeben, evtl. Tausch/Inzahlungnahme von Quota, 0201482842

Neu **GUZZI** **Neu**
 Teile und Zubehör zu fairen Preisen in **Bruchsal**

Öffnungszeiten	Martin Hagemann
Mo + Mi 17.30-18.30	Stein Dinse Depot
Fr 16.00-18.30	Speyerer Str. 7
Sa 10.00-13.00	07251/82217

V7 850 GT-Teile: Schutzblech vorne u. hinten Chrom; Kreuzgelenk, Kardanwelle und Endantrieb; Rahmen und Schwinge; Hinterrad; Tank zu verkaufen. Tel.: 0711/8380382

Motalia Anzeigenmarkt

Laverda

Verk. 750 SF II mit Zentralrohr. + original, 2in1, 2in2, SFC Halbschale, SFC Höcker, GFK Tank, Moto Italia Fußrasten, SFC Hinterrad mit Schwinge, Motor überholt, div. Extras, VB 8500,-, Tel. 04832/1356

LAVERDA



RACING TEAM KONSTANZ
ANDY WAGNER

LAVERDA Ersatzteile

Neues und Gebrauchtes

Versand per Post (auch Ausland)

Großes Ersatzteilerlager

Gasperlenstrahlen

Sorgentelefon bei LAVERDA Problemen

Infos über LAVERDA-Clubs,

LAVERDA-Zeitschrift, LAVERDA-Register

Probleme? Nicht verzagen, Andy fragen!

Tel. 07531/61198

Fax 07531/53737 (Deutschland)

3-1 Komplettanlage für 1000er, "bsm"-Classic in Chrom, Schalldämpfer rechts nur 799,-, Fa. LUBBIke Tel & Fax 0881 61059

Laverda Jota 120°, Bj. 82, 86 PS, TÜV 12/96, orig. 16.800 km, Farbe rot/schwarz/goldmetallisch, technisch + optisch 1a, VB 11.500,-, Tel. 04263/3571

600 Atlas, 94/95 überholt, Rahmen, Schwinge usw. pulverbeschichtet, Auspuff u. Sitzbank neu, 52000 km, Bj. 6/87, VB 6500,-. Nehme MG Falcone in Zahlung. Tel. 07044/8214

2-1 Komplettanlage für 750er, "bsm"-Classic in Chrom, Schalldämpfer rechts nur 549,- Fa. LUBBIke Tel & Fax 0881 61059

1000 3CL, Bj. 78, km 25000: VA-Speiche, VA-Auspuff, Witt-Zündung, Jota-Nocken, Jota-Rasten, Jota-Bank, Koni, Alu-Schwinge, Neulack, Stahlflex, externer Ölfilter, 140/70 Hi.Reifen, wahlweise Trichter, Gutachten 15.800 DM, alles TÜV + 1000 3CL in Teilen: Motor mit neuer Welle, geschliffene Zylinder, Jota-Kolben, Bleifrei Kopf, Rahmen, Tank, Schwinge, div. Kleinteile neu + gebr, DM 15.000. Nur komplett!, Tel. 0511/5799457

SFC 1000, 70 kw, 50.300 km, EZ 4/87, TÜV 6/95, 10.000,- DM, Tel. 06725/5599

Suche original 750 SFC, Bj. 74-76 z. einem fairen Preis u. original Teile. Bitte alles anbieten. Tel. 02381/405435 nach 18 Uhr

Verkaufe diverse Teile für SF 750, Bj. 73, 02264/3748 o. 02266/4073

LUBBIke Versandhandel
L. + R. Eßer GbR

Für Laverda 1000 sofort lieferbar:

Primärkettensatz **iwis** 49,-

Steuerkette **iwis** 39,-

Batterie 12V 32 Ah **tunt** 99,-

Bremsbelag vorne **brembo** 24,-

Doppelscheibe immer 2x bestellen!

RR-Ölmeßstab mit

Temperatur-Anzeige 79,-

3 in 1 BSM-Klassik verchr. 599,-

best. aus Krümmern, Sammler und Endrohr rechts.

Schalld. m. EG-Nr., TÜV-Entzug per Einzelbahn, mögl.

dto. für 750er als 2in1 549,-

Benzinleitung "Benz-Cavis" 9,-/m

original grün durchsichtig mit Aufschrift

Andere Marken und Modelle sowie weitere

Ersatz und Verschleißteile auf Anfrage unter:

Telefon 0881 61059 Fax

-AT-Zylinder mit angefert. Spezialbuchsen 780,- DM für 2 Zyl., 1140,-DM für 3 Zyl., Laufbuchsen einzeln a 195,-DM, Boschkontakte a 24,-DM, ab 10 St. a 22,-DM, Hubzapfen a 89,- DM für 2 Zyl. Demnächst AT-Zyl. für 3 Zyl. von 1000 ccm auf 1200 ccm. Fa. Wagner-Umhauer, Tel. 07251/42733 = Fax

Laverda 74', Laverda 750 SF2, blau-rot, Halbschale gegen Gebot, Tel.: 02203/33828

Campagnolo Vorderradfelge Magnesium original 2,5x18 neuwertig, DM 550,- VB, Tel.: 0231/833516

Zweirad
Technik



Heim

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

**Kohlefaserteile aus eigener Herstellung für
Aprilia RS 250, Gilera Saturno, Laverda 650 Sport
Neu für diese Modelle: Alu-Kettenräder**

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

Motalia Anzeigenmarkt

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:

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

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

Vertrieb auch im Alpine-Center in Menden

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

Laverda 1000 SFC, Bj. 86, 34000 km, sehr guter Zustand, Jota-Auspuffanlage, Konidämpfer, Schwingen- und Lenkkopflager neu, Reifen neu 140 ME 1, VHB 12700,-, Tel. 07751/3933 ab 18.00 Uhr

SF 750: Suche Tachoantrieb (9 Zähne/25 Zähne, ø 50 mm), Tel. 0221/7407178

Malaguti

Suche Teile für Malaguti Cavalcone 50, 6 Gang, Mokick. Di + Do ab 17.00 Uhr, Tel. 05446/1227

Mondial

Verk. neue Motor- u. Getr.-Teile für Mondial OHV u. 2-Takt-Modelle, auch 50er. Suche: 175er OHC-Teile. Tel. 0561/821554

Morini

Morini 500 S, zu 80 % komplett (Vergaser und Auspuffanlage fehlen) incl. 2. Fahrgestell mit Tank und Seitendeckeln, VB 1650,- DM, Tel. 0761/60936

Teile f. Laverda 1000, Tel: 040/7124203 (ab 21.00)

Laverda 1000, Motor teilzerlegt (Zylinder/Kopf demontiert), komplett, Vollverkleidung nicht original, VB 2600,- DM, außerdem 1 Tank Laverda 1000 100,- DM, 1 Satz Nockenwellen dito 300,- DM, Tel. 0761/60936

600 Atlas, Bj. 87, 29.000 km, White-Power-Stoß., Rahmen etc. schwarz, Nirosta-Speichen, AP flammengespr., verstärkte Kupplung, Kofferträger, Spez.-Werkzeug, E-Teile, Zubehör, Verk. wg. dritter 3-Zylinder, VHB 6000,-, Tel: 0228/215238 ab 19.00

Suche Seitenständer kompl. für SF 1, 08206/1548 abends

3700 km in 6 Jahren sind zu wenig. 1000 3CL, Bj. 76, alles original, sehr schöner Zustand, neue Reifen, aus Zeitmangel zu verkaufen, VHB 6800,- Tel. 04604/1742



Wolfgang Tritsch
DUCATI · MOTO MORINI · CAGIVA

Gewerbestraße 16 · 79219 Staufen
Telefon 07633/82312 Fax: 500 167

"DAS MORINI ERSATZTEIL-PARADIES"

- Direktimport
- bestsortiertes Lager
- Versand europaweit
- Motorrevisionen
- Gebraucht - Morinis

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

500Sei-V, EZ 8/83, 100 % Originalzustand, sehr gepflegt, 37.000 km, mit diversen Teilen: Gepäckträger, geschl. Kettenkasten, etc. DM 5.000,-, Tel. 06106/73431 abends 75995

Suche Blechtank für Ur-Camel 500er, Tel.-Fax 07972/6553

Suche für Moto Morini 250 V (Zweizylinder) beide Schalldämpfer. Tel. 04381/7701

501 Camel, 3300 km, mit deutschem KFZ-Brief und TÜV, DM 5800,-, Tel.: 0231/833516

350 X3 Kanguro, Bj. 89, 19000 km, TÜV 10/95, 3900 VB, Tel. 02363/73027

3 1/2 Touring, Bj. 81, ca. 41000 km, Originalzustand, Antrieb, Kupplung, Reifen neu, Motor überholt, VHB 3000,- DM, Tel. 0451/706740

Moto Morini 3 1/2 Sport, 30.000 km gelaufen, guter Zustand, Bj. 75, VHB 3500,-, Tel. 07231/311712

MV Agusta

Suche Schalldämpfer für MV Agusta 350 Scrambler. Tel. 04381/7701

Verkaufe 350 B Sport, tip top, 27 PS, TÜV, viele Neuteile, Tel. 040/3906967

Suche Tachometer und Gummihalterung für MV Agusta 125 Sport. Tel. 04381/7701



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

Verk. MV 350 BE, EZ 73, stg. 12.77, zerlegt, fast komplett, Vollverk., neue Felgen u. Speichen, aus Zeitman- gel, VB 1800,-, Tel. 02853/39241

175er, Bj. 1956, m. Pap., 2300 DM, 0561/492102

Sonstiges

Schöne Guzzi Jahre gehen weiter, da die Beschleunigungspumpe wieder o.k. ist. Danke für den Tip an Herrn Nix + einen Mitarbeiter der Fa. Stein-Dinse.

Firma Moto Wurster, Ettlingerstr. 22, 75210 Kelttern

- Neufahrzeuge

Bimota DB2 Vergaser	22 000,-- DM
Bimota DB2 Einspritzer	24 500,-- DM
Ducati 900 SS	16 500,-- DM

Alle Preise inclusive MWST, deutschem Brief, 2 Jahre TÜV und 1 Jahr Werkstattgarantie.

Für weitere Modelle Preisliste anfordern!!!!

- Gebrauchte

851, Bj. 91, Biposto, gut, neu bereift, Kuppl. neu, Kohlefaserverkl., Auspuffanl. neu etc.	13 500,-- DM
Ducati 750 SS, sehr gut, Bj. 92	9 900,-- DM
Ducati 750 Sport, grauschw., Bj. 88	8 000,-- DM
Le Mans 1, sehr gut	8 000,-- DM
Moto Guzzi V 75, Bj. 88	3 500,-- DM

Alle gebrauchten Maschinen gewartet und mit 2 Jahren TÜV.
V 750 Sport/Le Mans 3 ohne TÜV für Restaurationszwecke

Tel: 07248/8227 Fax 07248/3109

Motalia Anzeigenmarkt

Suche für 4-6 italienische Motorräder Einzel- oder Doppelgarage in Hamburg zu mieten. Vorzugsweise im Bereich Altona, Ottensen, Othmarschen, Eimsbüttel. Bitte auch abschließbare Boxen in Tiefgaragen oder Stellplätze in Mietergemeinschaften anbieten. Die Garage soll über einen längeren Zeitraum ganzjährig zu mieten sein. Angebote an: Michael Engel, Tel. 040/60606232 9.00-17.00 Mo-Fr, priv. 040/8800826 abends u. am Wochenende

Motorrad-Hefte, PS, MRS, Classic, Mo, Gummikuh (ca. 200 Hefte) an Selbstabholer f. 200 DM, Tel. 040/7124203 (ab 21.00)

Suche Motalia-Hefte Nr. 4-8, 10-16, 18-20, 23 und 31. Tel. 02361/82160

Hier inseriert und schon fast verkauft

Suche Modellbausätze italienischer Motorräder. Tel. 04381/7701

Guzzi-Fahrer sucht gleichgesonnene Italo-Freunde zum 'Rumschiggern' im Thüringer Wald, bzw. Großraum Jena, 03641/56940 (Büro), 03641/443529 (priv) Maik

Honda XBR 500, Bj. 89, 44/27 PS, 26 tkm, Gepäck- u. Kofferträger, Stahlflex, Sitzbankabdeckung, Tourenlenker, 1a-Zustand, VB 4.900,-, Tel. 09725/4857

Wer kann Ratschläge zum Eintragen von Lafranconis/offene Vergaser LM 4 geben? Tel: 0202/781028, rufe zurück.

Neue Grimeca-Doppelduplex Bremse ø 230 mm in Akront-Hochschulterfelge eingespeicht, gebr. Grimeca-Doppelduplex Bremse ø 230 mm mit Borrani-Hochschulterfelge (uneingespeicht), Preis VHB, Tel.: 05371/52300

VHS Video über das jährliche (im September) stattfindende "Classic Racer Experience" oder bekannt unter "Manx Grand Prix" auf der Isle of Man, ca. 30 min, 20,- DM; 90° Winkeltrieb für Veglia Instrumente, noch original verpackt 20,- DM, 02163/32729 abends, am besten spät!

Frühjahrsangebote

Moto Guzzi

Gilardoni-Zylinder T-T4; V7 Spez.; GT; DM 249,-
Kreuzgelenke (gr. u. kl.) DM 178,-
Brembo-Bremsbeläge T/T3/LM DM 24,- (Paar)
Unterbrecherkontakte (Paar) T3-LM DM 10,90
Ölfilter T-T4-LM DM 7,50; Calif. 1100 DM 9,-
Luffilter ab DM 8,-; Kupplungsbeläge (Satz) ab DM 79,-; Steuerkette DM 37,-

Ducati

CFK-Kuppl.-deckel offen/geschl. f. Duc 750SS-900SS-906-907 f. DM 119,-; CFK-Instrumentenkonsolle f. 900 Monster DM 99,-

MKS-MOTORRAD SPEZIALTEILE
Tel./Fax 02235 / 6417 Täglich Versand

Gilera 150 Turismo, '54, rest.; 124 Giubileo Extra, '61, unrest.; Moto-B 125 Ardizo, '54, unr.; Benelli 125 N, '73; Mi-Val 125 SS, '54; Morini 125 Corsaro '65; 125 H, '78; Innocenti 150 Special, '67, Guzzi 250 TS, '78, 3000 km; Preise auf Anfrage, Schweiz 0041-31-8392651

Verkaufe Krauser-Koffer, passend für Gilera XRT, kompl., neuw., VB 440 DM, Tel. 0234/283189

Bultaco Alpina 250, EZ 78, ca. 12.000 km, guter Zustand, VB 1700,- DM, Tel. 0201482842



Neuartige MECH. HEBEBÜHNEN

zu konkurrenzlosen Preisen. Info anfordern!



- GEBRAUCHTMOTORRÄDER

z.B. Morini 250 T, Morini 260 V, Morini 3½, Morini Kanguro, Ducati 350 Pantah, TL 600 Pantah, Cagiva Alazzurra 650

- NEUMOTORRÄDER

z.B. Cagiva River 9000,-/Cagiva W 16 8500,-/ Elefant 750 Lucky 11900,-

- MORINI-SPORTZUBEHÖR

- MORINI-ERSATZTEILE

- STEIN-DINSE DEPOT

Motorradzubehör * Italienische Motorräder Import und Vertrieb

DIETER HOFFMANN

Birkenstraße 19 * 74834 Elztal-Dallau
Telefon 06261 18567 * Fax 06261 18567

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Stefano



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

Aermacchi 350 Sprint, 24.000 km, original	3.900,-
Benelli 900 Sei, 9.000 km, TÜV neu	5.500,-
Ducati 450 Scrambler, Motor, Reifen, Lack neu	5.000,-
Laverda 1000, 180°, Speiche, fahrbereit	6.000,-
Laverda 750 SF, 26.000 km, fahrbereit	4.200,-
Laverda 500 Twin, neuwertig	5.000,-
Laverda 350 Twin, TÜV, 32 PS, Topzustand	4.200,-
Moto Guzzi 750 S,	5.000,-
Moto Guzzi V7 700, gt. Zust., Calilenker u. Sitz	5.900,-
Moto Guzzi Falcone CF, 22.000 km, fahrbereit	3.200,-
4 x Moto Guzzi Aironc	ab 3.500,-

Öffnungszeiten nach Vereinbarung, Montags geschlossen

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

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

Suche Belstaff-Jacke, Elefantengröße (ab 58 - ?), 07055/1717

Moto Guzzi: Suche: Lenker 42 mm, Lampenhalter 42 mm, Batteriekasten unter Getriebe und mod. Hauptständer, Satz Stahlflex (kein Integral), Köpfe LM3, Tel.: 0911/7670272

Moto Guzzi: Würde mich freuen, wenn es in Deutschland einen California Club gibt, frei nach dem Motto: Cali 3, muß ned sei. Tel. 06120/3130

In letzter Minute

Ducati: Ducati Vento 350, 5000,-
Ducati 350 Desmo, Silver Shotgun, 7500,-; Ducati 450 MK3, Bj. 73, 5000,-; Jede Menge Teile aus Auflösung einer Sammlung, Literatur, Tel: 030/3825076, abends 20-22 Uhr

Moto Guzzi: LM 3, EZ 5/84, 50' km, Halbschale, Giuliani-Sitzb., Moto-Italia-Fußrasten, Dynotec-Motor (0 km), Köpfe überarbeitet, Ventile/Führungen neu, bleifrei, gerichtete Pleuel, Lager neu, Steuerkette neu mit autom. Spanner, Kupplungsbeläge geklebt, mod. Verteiler O.-Ring, geänderte Kontaktplatte), mod. Motorenlüftung und Öldruckventil, VB 7900,-, Tel.: 0911/7670272

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterung

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Moto Guzzi: Rundmotor, LM 850, zerlegt und gestrahlt, sehr guter Zustand, komplett 1.500,-; Marelli Anlasser, Magnetschalter defekt, 90,-; Vergaserpaar VHB 29, 120,-; Schwungscheibe V7, 100,-; Damen-Motorradstiefel, Gr. 36, schwarz und gut, 30,-, Telefon 0471/47447

Kostenlose private Kleinanzeigen können auch telefonisch oder per Fax aufgegeben werden! Die Verwendung des Vordruckes ist nicht erforderlich!

Moto Guzzi: SP 1000 Teile zu verkaufen: Verkleidung komplett, rot/weiß, 100,-; Tank rot/weiß, 180,-; Seitendeckel 60,-; Schutzblech hinten, 50,-; Bosch Anlasser, 150,-; Tel. 07576/7164

Traut

GmbH

**Motorentechnik
Mechanische Bearbeitung
Kurbelwellen, Zylinderköpfe
Motorenüberholung/Tuning
Bleifrei für alle ital. ab 140,-/Zyl.**

**Roonstr. 11, 52070 Aachen
Tel. 0241/501988, FAX /509233**

Motalia Anzeigenmarkt

Ducati: Für 900 SS ab Bj. 89, 40er Dell'Orto Umbausatz komplett, 600,- DM, Tel. 05605/6121

Hier inseriert - schon fast verkauft!

Moto Guzzi: Suche noch brauchbare Koffer (originale) für Cali 2 + evt. Top Case (mit Koffergitter oben), Tel. 06120/3130

GFK-Bauteile für italienische Motorräder

seby·poly

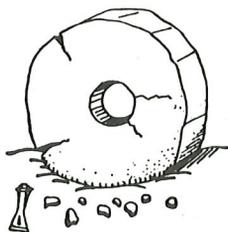
ATTENZIONE ! ▼▼▼▼▼▼▼▼

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

BÖHM - Technik rund um's Rad

Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen

Goethestr. 15
75443 Ötisheim
Tel. 07041/861482
Fax/861483



Moto Guzzi: Suche nach unfreiwilligem Körperkontakt mit einem Mercedes Benz für Guzzi 250 TS folgende Teile: rechter Seitendeckel (auch 850 T3), Schaltgarnitur (Blinker, Licht, Hupe), Tel. 02241/71863

Die nächste MOTALIA erscheint am 16. Juni.
Redaktionsschluß ist der 31. Mai.

Inserentenverzeichnis

Die in diesem Heft inserierenden Händler unterstützen durch ihre gewerblichen Anzeigen die Motalia. Dieses Inserentenverzeichnis gibt an, auf welchen Seiten die Anzeigen der Händler zu finden sind.

Bäcker	61	In Team	71	RPR Ducati	55
Bartholli	72	Italy-Bikes	67	Salewski	75
Böhm	78	Kämma	52	Sattler	77
Bollgrün	71	KBM	51	Schenk	75
Carstens	51	Kippenhan	63	Schmitz	65
Däs	60	Klump	58	Schnitzler-van Bruinessen	70
Demharter	21	Kramer	69	Schröder	57
Desmo	52	Laverda Racing Team	73	Schweitzer	71
DIE Werkstatt	63	Lieb	53	Scuderia Classica	69
Diopa	54	LUBBike	73	Seby Poly	78
Ducati Development	56	MAX	79/80	Stein-Dinse	2/24
Dynotec	23	MKS	76	Stork	37
Escher	68	Moto Falcone	69	Tholen	61
Frodo's Zweiradtechnik	67	Moto Stefano	77	Transmoto	59/66
Gummikuh	11	Moto Wurster	75	Traut	77
Hagemann	72	MTS	59	Tritsch	74
Heim	73	Nauber	70	V2 Italoparts	70
Hökenschneider	50	Oltmanns	57	Vahrenkamp	60
Hoffmann	76	Pit's Moto Italia Import	62	Vaut	65
HS	26	Polichrom	74	Weiß	56
HTM Moto	64	ProMspo	54	4-Takt Studio	58
Ilmberger	57	Raphael Ulrich	26		

MAX

Unsere Stützpunkthändler:

Scuderia Classica

Ruhlsdorfer Strasse 158
14513 Teltow
Tel. 03328 - 471620

Ralf Tholen

Kirchstraße 44
50189 Elsdorf-Niederempt
Tel. 02274 - 1884

Transmoto

Obertalstrasse 4b
56379 Winden
Tel. 02604 - 6166

Fa. Franz-Josef Hans

Friedhofstraße 16
66450 Bexbach Höhen
Tel. 06826 - 6410

Claudius Trinkner Motorradtechnik

Holderbuschweg 69
74193 Schwaigern-Massenbach
Tel. 07138 - 3901

Fa. Alfred Latscha

Gartenstraße 14
78462 Konstanz
Tel. 07531 - 27661

Stürzel

Trottäcker 4
79713 Bad Säckingen
Tel. 07761 - 6879

InTeam Bergmann

Ansbacher Straße 77
91572 Bechhofen
Tel. 09822 - 323

Fa. Manenti Angelo

21 rue de Messancy
L - 4962 Clemency
Tel. 00352 - 502005

MAX

M. Hartmann

Villinger Strasse 7a

75179 Pforzheim

- Alemania -

Maxfon 07231 - 31 17 11

Maxfax 07231 - 31 17 17

Fordern Sie unseren kostenlosen
Katalog 1995/96 an.

MAX-EDELTEILE

Bremsscheiben aus Edelstahl

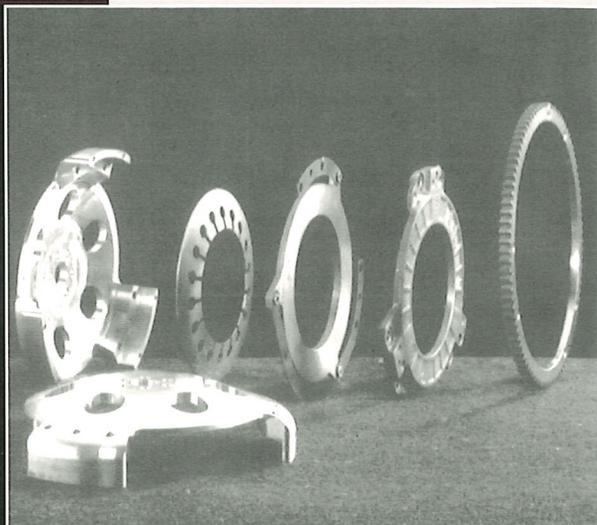
MAX Einscheibenkupplung, 2900g

MAX 0925

DM 1.580,00

Im Preis enthalten:

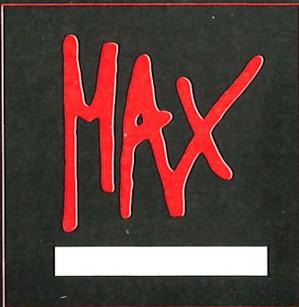
Umbau von Anlasserkranz und Druckpilz im Tausch.



Speziell für die großen Moto Guzzi Modelle wurde diese Einscheibenkupplung entwickelt. Das aus dem Rennsport bekannte und bewährte Prinzip für Kupplungen, wurde von **MAX** weiterentwickelt und ist jetzt auch für den Sport- und Tourenfahrer erhältlich. Die entscheidenden Vorteile sind:

- deutliche Gewichtseinsparung (5kg gegenüber der Serie)
- erhebliche Schonung des Motors und Getriebes durch weniger Massekräfte
- durch die reduzierte Schwungmasse wird der Motor drehfreudiger
- weniger Verschleiss durch hochwertigere Teile
- Erhöhung der Drehmomentübertragung.

Die MAX Einscheibenkupplung war die meist benutzte Kupplung in der BoT 1993.



MAX-Corsa. Auspufftöpfe für Ihre Ducati.

Auspuffanlagen aus hochwertigen Materialien für den Rennsport entwickelt. Das Zusammenspiel aus Material und Technik sorgen für beste Leistungsausbeute, sattes Drehmoment und Höchstleistungen.

Wählen Sie zwischen den Materialkombinationen:

Edelstahl - Carbon

Edelstahl - Alu

oder Edelstahl pur.



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

DUCATI