

Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Restaurationsbericht: Le Mans II, Teil 2

Fahrbericht: Aprilia RS 250

Reisebericht: Indien mit einer Le Mans

STEIN-DINSE-KUNDEN WARTEN NICHT!

hübner + partner · bs



Fahr' was Vernünftiges!
Fahr' MOTO GUZZI

ALLE MOTO-GUZZI-TEILE INNERHALB VON 24 STUNDEN

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

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



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

STEIN-DINSE GmbH

Im Alten Dorfe 3f • 38112 Braunschweig

Telefon 0531 - 210 210 • Telefax 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, Frank Siepmann, Armin
Sendler, Lothar Klemm, Peter Kinder-
mann

Gültige Anzeigenpreisliste:

Nr. 1/95, bitte anfordern

Erscheinungsweise:

MOTALIA erscheint jeden Monat immer
zum 15ten.

Redaktionsschluß:

jeweils der 1. des Monats

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 Mei-
nung 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!

Fast jeder Italo-Händler ist im Moment unzufrieden, weil er weniger Motorräder geliefert bekommt, als er verkaufen könnte. Die Nachfrage ist groß, aber es kommen zu wenig Maschinen über die Alpen. Egal ob Ducati, Guzzi oder Laverda, es wird in Italien einfach zu wenig produziert. Einzig bei Aprilia scheint es mit dem Nachschub annähernd zu klappen. Und das, obwohl Aprilia massenweise die BMW F 650 produziert. Bei den anderen Firmen läuft die Motorradproduktion leider nicht auf Hochtouren. Guzzi und Ducati haben gerade zum Saisonanfang Umbauarbeiten in den Werken vorgenommen, wodurch die Motorradproduktion eingeschränkt wurde. Beide Firmen wollen zwar demnächst mehr Bikes herstellen können, aber das Hauptgeschäft zum Saisonanfang ist dann schon gelaufen. Deutlich zu sehen sind die Auswirkungen bei Ducati. 1994 wurden in den ersten drei Monaten des Jahres noch 1612 Motorräder aus Bologna auf bundesdeutschen Straßen neu zugelassen. In diesem Jahr sind im gleichen Zeitraum nur 974 Ducatis unters deutsche Volk gebracht worden. Der Marktanteil sank von 2,9 % auf 1,9 %. Dazu kursieren zahlreiche Gerüchte, daß Ducati pleite sei und verkauft werden soll. Während Ducati selbst auf gesunden Füßen steht, hat der Cagiva-Konzern, der aus zahlreichen Firmen besteht, an anderen Stellen große Verluste erlitten und die Gewinne von Ducati teilweise anderweitig verwendet und daher konnte Ducati in der Vergangenheit mehrmals Zulieferer nicht bezahlen, was zu Produktionsverzögerungen führte.

Ein Teil der Motorräder, die im letzten Jahr in Mailand vorgestellt wurden, sind immer noch nicht lieferbar (Cagiva Canyon, Bimota Mantra, Ducati Senna, Italjet Formula 125...). Aber das ist nicht gerade ein aktuelles Problem. Es liegt in der italienischen Mentalität, daß Neuheiten selten rechtzeitig auf den Markt kommen. Die Italiener scheinen es einfach nicht zu begreifen, daß die Neumaschinen noch vor dem Saisonbeginn in ausreichender Stückzahl bei den Händlern im Schaufenster stehen müssen, wenn man entsprechende Stückzahlen verkaufen will.

Aber nicht nur bei den Neumaschinen gibt es Lieferengpässe, auch die Ersatzteilversorgung verläuft momentan etwas schleppend und für einige Teile aus italienischer Produktion müssen Lieferzeiten in Kauf genommen werden.

Überhaupt sieht es für die gesamte italienische Industrie durch den Kursverfall der Lire nicht so rosig aus. Alles, was aus dem Ausland zugekauft werden muß, ist deutlich teurer geworden und die Gewinne aus dem Export sind durch den Kursverfall natürlich auch drastisch gesunken. Wie es weitergeht, bleibt abzuwarten.

Euer Motalia-Team

Aprilia RS 250 - sind zwei Takte genug?

Beim Spaghetti-Essen der Firma Carstens in Hennstedt schwärmt der Chef Claus Carstens von der neuen Aprilia RS 250, die er momentan als Vorführmotorrad in Betrieb hat. Die Frage, ob ich das Motorrad für ein paar Tage haben könnte, läßt natürlich nicht lange auf sich warten, sondern ist eigentlich schon förmlich herausgefordert worden. Drei Wochen später ist es dann soweit, im Terminkalender ist Platz, also auf nach Hennstedt, um den Zweitakter abzuholen. Auf dem Hinweg lasse ich mir nochmal durch den Kopf gehen, was ich von der Aprilia weiß.

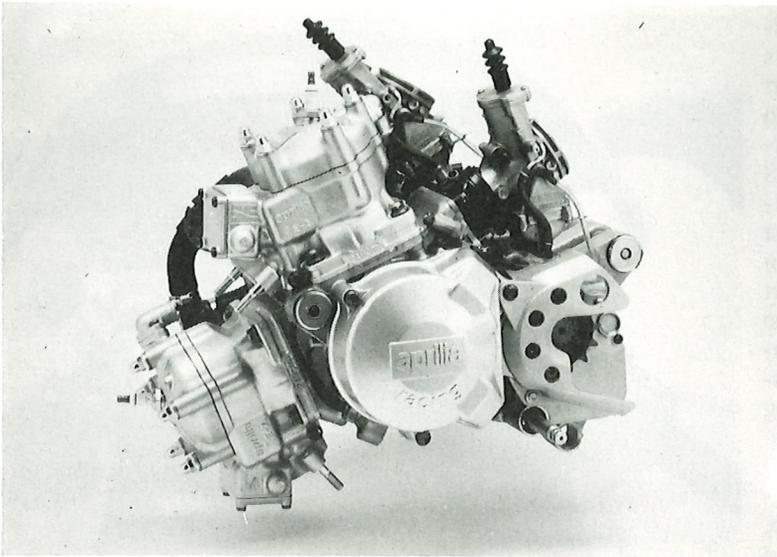
Mit der RS 250 will Aprilia die Erfolge auf den Rennstrecken, immerhin konnte man im letzten Jahr die Weltmeisterschaft in den Klassen 125 und 250 gewinnen, vermarkten: Die RS ist als Replica der Werksrenner gedacht. In Deutschland wird sie in den Farben der RSV 400 von Loris Reggiani angeboten, was mich etwas verwundert. Im Ausland gibt es die Maschine aber auch in der Lackierung des Motorrades, mit dem Max Biaggi die Viertelliter-WM gewonnen hat.

Aus ein paar Metern Entfernung ist die RS 250 kaum von der Werksrennmaschine zu unterscheiden. Beide Motorräder verfügen vorne über eine Upside-Down-Gabel mit

Brembo-Vierkolben-Bremsanlage auf beiden Seiten und einem 5-Speichen Vorderrad. Der polierte Alu-Rahmen mit Bananenschwinge scheint direkt von der Rennstrecke zu kommen und auch das Design von Verkleidung, Tank und Sitzbank entspricht fast den GP-Racern. Nur die zulassungspflichtigen Zutaten wie Beleuchtung, Blinker und Spiegel lassen auf Entfernung den Unterschied erkennen.

Während Aprilia beim Fahrwerk und Styling auf eigene Erfahrungen zurückgriff, bediente man sich für den Motor beim japanischen Konkurrenten Suzuki. Von der RGV 250 Gamma stammt der Motorblock der Aprilia.





Der Zweizylinder-Zweitakt-Motor mit Vergasern und Auslaßsteuerung.

In der Rennabteilung in Noale wurden dann neue Zylinder, Kolben und Zylinderköpfe entwickelt. Auch die Auslaßsteuerung und ein vergrößertes Kupplungsgehäuse wurden nach Aprilia-Vorgaben geändert.

Um den heutigen Gesetzesbestimmungen, die den Zweitaktern das Leben schwer machen, zu entsprechen, wurde eine Auspuffanlage mit je zwei Katalysatoren pro Zylinder entwickelt. Damit schafft die Aprilia auch die strengsten Abgasvorschriften, die momentan gefordert werden. Natürlich kosten die Kats einiges an Leistung und erzeugen zusätzliches Gewicht. Während die RS in Italien ohne Abgasreiniger 70 CV (51,5 kw) bei 11.500 U/min leisten soll, werden für die deutsche Version 56 PS (41 kw) bei 11.000 U/min angegeben. Von außen sind die unterschiedlichen Auspuff-Anlagen auf den ersten Blick zu erkennen. Während die offene Version wunderschöne, kleine Kohlefaser-schalldämpfer hat, sind die Kat-Dämpfer aus Metall mit einem zusätzlichen, häßlichen Hitzeschild.

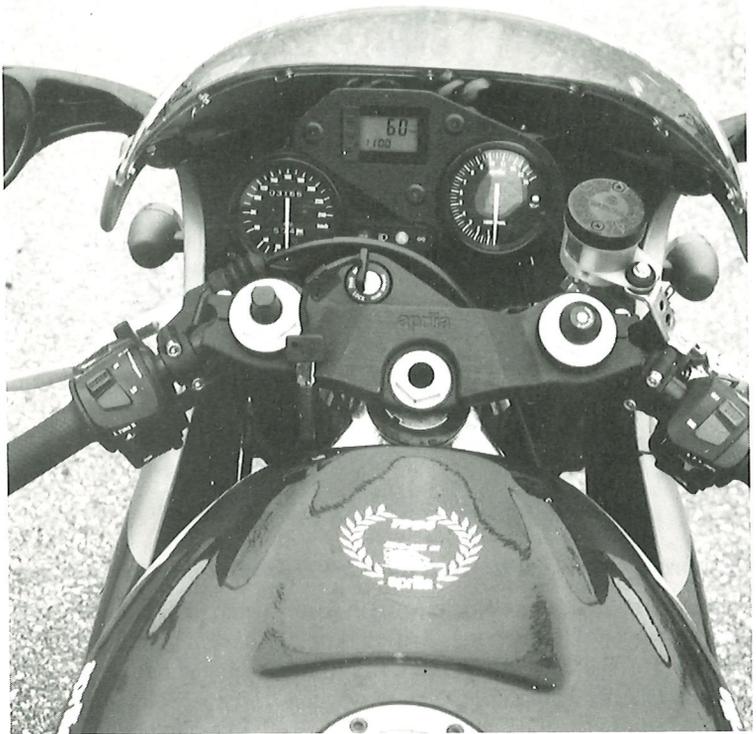
Ihren ersten Auftritt hatte die Aprilia im letzten Herbst auf der IFMA in Köln. Mit der schönen Verkleidungsnase, dem herrlichen Höcker und dem polierten Alufahrwerk be-

geisterte die Maschine viele Besucher. 1995 sollen 3.000 bis 3.500 Einheiten gebaut werden. Bei Carstens angekommen, tausche ich meine Ducati für ein paar Tage gegen die Aprilia. Über einen E-Starter verfügt die Maschine nicht, aber der Kickstarter läßt sich so leicht betäti-

gen, daß man ihn auch mit der Hand herunterdrücken kann. Mit gezogenem Choke springt der Motor sofort an. Zuerst habe ich etwas Schwierigkeiten mit dem Anfahren. Mit dem noch aus 50er-Zeiten existierenden Vorurteil, daß man mit einem Zweitakter nur mit hohen Drehzahlen und schleifender Kupplung starten kann, muß das Anfahren erst mal geübt werden, bis man irgendwann verwundert feststellt, daß man mit diesem Motorrad völlig normal losfahren kann und alle Spielerein mit Gas und Kupplung überflüssig sind, sofern man nicht gerade einen Porsche an der Ampel stehen lassen will.

Bekannterweise haben Zweitakter eine kürzere Warmlaufphase, weil kein Motoröl erwärmt werden muß. Um den Fahrer trotzdem über den Temperaturzustand zu informieren, wurde ein digitales Kombiinstrument im Cockpit installiert, das unter anderem die Kühlwassertemperatur anzeigt. Solange diese unter 30 Grad liegt, ist auf dem Display "cold" zu lesen. Dadurch sollte eigentlich auch der Dummste begreifen, daß er den Hahn noch nicht voll aufreißen soll. Doch schon nach kurzer Fahrstrecke ist der Motor auf Betriebstemperatur und es darf etwas mehr am Gas gedreht werden. Schnell ist die

Motorcharakteristik ausgelotet. Bis 7.500 U/min fährt die Aprilia wie ein normales Motorrad mit ca. 27 PS ohne jede Leistungsspitze, selbst bei niedrigen Drehzahlen fährt die Maschine ohne Ruckeln oder ähnlichem, die Auslastungsmacht macht's möglich. Aber bei 7.500 U/min geht schlagartig die Post ab, als ob einer den Nachbrenner eingeschaltet hat. Schnell ist der rote Bereich erreicht und es muß einen Gang höher geschaltet werden, und schon wieder am roten Bereich und wieder schalten und wieder und



Das Cockpit mit Bordcomputer, Gabelverstellung, verstellbarem Handbremshebel und Tankeinbuchtung für den Helm, damit man sich ganz tief hinter die Verkleidung ducken kann.

wieder. Wer zügig unterwegs sein will und dabei die Motorleistung ausnutzen will, muß ständig schalten, um sich immer im schmalen Drehzahlbereich aufzuhalten, in dem die volle Leistung zur Verfügung steht. Das ist aktives Motorradfahren, das aber auch zum Heizen verführt und beim Blick auf den Tacho stellt man fast immer fest, daß man viel schneller ist, als erlaubt. Nicht nur die Charakteristik des Motors sondern auch das ausgezeichnete Fahrwerk sind hierfür verantwortlich. Obwohl die Maschine recht weich abgestimmt ist, fährt die Aprilia wie auf Schienen. Spielerische Kurvenwechsel, problemlose Kurskorrekturen in Schräglage und eine nur geringe Aufstellneigung beim Bremsen geben einem auch bei schärferer Gangart viel Sicherheit und das Gefühl, daß man gar nicht so schnell unterwegs ist. Nur die langen

Schaltwege stören etwas. Auch hätte ich die Instrumente im Cockpit anders angeordnet. Bei einem so schmalen Leistungsband ist der Drehzahlmesser das wichtigste Instrument und gehört oben in die Mitte, damit man ihn besser sehen kann. Das digitale Display, welches an dieser Stelle sitzt, kann neben der Kühlwassertemperatur auch noch die Uhrzeit und die Bordspannung anzeigen. Als zusätzlicher Gag ist eine Stopuhr integriert, mit der bis zu zehn Rundenzeiten gespeichert werden können. Außer Display und Drehzahlmesser befinden sich der Tacho und fünf Kontrollleuchten im Cockpit. Die Liebe zum Detail zeigt sich unter anderem darin, daß die Kontrollampe fürs Fahrlicht abgedunkelt ist, damit sie nachts nicht blendet. Die vordere Scheibenbremse mit zwei Vierkolben-Brembo-Sätteln hat bei dem geringen

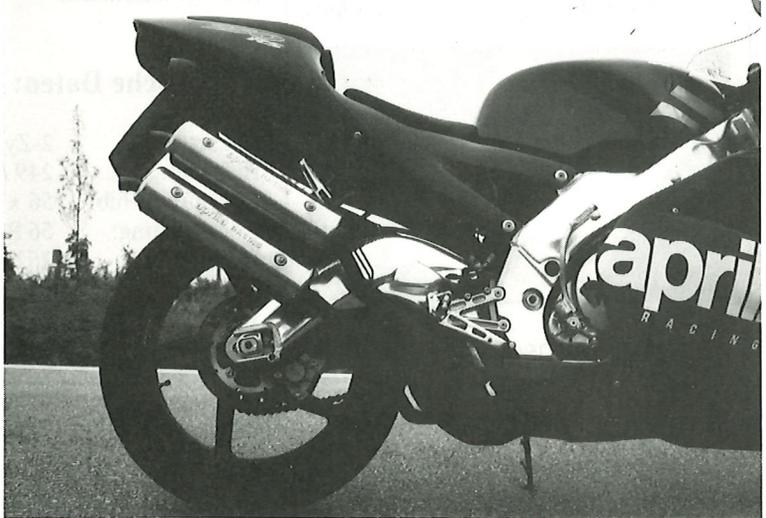
Fahrgewicht von 168 kg vollgetankt nicht die geringsten Probleme. Wahrscheinlich hätte eine Bremsscheibe auch gereicht. Einzig das tiefe Eintauchen der Gabel beim Bremsen stört etwas, aber auch hauptsächlich nachts, wenn das Scheinwerferlicht beim Anbremsen einer Kurve "abtaucht". Aber sowohl die Gabel als auch das Zentralfederbein lassen sich mannigfaltig einstellen. Im linken Gabelholm kann mit einem Schlüssel die Federvorspannung verändert werden. Auf der rechten Seite wird mit einem Drehknopf die Dämpfung der Gabel beeinflusst. Der Stoßdämpfer hinten läßt sich in Federspannung, Zug- und Druckstufe mannigfaltig verstellen. Da mir die weiche Einstellung gut gefällt, lasse ich aber die Finger von den vielen Stellschrauben.

Schon nach ca. 110 Kilometern muß ich auf Reserve schalten und eine Tankstelle ansteuern. Wenn man den Zweitakter richtig laufen läßt, fließen über 10 Liter durch die zwei Mikuni-Ver-gaser. Getankt wird an der Zapfsäule blei-frei normal mit 91 Oktan. Der Tank faßt laut Handbuch 16,5 Liter, von denen 3,5 Reserve sind. Unter dem Sozius-sitz, der durch eine schöne Abdeckkappe ersetzt werden kann, befindet sich der Öltank für die Getrenntschmie-rung, der mit 1,6 Liter Zwei-taktöl gefüllt

werden kann. Bei einem Ölverbrauch von ca. 0,2 Liter auf 100 km reicht eine Ölfüllung für ca. 800 km. Eine rote Lampe im Drehzahl-messer erinnert den Fahrer rechtzeitig, wenn

Öl nachgefüllt werden muß. Im Höcker befinden sich zusätzlich das Bordwerkzeug, ein Ablagefach und der Einfüllstutzen für das Kühlsystem. Mit über 10 Liter Benzin und 0,2 Liter Öl auf 100 km kann der Verbrauch nicht gerade als gering bezeichnet werden, aber man darf nicht vergessen, daß das Motorrad dabei sehr sportlich, fast immer mit Vollgas, bewegt wurde. Die geringen Inspek-tionskosten für den Zweitaktmotor (kein Ven-tileinstellen und kein Motoröl) lassen die häufigen Tankstops finanziell etwas erträg-licher sein. Beim gemütlichen Fahren zusam-men mit zwei Californias sank der Verbrauch auf etwas mehr als 5 Liter, aber auch wenn man mit der Aprilia bummeln kann, ist sie dafür nicht gebaut.

Als Replica einer Rennmaschine gehört sie auf die Rennstrecke, im Straßenverkehr ris-kiert man mit dieser Zweitakttrakte doch bloß den Führerschein. Die Rennstrecken-tauglichkeit haben auch verschiedene Sport-



Damit die Auspuffanlage nicht die Schräglagenfreiheit begrenzt, ist der rechte Schwingenholm "bananenförmig" gebogen.

veranstalter erkannt. So werden u. a. in Deutschland, Österreich und Italien verschiedene Cups speziell für diese Aprilia angebo-ten.



aprilia

Roller, Motorrad,
u. Autoreparaturen
aller Marken

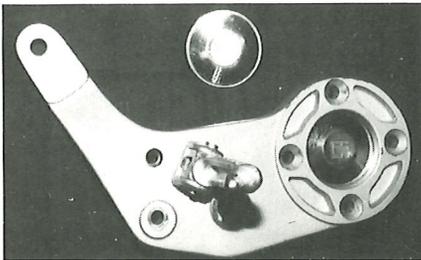
STORK
Vertragshändler

Tel. 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)



Ich gebe die Aprilia nur sehr ungern bei der Firma Carstens wieder ab. Selten hat mir ein Motorrad soviel Spaß bereitet. Mit dem drehfreudigen Motor, dem extrem handlichen Fahrwerk und dem Dank vieler Alu-Teile und Kunststofftank geringen Gewicht, zeigt die Aprilia, daß man wirklich kein Big-Bike braucht, um viel Fahrspaß zu erleben. Richtige Mängel kann ich in den paar Tagen nicht entdecken. Die Verarbeitung macht einen guten Eindruck, nur die Kabel hinter dem Cockpit hätte man ruhig verkleiden können, so daß sie nicht im Sichtbereich des Fahrers sind. Schlechte Rücksicht in den Spiegeln und ein fehlender Hauptständer gehören ja heute genauso zum Standart, wie Soziussitze, die eigentlich nur noch eine Alibifunktion haben.

Auf dem Rückweg fluche ich dann reichlich über die bockige Federung der Ducati. Es geht doch sehr viel komfortabler, ohne an Sportlichkeit einzubüßen. Vielleicht sollten sich die Ducati-Techniker mal eine Aprilia genauer anschauen.

Technische Daten:

Motor

| | |
|----------------|------------------------|
| Bauart: | 2-Zylinder, 2-Takt |
| Hubraum: | 249 ccm |
| Bohrung x Hub: | 56 x 50,6 mm |
| Nennleistung: | 56 PS bei 11.000 U/min |
| Drehmoment: | 36 Nm bei 10.800 U/min |
| Getriebe: | Sechsgang |

Fahrwerk

| | |
|--------------------|--|
| Gabel: | Upsidedown ø 41 mm |
| Hinterradfederung: | Monofederbein |
| Bremse vorn: | 2 Scheiben ø 298 mm |
| Bremse hinten: | 1 Scheibe ø 220 mm |
| Reifen: | vorn 110/70 ZR 17 hinten 150/60 ZR 17 |

Maße und Gewichte

| | |
|---------------------|-----------------------|
| Radstand: | 1370 mm |
| Sitzhöhe: | 770 mm |
| Trockengewicht: | 141 kg |
| zul. Gesamtgewicht: | 350 kg |
| Tankinhalt: | 16,5 Liter |
| Geschwindigkeit: | 220 km/h (laut Tacho) |

im **Motorrad**
Zentrum

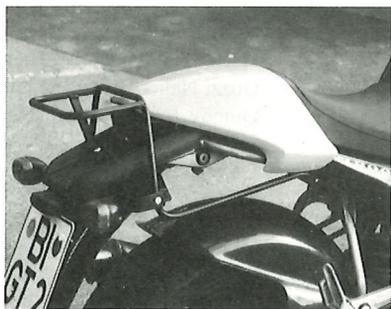
Hökenschnieder GbR

aprilia

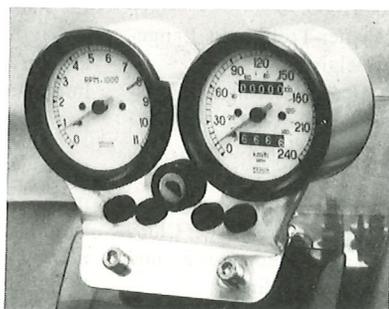
DUCATI

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

Veranstaltungskalender

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

Juni

- 15.06.-18.06.95
4-tägige Clubausfahrt des Ducati-Club-Schweiz zum Superbikelauf 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 Bijnkershoeklaan 383, NL-3527 XK Utrecht, Niederlande.
- 16.06.-18.06.95
6. Italiener-Treffen in Lange-mark/Belgien.
Info: Geert Vercaigne, Diksmuidsesteenweg 100, B-8830 Hooglede, Belgien.
- 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
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
Italiener-Treffen des Laverda Club Dänemark.
Info: Tel. 064711153, Dänemark.
- 16.06.-18.06.95
7. Ducati-Treffen der Ducati-Freunde Hessen in Grebenhain (Vogelsberg).
Info: Hartmut 06474/8112, Ralf 06042/3433.
- 16.06.-19.06.95
15. Internationales 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 Wappenhams 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.
- 17.06.-18.06.95
9. Veteranenteilemarkt in Carpi (MO)/Italien.
Info: Saltini Saverio, Tel. 059/686590, Italien.
- 17.06.-18.06.95
Ducati-Treffen im Kellenbach-tal.
Info: Harald Pleines, Tel. 0671/42771.
- 23.06.-25.06.95
10. Motorradtreffen der Motorradfreunde Eyfalia in Wettweiß bei Düren.
Info: Peter Kaulen, Tel. 02235/692360.
- 23.06.-25.06.95
Northern California Moto Guzzi Causal Campout des Moto Guzzi National Owners Club in Quincy (Californien)/USA.
Info: Randy Dawes, 1494 Alicia Drive, Yuba City, Ca 95993, Tel. 916-671-4107, USA.
- 23.06.-25.06.95
5. Moto Guzzi Alpen-Treffen im Ebnet bei Dornbirn in Österreich.
Info: Tel. 0043/5572/36489.
- 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.

Veranstaltungskalender

24.06.-25.06.95

Treffen der Schweizer Laverda 750 IG.

Info: Tel. 056222133, Schweiz.

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

3. Laverda-Treffen in Fährbrück bei Würzburg.

Info: 09360/1593 ab 19 Uhr.

30.06.-02.07.95

13. Internationales ADAC-Azzurri-Treffen in Karlsruhe/Bulach.

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

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

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.

30.06.-02.07.95

Italo-Treffen Einbeck in Immensen. 6. Party.

Info: 05561/72738 od. 74788 ab 20 Uhr.

Juli

01.07.-02.07.95

2. Italiener- und Oldtimermotorradtreffen in 86577 Tödenried/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

8. Italienertreffen in Wemeldinge, Holland.

Info: Ital meeting '95, Postbus 77, NL-4430 AB 's-Gravenpolder, Tel. 01103/2814, Holland.

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.

08.07.-09.07.95

Solda '95, 3. internationale Ducati Treffen in Stelvio (BZ)/Italien.

Info: Pizzeria "Tana dell' Orso", Solda, Stelvio (BZ), Tel. 0473/613055, Fax 0473/613129, Italien.

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.

13.07.-16.07.95

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

Info: Bruce Voelkle, 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, Großbritannien.

15.07.1995

Ducati-Treffen in Saarlouis-Baumareais mit Programm im Brasserie-Hofhaus, "Saarlands schönster Biergarten".

Info: Tel. 06836/3867 oder 06831/122367.

Veranstaltungskalender

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.

15.07.-16.07.95

5. Einzylinder Guzzi-Treffen in 83670 Bad Heilbrunn, "Reindschmiede".

Info: Peter Mayer 08841/79379, Michael Wolpert 08042/98056.

16.07.1995

2. Guzzi Tag in Bertinoro/Italien.

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

19.07.-21.07.95

Rennttraining des Bimota-Club in Brunn/CR.

Info: Bernhard Sattler, Markt 21, 25821 Bredstedt.

21.07.-23.07.95

7. Internationales Treffen italienischer Motorräder in 34637 Schrecksbach. BAB A5 Abfahrt: Alsfeld-Ost.

Info: 06698/310 (Volker).

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 (Area Lanerossi)/Italien.

28.07.-30.07.95

1. Ducati Pompone 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 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.-30.07.95

Scottish Camping Weekend des Morini Riders Club England.

28.07.-30.07.95

10. Aberdeen Angover des Italien Motorcycle Owners Club England.

Info: Mike Bates, Tel. 01224744318, Großbritannien.

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

Internationales Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Bavarese e.V. in 83620 Thal.

Infos: Wolfgang Lehmann, Tel. 089/6371242.

04.08.-06.08.95

Treffen der Laverda Freunde Silberstedt.

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

Twinn & 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.

18.08.-20.08.95

Treffen der Gruppo Moto Guzzi Finlandia bei Kannonkoski/Finland.

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

Veranstaltungskalender

18.08.-20.08.95

Cadwell Park Track Day des Morini Riders Club England.
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 ca. 10 km von Varde.
Info: Moto Guzzi Club, Louisevej 5, DK-3050 Humlebaek, Dänemark.

19.08.-20.08.95

15. Treffen des Laverda Club Schweiz im Baselland.
Info: Tel. 056281830, Schweiz.

19.08.-20.08.95

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

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, Großbritannien.

25.08.-27.08.95

8. Treffen der Freunde ital. Motorräder Trossingen auf dem Stock-Car Gelände Trossingen.
Info: 07425/4910.

25.08.-28.08.95

V-Twin Rally des Moto Guzzi Club Großbritannien in Shaftesbury (Dorset)/Großbritannien.
Info: K. Irwin, Großbritannien.

26.08.-28.08.95

Walliser-Weekend des Ducati-Club-Schweiz.
Info: Paul Schmid, Kirchstr. 36, CH-8957 Spreitenbach, 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.

Ohne Gegenverkehr

Anzeige

Konstanzer "Racecamp '95" vom 28.-30. August in Südfrankreich

Konstanz. Wie jedes Jahr zieht es sportlich eingestellte Motorradfahrer vom 28.-30. August nach Ledenon in Südfrankreich. Dort veranstaltet das "BOSEE Team" (kommt von BODenSEE) sein Racecamp '95. Teilnehmen können alle Interessierten, die einen Führerschein besitzen, ein technisch einwandfreies Motorrad bewegen und über vollständige Lederbekleidung und Integralhelm verfügen. Der "Circuit de Ledenon" steht im Ruf, eine Fahrerstrecke zu sein. Hubraumgröße oder dreistellige PS-Zahlen spielen hier nur eine untergeordnete Rolle. Acht Links- und vier Rechtskurven verteilen sich auf eine Streckenlänge von 3,15 km. Ein Reifendienst, kpl. Streckensicherung und ärztl. Versorgung sichern prima Trainingsbedingungen. Eine Menge Fahrspaß ist auf dieser hügeligen Piste selbst mit Enduros oder leistungsschwachen Zweirädern garantiert. In den ersten beiden Tagen kann jedermann nach Herzenslust am Gasgriff drehen. Wer mag, unter Anleitung eines routinierten Pistencracks. Für Neulinge gibt es extra Betreuung in Theorie und Praxis. Am dritten Tag sind Sprintrennen in 5 Klassen vorgesehen: Damenpokal, SOS/Sonderklasse, BOT, Superbike und wie letztes Jahr bestens bewährt auch unser Classic-BOT (Battle of Twins) bis Bj. 80. Hier waren letztes Jahr viele schöne Ducatis (auch einige sehr beherzt gasgebende Königswellentreiber), Laverdas, Guzzis und BMWs am Start. Zu gewinnen gibt es viele Pokale und abends steigt dann im großen Zelt die schon legendäre Abschlußparty mit Sound und Superstimmung. Camping ist im Fahrerlager natürlich kostenlos möglich. Plätze für das Racecamp sind noch frei. Der Unkostenbeitrag beträgt für alles kpl. 320,-. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Anmeldeformulare und Information bei MOTO-SHOP KONSTANZ, Hans-Thoma-Str. 2, 78467 Konstanz, Tel: 07531/56458 (Fax 68305) oder Fa. LULEB, Bücklestr. 72, 78467 Konstanz.

bassa lunga-Projekt

Teil 1

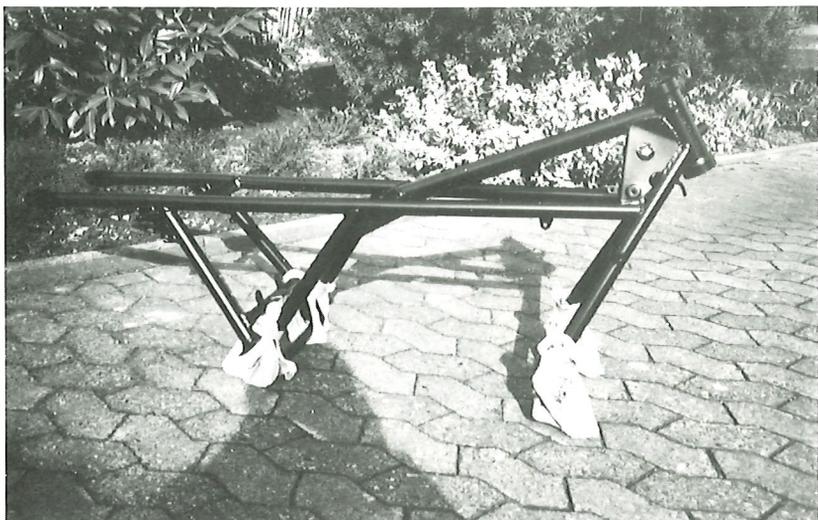
Schon beim IFMA-Besuch hatte mich der Anblick des Guzzi-Choppers bassa lunga auf dem Moto Spezial-Stand fasziniert, kurz darauf erschien eine Vorstellung in Motorrad. Die alte Harley hatte immer wieder Mucken, so stand der Entschluß schnell fest: Solch ein Guzzi-Chopper sollte das nächste Motorrad sein. Schließlich hatten es mir die großen Zweizylinder schon immer angetan, vor der Harley hatte es eine Cali II und zwei BMW-Boxer gegeben. Und meine Lebensgefährtin hatte ich Ende '93 schon für eine V 7 Spezial von D.I.T.A.-Cycles begeistern können.

Bei Moto Spezial angerufen, Info-Material erhalten, die Harley an den ersten ernsthaften Interessenten verkauft und einen Tag später bei Peter Linak in Pennigsehl eine '84er 1000 SP 1 mit gut 50.000 km als Basis gekauft. Nun konnte es losgehen! Selbst nur Kaufmann mit ein bißchen angelernten Schrauberkennntnissen sah ich doch keine Gefahr, schließlich hat man Bekannte und Kollegen, der Arbeitsplatz bei Honda-Rösener in Porta Westfalica sollte auch sicher nicht von Nachteil sein.

Die SP hatte übrigens ursprünglich eine Erstzulassung 1984 erhalten, war irgendwann nach Deutschland importiert worden und hatte schon Brief und TÜV. Das wird mir hoffentlich die spätere Abnahme des Umbaus erleichtern. Viel neuer darf der Basisrahmen nicht sein, sonst passen die Gutachten, z. B. für die Auspuffanlage, nicht, genaueres kann man dazu bei Moto Spezial erfahren. Stück für Stück wurde die SP zerlegt, die abmontierten Teile möglichst baugruppenweise abgelegt, ich wußte immer noch nicht



Der bassa lunga Chopper von Moto Spezial.



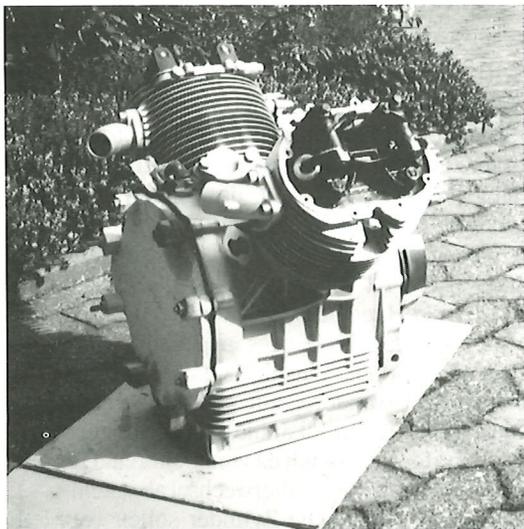
Der Rahmen wurde erst von allen überflüssigen Haltern befreit, dann sandgestrahlt und hinterher kunststoffbeschichtet. Die "Puschen" sollen Verkratzen bis zum Wiederaufbau verhindern.

ganz genau, was ich wieder verwenden könnte. Irgendwann hatte ich es in der schweinekaltten Garage dann auch geschafft, Rahmen und Unterzüge lagen nackt da.

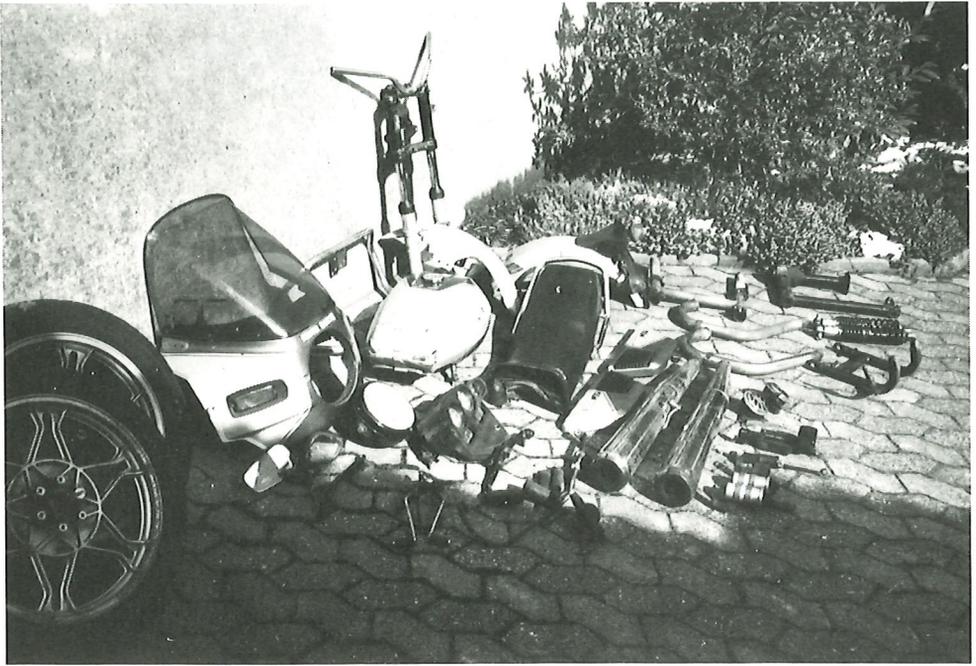
Die Teile in den Kombi verladen, einen Tag Urlaub und 1.030 km geopfert, vor Ort bei Moto Spezial in Gomadingen sollte der Umbau besprochen werden, Termin war abgesprochen. Achim Christner nahm sich über zwei Stunden Zeit, es wurde alles genau besprochen und an meinem Rahmen wurde alles gekennzeichnet, was als überflüssig entfernt werden sollte. Die Liste der bestellten Teile wurde erstellt, wir einigten uns, daß ich nach dem Fortgang der Arbeiten Teile abrufen könnte. Auf dem Heimweg nach Rinteln/Weser wurde die Kalkulation natürlich über den Haufen geworfen, auf den letzten 30 km übersah ich einen Starenkasten und rauschte mit 98 km/h durch die 70-Zone, außerplanmäßig 114 D-Mark an den Oberkreisdirektor!

Ein Freitagnachmittag wurde am Rahmen herumgeflext, dann ging er zum

Sandstrahlen, später zum Kunststoffbeschichten. Zwischendurch wurden Motor und Getriebe getrennt. Beide Einheiten hatten bei der Probefahrt einen ordentlichen Eindruck hinterlassen, sahen nur grottenmäßig aus. Also zunächst vom



Nach dem Glasstrahlen ist der Motor sauber, die Ventildeckel sind abgenommen zum Hochglanzpolieren. Deutlich ist die zurechtgesägte Spanplatte zu sehen, die eine Gummipolierplatte andrückt. Eindringen von Strahlmaterial muß unbedingt verhindert werden, sonst schmirgelt!



Die "Reste" des Basismotorrades sollen verkauft werden.

Getriebe das Öl runter, grobe Reinigung, alle möglichen Öffnungen, Dichtringe usw. abgeklebt und ab zum Glasstrahlen. Die Strahlarbeiten erledigte Strahlende Oberflächen-Heino Wetzel in Rinteln, das Glasstrahlen „radierte“ die fast gummiartige Schmutzschicht sauber ab, lediglich ein paar ganz hartnäckige Klumpen in verrippten Ecken mußten per Hand beseitigt werden. Auch der Motor wurde als Ganzes abgedichtet mit Gummi, Korken, Plastik, sogar Holzspanplatten und wanderte mit gleichem Erfolg auch durch die Strahlkabine. Danach blieben die Ventildeckel gleich da zum Polieren. Die Ölwanne wurde zum Filterwechsel abgenommen - blitzblank! Die Zylinder sollen vorsichtshalber auch noch abgenommen werden - nur mal so zum Nachschauen, Defekte werden nicht erwartet. Der Endantrieb wurde völlig zerlegt, das Äußere hochglanzpoliert, alle Lager und Simmerringe werden ersetzt, es kommt eine längere Schwinge mit längerer Welle zum Einsatz. Ein Typen-

schild gibt's auch schon - natürlich nicht mit Schlagzahlen, sondern beim Schildermacher graviert, wir wollen ja nicht pfuschen! Kleinkram hier und da, aber langsam könnte es mit dem Wiederaufbau losgehen. Das scheitert zur Zeit noch an der Lieferfähigkeit von Moto Spezial: ich hatte rund die erste Hälfte aller Teile abgerufen wie Speichenräder, Gabel, Schwinge usw., um das Moped erst einmal wieder „auf die Beine“ stellen zu können. Davon ist zur Zeit aber noch nicht alles lieferbar, stattdessen kann ich schon Teile wie Tank, Kotflügel usw. bekommen. Na gut,nehm' ich halt erst das, dann ist der Lackierer fertig, wenn der Rest kommt! Fortsetzung folgt mit Wiederaufbau und Kosten/Stunden-Aufstellung! Die von der Basis übriggebliebenen Teile sind übrigens zu verkaufen!

Lothar Klemme, Tel. 05751/44707

Diesen Artikel haben wir vor ca. 2 Monaten zugeschickt bekommen. Die Fortsetzung wird sicherlich bald folgen. Die Red.

gehört - gesehen - gelesen

Umrüstaktion bei Ducati

Bei den beiden Vierventiler-Ducatis 748 und 916 kann der Umlenkhebel an der Seitenständerfeder brechen. Diese kleine Platte sorgt dafür, daß der Ständer automatisch einklappt. Der Ducati-Importeur DNL rüstet alle bisher ausgelieferten Maschinen kostenlos um. Das Sondermodell Senna 916 soll in den nächsten Wochen an die Händler ausgeliefert werden.

Ersatzteillager aufgekauft

Die Firma Stein-Dinse, Im alten Dorfe 3f, 38112 Braunschweig, Tel. 0531/210210 hat uns mitgeteilt, daß sie das komplette Ersatzteillager des schwedischen Moto Guzzi-Importeurs aufgekauft hat, der aus Altersgründen die Waren abgegeben hat. Unter den Artikeln sollen sich zahlreiche Ersatzteile befinden, die von Guzzi selbst nicht mehr lieferbar sind (z.B. für die Modelle V7 und Convert).

Ihr Spezialist für italienische Motorräder Claus Carstens

Komm und teste mich



Wahrscheinlich bin ich auch da

Gerade eingetroffen

Gebrauchte: 900 SS/94 = 13.500,-; 750 SS/94 = 13.000,-;
Elefant AC/94 = 13.500,-; diverse Bimota Neufahrzeuge

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

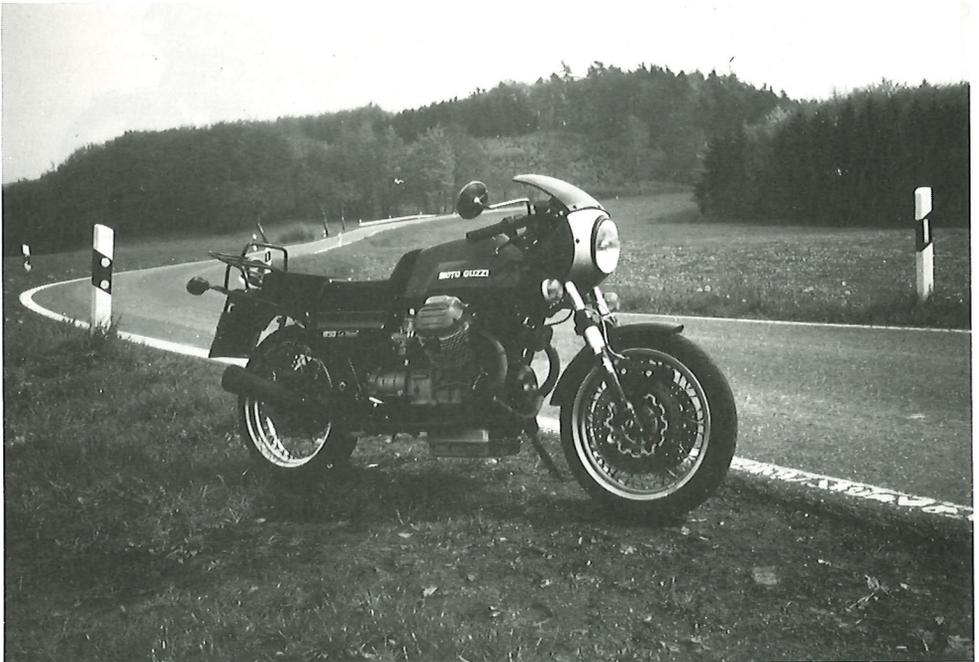
Erfahrungsbericht über 40.000 km mit einer LM I und deren Umbau auf 17-Zoll Vorderrad und Niederquerschnittsbereifung

Im Frühjahr 1988 kaufte ich mir, nachdem ich zuvor vier Jahre lang eine V 50 Monza gefahren bin, mein Traumbike LM I. Der Sound und die Power haben mich von Anfang an begeistert, das Fahrwerk allerdings weniger.

Im Vergleich zur V 50 Monza war die LM I natürlich eine ganze Ecke unhandlicher, was mich jedoch mehr störte, war, daß sie bei Geschwindigkeiten über 120 km/h und Bodenwellen in Kurven nicht mehr ganz ruhig lag, sondern leicht pendelte. Dergleichen war ich von meiner Monza mit Vollverkleidung (Agostini) überhaupt nicht gewöhnt (mit der serienmäßigen, lenkerfesten Cockpitverkleidung und abgefahrenem Hinterreifen pendelte sie auch bei hohen Geschwindigkeiten), da diese bis zur Höchstgeschwindigkeit von ca. 175 km/h absolut ruhig lag, da konnte der Straßenzustand sein wie er wollte. Anfangs störte mich das noch nicht so sehr, mit den Jahren gewöhnte ich mich jedoch

mehr an die Leistung der LM und fuhr sie mehr aus, was aufgrund der starken Lastwechselreaktionen und der großen Schwungmasse mit den entsprechenden Kipfeffekten viel mehr Eingewöhnung bedurfte als bei der Monza, die ein echtes „draufsitzen und flott losfahren-Motorrad“ war. So kam ich auch immer häufiger an die Grenzen des LM-Fahrwerks, sprich die Unhandlichkeit und die Pendelei bei Bodenwellen in schnellen Kurven.

Mittlerweile waren bei anderen Maschinen 17-Zoll-Felgen und breite Niederquerschnittsbereifung Standard geworden, und ich überlegte, wie ich die LM in diese Richtung umbauen könnte, ohne das Fahrverhalten so



Moto Guzzi Le Mans I mit breiten Speichenrädern und schwimmenden Bremsscheiben.

zu versauen, wie Guzzi es bei der LM IV gemacht hatte, und möglichst ohne solche Effekte wie starkes Aufstellen beim Bremsen in Kurven, wie es bei breitbereiften Maschinen normal war. Ein recht guter Kompromiß zwischen der schmalen Serienbereifung und den superbreiten Schlappen schien mir eine 3x17 Zoll-Felge mit 110/70x17 Reifen vorne und eine 4,25x18 Zoll-Felge mit 140/60x18 Reifen hinten, also eine Kombination, die z. B. auf der Yamaha FZR 600 damaligen Baujahres (1991) gut funktionierte.

Kurze Zeit später traf ich einen LM3-Fahrer, der genau diese Kombination mit abgedichteten Akront-Speichenfelgen eingebaut hatte, und mir erzählte, die Maschine sei viel handlicher aber gleichzeitig stabiler und stelle sich beim Bremsen nur minimal auf. Zu erwähnen ist, daß er eine Halbschalenverkleidung an seiner LM III hatte, was sicherlich zur besseren Hochgeschwindigkeitsstabilität beigetragen hat.

Daraufhin entschloß ich mich endgültig, den Umbau zu machen, und wendete mich an meinen Händler Motomeccanica in Reutlingen. Da eine meiner vorderen Bremsscheiben etwas verzogen war, baute ich gleich noch schwimmend gelagerte Bremsscheiben der Serie Oro ein, somit summierte sich das Ganze mit TÜV-Eintragung auf satte 4.000 DM.

Da das Rahmenheck der LM sehr schmal ist, gab es beim Einbau einiges zu sägen und zu flexen, besonders bei der Sitzbankaufhängung. Vorne mußte eine neue Steckachse eingebaut werden. Die Schwinge mußte bei der Kardanwelle eingedellt werden (wie bei LM IV), trotzdem hat das Hinterrad einen leichten Spurversatz von ca. 7 mm.

Das Fahrverhalten änderte sich sehr zum Positiven durch den Umbau. Im unteren Geschwindigkeitsbereich bis ca. 70 km/h ist die Guzzi jetzt viel handlicher, man kann auf kleinen kurvigen Straßen jetzt viel frecher als früher fahren. Da die Maschine auf Lenkbefehle und Gewichtsverlagerungen viel sensibler reagiert, muß man allerdings präziser

The logo for BBA (BBA Ducati) features the letters 'BBA' in a bold, italicized, sans-serif font. Above the letters is a thick, curved line that starts under the 'B', goes over the 'A', and ends under the second 'A'. Below the letters, the text 'DUCATI Teile & Zubehör' is written in a smaller, sans-serif font.

BBA Ducati
Im Spalier 5
71549 Auenwald 2

Tel. / Fax 07191 / 300065

Der neue Katalog ist raus, bestellen Sie ihn !

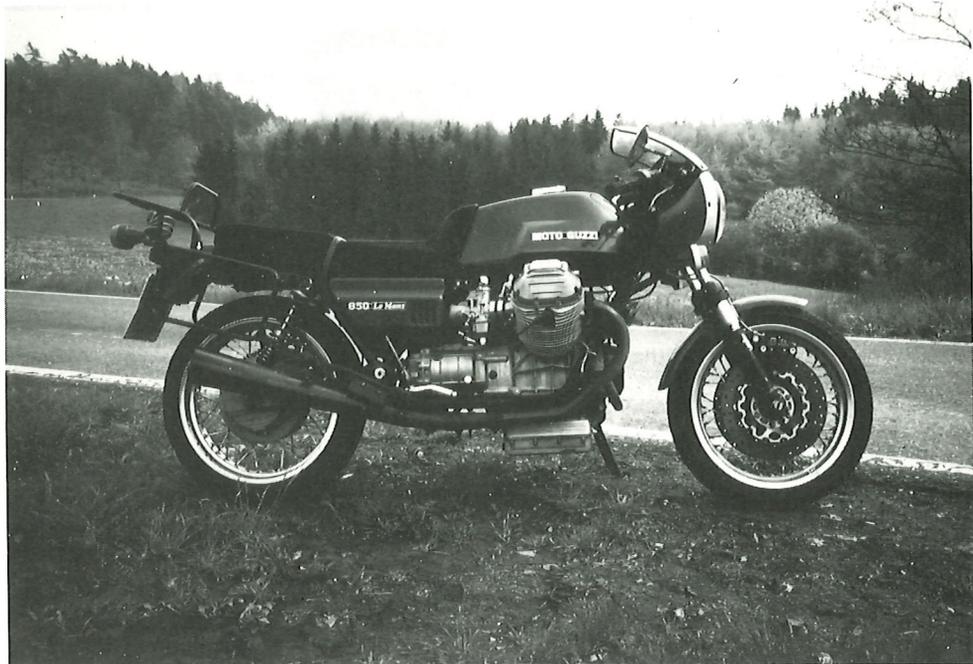
Sämtliche Zubehör und Umbauteile von der Königswelle bis zur 916. Gegen 6.- in Briefmarken.

fahren, was einer gewissen Eingewöhnung bedurfte. Kippelig, wie die LM IV, ist sie nicht geworden, gegenüber vorher ist ein leichtes, jederzeit zu kontrollierendes Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage festzustellen.

Im mittleren Geschwindigkeitsbereich zwischen 70 und 120 km/h ist nur eine leichte Verbesserung der Handlichkeit festzustellen, ein großer Unterschied ist wieder so ab 130/140 km/h zu spüren, hier ist die Guzzi jetzt viel handlicher und vor allem liegt sie viel satter auf der Straße und reagiert sehr genau auf alle Lenkbefehle. In schnellen Kurven, die mir früher oft etwas mulmig waren, habe ich jetzt ein sicheres Gefühl. Geblieben, wenn auch verringert, ist allerdings eine gewisse Tendenz zum Pendeln in schnellen Kurven mit Bodenwellen. Ich vermute, daß das auch damit zusammenhängt, daß die Maschine bei hohen Geschwindigkeiten durch den Winddruck vorne leicht wird und durch die Cockpit-Verkleidung Störimpulse in die Lenkung kommen, desweiteren verhärtet sich die Hinterradfederung durch den starken Leistungseinsatz und reagiert unsensibel auf die Bodenwellen.

Da ich beabsichtige, demnächst eine Halbschalenverkleidung anzubauen, die diese Effekte mildern müßte, werde ich bald mehr wissen.

Obwohl die Guzzi durch das kleine Vorderrad und die flachen Niederquerschnittsreifen ca. 25 mm tiefer liegt, habe ich wie schon vorher keine Probleme mit aufsetzenden Teilen in Schräglage. Zu bemerken ist noch, daß der Nachlauf sich durch die Absenkung der



Maschine verkleinert, was in Verbindung mit dem niedrigeren Schwerepunkt sicher auch wesentlich zu der viel besseren Handlichkeit im unteren Geschwindigkeitsbereich beiträgt. Als Bereifung hatte ich zunächst die Paarung A/M 59 X von Michelin drauf. Die Haftung dieser Reifen, besonders bei Nässe, läßt ziemlich zu wünschen übrig. Seit letztem Jahr fahre ich den BT 50 von Bridgestone, der sehr gut haftet, länger hält und zudem die Reaktion auf Bodenunebenheiten verringert. Bei einer Alpentour fuhr ich mir einen Nagel in den Hinterrifen, was ich dank nun schlauchloser Bereifung lange gar nicht bemerkte.

Etwas über ein Jahr nach dem Umbau verlor das Hinterrad wieder Luft, ich dachte, schon wieder ein kaputter Reifen, stellte dann aber fest, daß die Akrontfelge zwischen Ventil und Speiche einen Haarriß hatte. In diesem Fall erwies sich mein Händler Motomeccanica als gar nicht kulant und schickte mich zu der Firma, von der er die abgedichtete Felge besorgt hatte. Diese baute mir zwar eine neue Felge zu einem recht günstigen, an Stein-

Dinse angelehnten Preis ein. Ich denke jedoch, daß so etwas normalerweise über Kulanz von Momec geregelt hätte werden müssen, zudem wurde die Felge mit etwas mehr seitlichem Versatz eingespeicht und so schleifte der Reifen jetzt leicht am Hauptständer, der somit erneut umgeschweißt werden mußte. *(Für Garantien ist in der Regel immer der Hersteller/Importeur bzw. sein Vertragshändler zuständig. Die Red.)*

Zu den schwimmenden Bremsscheiben ist zu erwähnen, daß sie etwas besser verzögern, besonders wenn sie schon etwas heiß gefahren sind. Allerdings läßt die Bremswirkung stark nach, wenn sie schmutzig sind, außerdem klappern sie recht laut, was manchmal schon nervig ist.

Seit ich die LM mit ca. 20.000 km gekauft habe, bin ich ungefähr 40.000 km damit gefahren. Kurz nach dem Kauf habe ich auf 88er Zylinder umgerüstet, wobei die Pleuellwelle nur statisch gewuchtet wurde, was die Vibrationen in etwa gleich hielt. Wenn ein Leistungszuwachs zu verspüren war, dann am ehesten im oberen Drehzahlbereich. Da-

nach hatte ich mehrmals Probleme mit undichten Kurbelwellensimmerringen zur Kupplungsseite hin. Das ist erst weg, seit ich vor zwei Jahren bei Momec einen doppellip-pigen Simmerring einbauen ließ.

Desweiteren ist mir einmal ein Unterbrecherkontakt gebrochen, ich konnte allerdings dank abendlicher Hilfe von Pit's Moto-Italia-Shop in Konstanz weiter nach Hause fahren. Bei 55.000 km kam das Ende des Kreuzge-lenks, was wohl auch wesentlich einem mit Sozia und viel Gepäck höchstbeladenem Ir-landurlaub zuzuschreiben ist, bei dem die Hinterradfederung aufgrund der tierischen Bodenwellen oft durchgeschlagen hat, et-was, was mir sonst noch nie passiert ist. Desweiteren mußte ich einmal den Geber des Öldrucklämpchens wechseln, nachdem ich schon Blut und Wasser geschwitzt hatte, weil das Öldrucklämpchen während der Fahrt aufleuchtete und ich das Ende meines Motors nahen sah.

Ansonsten lief die Guzzi immer sehr zuver-lässig und bereitet mir viel Freude.

Zu ein paar Sachen hätte ich gerne ein paar Tips, leider bin ich erst vor kurzem auf Motalia gestoßen, so daß darüber eventuell schon einiges in früheren Ausgaben gestan-den hat, trotzdem:

1. Da meine LM bei konstanten Drehzahlen über 4.000 U/min trotz Ölwannezwischen-ring anfängt, heftig aus der Motorentlüftung zu sabbern, hätte ich gerne ein paar Infos, ob dies mit dem größeren Ago-Ölabscheider zu bessern ist, außerdem habe ich im neuen MAX-Katalog ein spezielles Ventil dafür entdeckt - wer hat damit Erfahrung?

2. Ich hege schon länger den Gedanken, den Motor zu tunen, wer hat Erfahrungen mit 92er Zylindern beim Rundmotor, wer mit Drehmomentnockenwellen von Dynotec oder anderen (z. B. HT Moto) und wer mit elektro-nischer Zündung, z. B. von Silent Hektik?

Ich bin vor einem Jahr nach Bonn umgezo-gen, genieße jetzt die Straßen der Eifel und würde gerne noch ein paar Moto-Guzzi-Fah-rer aus der Gegend kennenlernen - meldet Euch doch einfach.

Viele Guzzi-Grüße

Armin Sandler, Tel. 0228/384569

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

Auch für moderne italienische
Zweizylinder keine Selbst-
verständlichkeit:

100 Nm Drehmoment

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

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

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

Interessiert? – Vereinbaren
Sie Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

67592 Flörsheim-Dalsheim
Alzeyer Straße 33-37
Tel. 0 62 43/58 82, Fax 0 62 43/70 29

D U C A T I . Die zündende Kraft

STERN



STUNDEN

Jede Menge zündende Ideen findet ihr in unserem neuen DUCATI-Katalog. Voll mit Ersatz- und Tuningteilen, Zubehör und Informationen und unserem 24 Stunden Versand-Service ergibt sich genau die richtige Mischung.

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



WER SONST ?!

STEIN-DINSE GmbH

Im Alten Dorfe 3 f • 38112 Braunschweig

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

Leserbriefe

Betr. Undichter Tank
Hallo Guzzisten!

An meinem (leider neu lackierten) V7 Sport Tank läuft mir das Benzin unterhalb des Tankdeckels heraus. Der Tankdeckel selbst ist dicht, der Sprit sabbert wahrscheinlich unterhalb des eingeschweißten Tankstutzens heraus.

Wer hatte schon ähnliche Probleme und kann mir Tips zum Abdichten geben? (Natürlich ohne die Lackierung zu beeinträchtigen) Bitte anrufen. Rainer Götzmann, Tel.: 06227/53408.

Als erstes muß die Stelle genau lokalisiert werden, das müßte im Wasserbad recht einfach gehen. Sollte es sich nur um ein kleines Leck handeln, hat sich schon mehrfach Sekundenkleber als erfolgreich erwiesen. Professioneller wäre natürlich schweißen, aber dann muß der Tank neu lackiert werden.
Die Red.

Betr. Antituning Le Mans I

Liebe Motalia-Leser und -Schreiber, was macht man als Vater (Daytona) mit einer LM I, wenn der Sohn nur "stufenweise" fahren darf? Wißt ihr, wo man einen Drosselsatz (34 PS/25 kw) zum Selbsteinbau mit TÜV-Gutachten bekommt?

Bitte schreibt oder ruft an!

Uwe Boese, Karolingerstr. 12, 56626 Andernach, 02632/45366.

Betr. Vergaserabstimmung und Gilera
Hallo Allerseits!

Ich möchte mich heute auch mal zu einer Art Leserbrief hinreißen lassen.

Wie viele andere Saturno Fahrer bin auch ich vom "Bonanzaeffekt" geplagt. Diesen Winter habe ich mal einen Blick in den Ansaugstutzen geworfen und dabei festgestellt, daß dieser nicht zentrisch zur Bohrung im Kopf

sitzt. Durch entsprechendes Auffeilen der drei Befestigungslöcher habe ich dann die hervorstehenden Ränder im Ansaugkanal beseitigt. Seitdem ist meine Saturno auch noch unter 3.500 U/min fahrbar.

Weiterhin hatte ich noch das Problem, daß der Motor, zumindest mit dem E-Starter, zwar jederzeit ansprang, aber spätestens an der Garagenausfahrt auch wieder ausging. Es stellte sich heraus, daß die Starterdüse zu groß und damit das Gemisch bei gezogenem Choke zu fett war. Leider gibt es bei Dell'Orto keine kleineren Düsen als 40er. Deshalb habe ich solch eine Düse mit Zinn zugelötet und anschließend auf 30 wieder aufgerieben. Damit läuft nun der Motor mit Choke ohne Probleme durch und springt auch mit Kickstarter (relativ) zuverlässig an. Falls es mir gelingt, einen 0,3er Bohrer zu ergattern, wäre ich bereit, einige Düsen mit Hartlot zu präparieren. Da der Starter nun überflüssig ist, habe ich ihn rausgeworfen. Demnächst folgt ihm die Batterie, welche ich durch ein NMH-Accupack ersetzen möchte.

Vielleicht helfen ja meine Erfahrungen anderen mit ähnlichen Problemen weiter.

Ansonsten hier noch was für Gilera Freaks. In England gibt es einen Markenclub (Gilera network). Für ca. 17,- Jahresbeitrag gibts vier Ausgaben des GeN, einer kleinen Zeitschrift mit vielen nützlichen Tips von Gilerabesitzern aller Typen. Weitere Aktivitäten wie Werkzeugverleih und Treffen (für die IOM TT ist es wohl zu spät, nächster Termin: Cadwell Track Day 18. August, gemeinsam mit dem Morini Club) sind wohl eher nur was für Insulaner.

Ein Probeheft gibts (mit Unterstützung von Piaggio England) bei folgender Adresse (Anfragen in Englisch): Pete Fischer, 4 Orton Grove, Penn, Wolverhampton, WV4 4JN.

Tja, das wars. Ansonsten macht weiter so !!!
Einen wunderschönen Sommer und Ciao
Joachim Heller

Aprilia Moto 6.5

Einen zweiseitigen Fahrbericht der neuen Aprilia kann man in Heft Nr. 6/95 von "MO" nachlesen. Hier zeigen drei Fotos das Einzylinder-Motorrad.

In einem Kurzttest befaßt sich "motorrad, reisen & sport" mit der eigenwilligen Aprilia, die in diesen Tagen an die Händler ausgeliefert werden soll. Auf zwei Seiten wird das Motorrad von vier Fotos gezeigt. Zu finden ist der Artikel in der Juni-Ausgabe.

Aprilia Werksrenner

In dem Sonderheft "Sport Motorrad" ist ein Fahrbericht der beiden Weltmeister-Motorräder von Max Biaggi und Kazuto Sakata nachzulesen. Der Artikel erstreckt sich über vier Seiten und sechs Fotos zeigen die zwei Maschinen, mit denen Aprilia 1994 in den Klassen 125 und 250 die WM-Krone gewinnen konnte.

Bimota SB 7

Ungefähr eine Seite nimmt ein Fahrbericht des stark überarbeiteten '95er Modells der Bimota mit dem 750er Suzuki-Motor in der Zeitschrift "PS" ein. Drei Fotos zeigen das Motorrad in der Juni-Ausgabe.

Aprilia RS 250

Einem ausführlichen Test haben unsere Kollegen von der "MO" die Zweitakt-Aprilia unterzogen. Der Bericht nimmt sieben Seiten in dem Juni-Heft ein und verfügt über acht Fotos und vier Grafiken.

"PS" läßt die Aprilia in einem fünfseitigen Vergleichstest gegen Bimotas Supermono antreten. Zu dem Artikel gehören zehn Fotos, die die beiden Motorräder im Juni-Heft zeigen.

In dem regionalen Motorradmagazin "Kradblatt" ist ein Fahrbericht der Aprilia nachzulesen, der ca. drei Seiten des Heftes einnimmt. Acht Fotos zeigen hier das Motorrad in dem Juni-Heft. Dieser Artikel ist auch in der Juni-Ausgabe des "bremer motorrad anzeigers" abgedruckt.

Ducati 748 Biposto

In einem Vergleichstest tritt die Vierventil-Ducati gegen vier japanische Vierzylinder-Motorräder mit 750 Kubik an. Honda VFR 750 F, Kawasaki ZXR 750, Suzuki GSX-R 750 W und Yamaha YZF 750 R heißen die Gegner in dem achtseitigen Artikel der Zeitschrift "PS". Siebzehn Fotos zeigen diese Maschinen in dem Heft Nr. 6/95.



H.S. Motorradtechnik

LAVERDA - DUCATI
NORTON - CAGIVA
MOTOPOST-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 Siebenbäumen
Tel. 0 45 01 / 775
Fax 0 45 01 / 10 52

Presseschau

Moto Guzzi V 35 II

In den regionalen Motorradmagazinen "Kradblatt" und "bremer motorrad anzeiger" ist auf eineinhalb Seiten ein Leserbericht zu finden, in dem der Wiederaufbau der kleinen Guzzi geschildert wird. Zwei Fotos zeigen den Autor und seine Maschine in dem Juni-Heft.

Cagiva 900 Elefant

Nicht ganz drei Seiten nimmt ein Fahrbericht der italienischen Großenduro in der Zeitschrift "Biker Börse" ein. Fünf Bilder lockern den Artikel in dem Heft Nr. 6/95 auf.

Moto Guzzi V7 Sport

Auf drei Seiten beschäftigt sich die "Biker Börse" mit dem Vorläufer der Le Mans-Serie aus Mandello. Sechs Fotos zeigen den Klassiker und seine Details in der Juni-Ausgabe.

Ducati 916

Das Sonderheft "Sport Motorrad" vergleicht auf sechs Seiten vier Sportmotorräder: Ducati 916 Strada, Honda RC 45, Kawasaki ZX-6R und Yamaha FZR 600 R. Zu dem Artikel gehören zwölf Bilder.

Cagiva 500 GP

Auf drei Seiten befaßt sich das Sonderheft "Sport Motorrad" mit der Geschichte des Cagiva-Rennstalls in der Halbliter-Weltmeisterschaft. Sieben Fotos zeigen Werksrenner aus unterschiedlichen Jahren von 1981 bis 1992.

Ducati 748 SP

Auf dreieinhalb Seiten befaßt sich die "Biker Börse" mit der Sportversion der 748. Das gelbe Motorrad wird von acht Fotos in der Juni-Ausgabe gezeigt.

Ducati M 900

"MO" vergleicht in der Juni-Ausgabe fünf unverkleidete Motorräder. Neben der Ducati Monster sind dieses BMW R 100 R, Harley-Davidson XLH 1200, Suzuki VS 1400 und Triumph Thunderbird. Der Bericht erstreckt sich über neun Seiten und zwölf Fotos zeigen die Motorräder.

Bimota Supermono

"PS" vergleicht die Einzylinder-Bimota mit der Zweizylinder-Zweitakt-Rakete Aprilia RS 250. Der Zweikampf dieser beiden ungleichen Maschinen ist auf fünf Seiten in der Juni-Ausgabe nachzulesen. Die zwei Leichtgewichtigen Bikes werden von zehn Fotos gezeigt.

MV Agusta

In einem fünfseitigen Artikel befaßt sich die Zeitschrift "Oldtimer Markt" mit den Einzylinder-Motorrädern dieser legendären Marke, die eigentlich für große Vierzylinder-Motorräder bekannt ist. Zweiundzwanzig Abbildungen zeigen Einzylinder-MVs zwischen 83 und 300 ccm in der Ausgabe Nr. 6/95.

Rumi RM 701 Supermono

Auf zwei Seiten hat "PS" einen Fahrbericht der Einzylinder-SOS-Maschine aus Italien abgedruckt. Fünf Fotos zeigen das Motorrad, das in einer Kleinserie als Production Racer angeboten werden soll, in der Ausgabe Nr. 6/1995.

Laverda 650 Sport

In dem regionalen Motorradmagazin "bmm" kann ein Fahrbericht der neuen Laverda nachgelesen werden. Der Artikel erstreckt sich über vier Seiten und verfügt über neun Fotos, die in der Juni-Ausgabe abgedruckt sind.

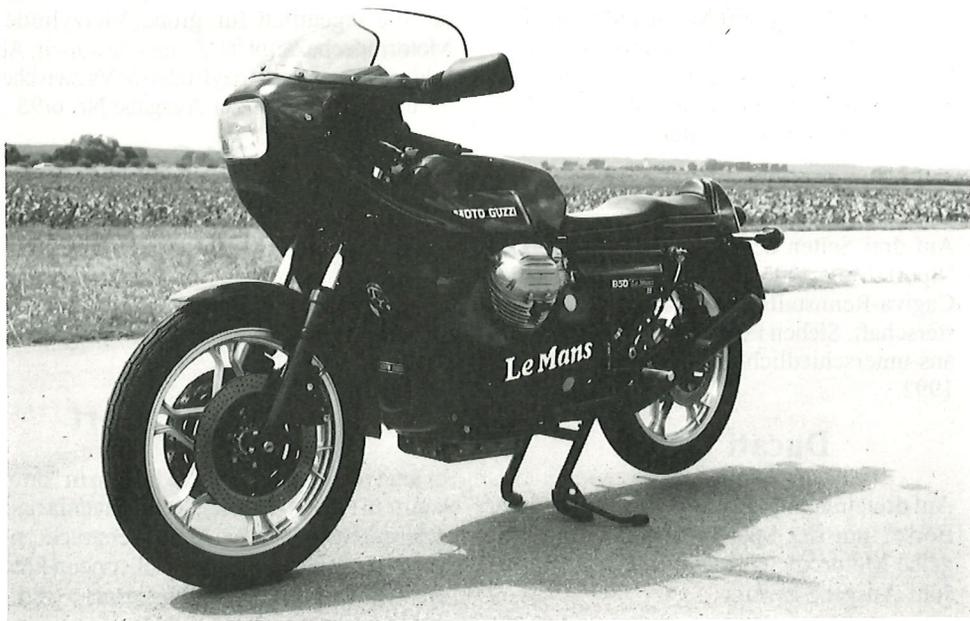
Von einem der auszog, das Schrauben zu lernen (oder: Peters Tatsachenbericht, und nicht das "Grimmige Märchen", wenn auch täuschend ähnlich) Teil 2

Im ersten Teil hat Peter geschildert, wie er zu seiner Moto Guzzi Le Mans II gekommen ist, und daß er nach dem Besuch des Azzurri-Treffens in Karlsruhe beschlossen hatte, das Motorrad komplett zu überarbeiten.

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

Ich durfte damals die Räumlichkeiten der Hobby-Motorradwerkstatt von Richard Feldmann in Memmingen in Anspruch nehmen, von dem ich schon die Yamaha erstanden hatte, mit der Zusage seiner aktiven und passiven Mithilfe bei der Restauration meiner Maschine. Das war mir sehr wichtig, da ich keinerlei Erfahrungen in Sachen Motorradreparatur, geschweige denn Verbesserungen und Modifizierungen hatte. Bis zu diesem Zeitpunkt hatte ich noch nicht einmal ein Rad zum Reifenwechsel ausgebaut.

Aber jetzt ging es in die Vollen! Oder? An drei Abenden nach Feierabend wurde die ganze Maschine mit Hilfe von Richard in ihre Einzelteile zerlegt und fotografiert, bzw. beschriftet. Alles Narrensicher!? Bis auf Motor und Getriebe transportierte ich alles nach Hause, und verstaute die Einzelteile in meinem immerhin ca. 10 qm großen Keller. Nachdem ich beruflich drei Wochen im Ausland zu tun hatte, versprach mir Richard, Motor und Getriebe zu zerlegen, vom Verschleiß betroffene Teile zu wechseln, bzw. zu überholen und alles frisch abzudichten, was stark von Nöten war, da sich immer Ölflecken unter der Maschine befanden. Doch oh Schreck, vier Wochen später befanden sich Motor und Getriebe noch in demsel-



ben Zustand und standen noch in derselben Ecke der Werkstatt. Richard vertröstete mich noch einmal auf drei bis vier Wochen, da er einfach bisher keine Zeit fand. Doch man glaubt es kaum, auch bis dahin war der Zustand meines Antriebsaggregates unverändert. Zwischenzeitlich war ich so enttäuscht, daß ich beschloß, das ganze Vorhaben jetzt selbst in die Hand zu nehmen. Ich packte alles, was sich noch in Richards Werkstatt befand in den Kofferraum meines Autos und brachte es in meiner Garage unter.

Da ich damals sehr viel über Kunststoffbeschichten gehört und gelesen hatte, wollte ich meinem Rahmen etwas Gutes tun und begann, in der Umgebung nach einer Firma zu suchen, die dieses Arbeitsverfahren anwendet. Um es gleich perfekt zu machen, sollten auch sämtliche Kleinteile und Halterungen aus Metall mitbearbeitet werden. Ich klebte alle Gewinde, Passungen und sonstige schützenswerten Dinge ab, und gab die Teile zum Sandstrahlen. Drei Tage später konnte ich das blanke Material abholen, und der Meister schlug mir vor, die Teile auch gleich flammsspritzverzinken zu lassen, was auch gleich vor Ort erledigt wurde. Doch das war auch schon der erste Fehler, den ich beging, denn das flammsspritzverzinkte Material setzte noch längere Zeit Gase frei, was bei der anschließenden aufgetragenen Kunststoffschicht eine Blasenbildung bewirkte. Diese Blasen platzen mit der Zeit und die Kunststoffschicht kann von Feuchtigkeit unterwandert werden, was ja nicht der Sinn der Sache ist. Nach einem Versuch mit dem Hauptständer bestätigte sich diese Behauptung auch prompt. Als Korrosionsschutz hilft laut Aussage des „Kunststoffbetriebes“ nur galvanisch verzinken. Dies war jedoch unmöglich, da alle geschlossenen Rohre hätten angebohrt werden müssen. Das hieße, jedes einzelne Rohr meines Motorradrahmens mit einer Ein- und Auslaßbohrung zu versehen, damit diese aufgrund der großen Hitzeinwirkung nicht platzen. Und das ging ja nun wirklich nicht, der TÜV läßt grüßen! Nach ca. vier Wochen fand ich noch einen zweiten Betrieb, der Kunststoffbeschichtungen vornimmt. Dort sagte man mir, es gäbe überhaupt keine Probleme mit dem Korrosi-

onsschutz und dem Beschichten. Alle Teile werden noch einmal leicht gestrahlt, anschließend als Korrosionsschutz phosphatiert und anschließend beschichtet. Und genauso geschah es! Das Ergebnis war so, wie ich es mir immer gewünscht hatte. Nachdem man mir mindestens ein halbes Dutzend mal geraten hatte, meine Teile zu lackieren, muß ich im Nachhinein feststellen, daß es sich bis heute auszahlt, so hartnäckig gewesen zu sein.

Als nächste Mammutaktion ging es daran, alle restlichen Metallteile sand-, und alle Aluminiumteile, die es nötig hatten (z. B. Felgen), glasstrahlen zu lassen, was auch für mich einen erheblichen Arbeitsaufwand darstellte, da ich sämtliche Bohrungen, Gewinde etc. aus Kostengründen selbst abklebte, bzw. verschloß, und zwar zweimal. Einmal vor dem Sand- bzw. Glasstrahlen, das zweite mal vor dem Lackieren bzw. Kunststoffbeschichten. Da gingen einige Stunden ins Land. Anschließend wurde die Haut an den Fingerkuppen auf eine harte Bewährungsprobe gestellt, denn Verkleidung, Tank, Sitzbank, Schutzbleche und Seitendekkel etc. sollten neu lackiert werden, und mußten vorher natürlich angeschliffen und bei Bedarf gespachtelt werden.

Das Einzige, woran ich mich kaum zu schaffen machte, waren Motor und Getriebe. Diese Komponenten wurden von mir aus Respektgründen nur teilzerlegt und an den nötigen Stellen neu abgedichtet, was sich später als Fehler herausstellen sollte. Der Motor wurde laut Vorbesitzer erst bei ca. 55.000 Kilometer auf 942 ccm aufgemacht, und sollte somit noch eine Weile halten, was er bis heute auch anstandslos macht. Beim Getriebe sah es allerdings anders aus, aber dazu später.

Nach und nach kamen die fertigen Teile zurück, und nach einer gewissen Zeit konnte man sehen, daß sich die ganze Schinderei lohnen sollte.

Da jetzt einige der größten Mühen beschrieben, und diverse abgenützte Teile gewechselt wurden, möchte ich die erste Kostenaufstellung machen, um aufzuzeigen, daß es nicht zwangsläufig preiswert sein muß, ein älteres Motorrad zu erwerben und zu restaurieren, je nachdem wie pingelig man vorgeht.

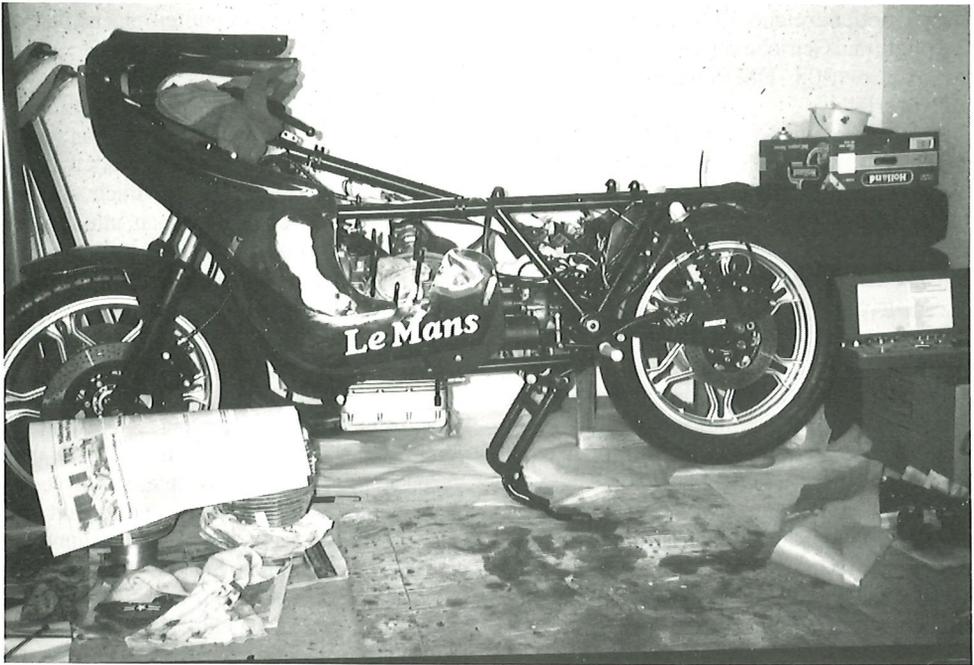
| | |
|------------------------------------|--------------|
| Kostenaufstellung Nr 1: | |
| Moto Guzzi Le Mans 2 | 5000,00 DM |
| Reifen 3 Stück | 300,00 DM |
| Benzinleitung | 28,10 DM |
| Benzinhähne 2 Stück | 31,70 DM |
| Tankemblem Moto Guzzi 2 Stück | 36,90 DM |
| Verkleidungsblinker 2 Stück | 48,50 DM |
| Sand-, Glasstrahlen | 315,21 DM |
| Lackieren | 320,00 DM |
| Lenkerstummel 2 Stück | 130,00 DM |
| Lenkschloß | 25,90 DM |
| Kantenschutz 4 Meter | 31,00 DM |
| Auspuffschellen 4 Stück. | 60,00 DM |
| Benzinschlauchklammern 10 St. | 26,75 DM |
| Aufklebersatz für Verkleidung | 95,00 DM |
| Hupen 2 Stück | 42,50 DM |
| Gasgriffkonsole | 132,00 DM |
| Spezialschraube Brembo | 21,00 DM |
| Bremsbeläge vorn & hinten | 68,00 DM |
| Seitenständer mit Feder | 91,00 DM |
| Fußrastenanlage Agostini | 310,00 DM |
| Ventilführungen 4 Stück | 159,00 DM |
| Auslaßventile 2 Stück | 86,00 DM |
| Einlaßventile 2 Stück | 90,00 DM |
| Kupplungsscheiben 2 Stück | 131,00 DM |
| Bremsflüssigkeit DOT 5 3 Fl. | 50,00 DM |
| Kunststoffbeschichten aller Teile | 206,00 DM |
| Ansaugstutzen 40 mm 2 Stück | 148,00 DM |
| Ansaugtrichter 40 mm kurz 2 St. | 80,00 DM |
| Öltemperaturgeber | 35,80 DM |
| Kabelbaum | 130,00 DM |
| Zylinderköpfe überholen | 210,90 DM |
| Schalterkonsole Lenker links | 121,80 DM |
| Nummernschildhalter | 26,50 DM |
| Batterie 28 Ah | 110,00 DM |
| Kotflügel hinten (Benelli 900) | 126,60 DM |
| Ölthermometer VDO | 52,00 DM |
| Öldruckanzeiger VDO | 53,00 DM |
| Öldruckgeber VDO | 45,00 DM |
| Verkleidungsscheibe Agostini | 115,00 DM |
| Tacho und Drehzahlmesserwelle | 29,00 DM |
| Motor einstellen | 140,60 DM |
| Fehlersuche Elektrik (Arbeitslohn) | 65,89 DM |
| Kleinteile (Dichtungen, etc.) | 554,21 DM |
| Lacke | 37,24 DM |
| Hilfsmittel (Fette, Kleber) | 72,16 DM |
| Schrauben, Muttern, Scheiben | 100,15 DM |
| Postgebühren | 86,70 DM |
| TÜV | 49,00 DM |
| Gesamtaufwand: | 10.225,11 DM |

Arbeitszeit: 15 Monate.

Was? Arbeitszeit 15 Monate! Ja, so ist es, denn auch ich habe keinen Geldscheißer, und diese 5.000,- DM nach dem Kauf der Maschine abzuzwacken, braucht halt mal seine Zeit, besonders wenn man eine Familie hat. Selbstverständlich habe ich auch sehr viel selbst geschraubt, was mehr Zeit in Anspruch nahm, da ich ja kein Profi bin. Und sauber sollte es schon aussehen. Ich kann Euch sagen, das tut es heute noch. Ich war nicht wenig stolz auf mich, wie sie fertig zusammengebaut vor mir stand, und erntete auch von meinen Kumpels nur Lob. Einige Tage später wurde die Guzzi auf einen Motorradanhänger verladen und nach Buchloe zum Guzzi-Händler gefahren, um Zündung, Vergaser und Ventilspiel einzustellen. Das war im November 1990, und so wuchs die Spannung ins Unermeßliche, bis die Maschine im Mai 1991 endlich angemeldet wurde.

Der erste freie, trockene Tag wurde sofort ausgenutzt und die Guzzi ans Tageslicht geholt. Nach der Startprozedur vor der Garage stand die Hälfte der Bewohner unseres Wohnblocks auf ihren Balkonen, und lauschten mehr oder weniger erfreut dem dumpfen Grollen aus den Lafranconis. Die Freude meinerseits wurde jedoch etwas getrübt, da die Rotschwarze nicht im Standgas laufen wollte. Also zuerst Klamotten anziehen, dann starten, und gleich ab damit. Die ersten bewundernden Blicke verfolgten mich, ja jetzt erntete die Guzzi die Aufmerksamkeit, die sie verdiente. Doch nach ca. 25 Kilometern wurde ich jäh aus meinen Träumen gerissen. Die „Lehmann“ war an einer Ampel abgestorben, und der Anlasser gab aufgrund einer leeren Batterie nur noch klägliche Töne von sich. Also anschieben, was für ein Spaß! Überglücklich schaffte ich es bis nach Hause. Die kurz vorher aufgeladene Batterie war mausetot, aber warum? Während einer anschließenden Fehlersuche beim Bosch-Dienst stellte sich heraus, daß die Diodenplatte keine Masse hatte. Kein Wunder! Die Elektrik verhielt sich anschließend wesentlich korrekter, aber alle 500 Kilometer mußte die Batterie trotzdem ausgebaut werden, da sie leer war.

Woran lag es? Nach Anschaffung eines Meßgerätes und eigener Fehlersuche stellte ich fest, daß ich bei der Montage der Maschine gravie-



rende Fehler gemacht hatte, da manche der kunststoffbeschichteten Teile gegenseitig keine Masseverbindung aufwiesen. Also viele Schrauben entfernen, feile, feile, Kontaktspray, schraub, schraub, und nach ca. fünf Stunden war die ganze Sache gegessen. Endlich konnten die ersten größeren Touren in Angriff genommen werden. Soweit lief die Guzzi jetzt wirklich berauschend, bis auf das fehlende Standgas, was laut Händler in Buchloe daher rührte, daß die Maschine mit Hubraumerhöhung und 40er Dell'Ortos nicht mehr sauber abzustimmen sei. Komisch, vorher lief sie doch auch?

Was soll's. Aus beruflichen und familiären Gründen hatte ich kaum Zeit, die Maschine zu fahren, und so kam es, daß bis September gerade mal knapp 1.000 Kilometer mehr auf der Uhr standen. Aber das Schlimmste an der Geschichte war, daß ich wegen eines Defektes abmelden mußte. Das Getriebe ließ sich nämlich nur noch teilweise schalten, und man mußte mit dem Gang vorlieb nehmen, der halt gerade mal lustig war. Wesentlich weniger lustig fand ich das, denn damit war die Saison

gelaufen. Es fiel mir auch auf, daß in letzter Zeit die Kupplung durchging, was eigentlich nicht der Fall sein dürfte, denn ich hatte ja neue Kupplungsscheiben eingebaut. Mit der Zerlegung wurde jedoch erst im April 1992 begonnen, da ich keine Werkstatt besitze und alle Arbeiten in meiner unbeheizten Garage ausführen muß, in der im Winter auch das Auto noch Platz finden muß. Mein Vorteil war jetzt, daß ich fast jede Schraube meiner Guzzi kannte, und somit die Motor-Getriebeeinheit nach ca. vierstündiger Arbeit ausgebaut vor mir stand. Motor und Getriebe wurden getrennt, und man konnte auf Anhieb sehen, daß ausgetretenes Öl an der Getriebeeingangswelle, die Kupplungsscheiben verschmutzt hatte. Ich entschloß mich dazu, Motor und Getriebe in den Kofferraum meines Autos zu laden, und gen Schwäbisch Alb, nach Gomadingen zu Moto Spezial, zu fahren. Ich wollte sicherheitshalber den Motor auf Dichtigkeit abdrücken, und einen Kostenvoranschlag für die Reparatur des Getriebes erstellen lassen. Drei Wochen später rief die Firma Moto Spezial bei mir an und offerierte mir, daß der Motor abgedrückt und dicht sei,

jedoch umfangreiche Reparaturarbeiten an Kupplung und Getriebe von Nöten waren. Summasummarum 1308,- DM Reparaturkosten, aber nur Material.

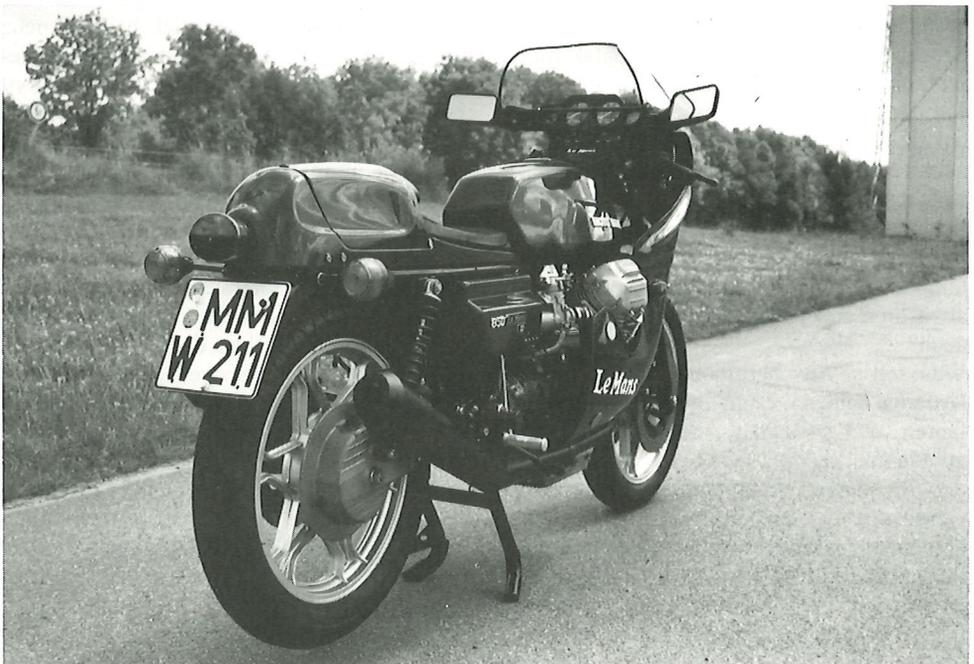
Und da war es wieder, mein Problem. Da ich soviel Geld auf einen Schlag nicht hatte, holte ich Motor und Getriebe wieder ab. Ich sprach mit dem Mechaniker, der den Kostenvorschlag erstellt hatte und bekam eine Liste von ihm, auf der alle Teile aufgeführt waren, die es zu erneuern galt. Für den Kostenvorschlag, das Abdrücken des Motor und einen V2A-Motorhaltebolzen, den ich gleich mitnahm, bezahlte ich 168,60 DM. Den Service und die Kundenbetreuung bei Moto Spezial möchte ich hiermit, ohne Werbung machen zu wollen, hervorheben, da ich auch weiterhin gut beraten wurde, als ich mitteilte, das Getriebe selbst zu reparieren. Das ist heutzutage keinesfalls selbstverständlich, und ich kann somit die Firma Moto Spezial jedem Guzzi-Fahrer nur weiterempfehlen, da hier engagierte Spezialisten am Werk sind.

Zuhause kontrollierte ich alle beanstandeten Getriebeteile laut Liste, damit ich überhaupt ein Gefühl dafür bekam, bei welchem Ver-

schleiß ein Teil als Ausschussteil einzustufen ist und welche Teile noch verwendungsfähig waren. Da zeigte sich erstmals, daß die Liste für mich Gold wert war. Am meisten ging mir jedoch auf den Zeiger, daß mir die Saison schon wieder durch die Finger rann, pervers was!

Und so entschloß ich vorerst, mich um ein gebrauchtes Getriebe umzusehen, um die Zeit der Reparatur zu überbrücken. Nach unzähligen Telefonaten hatte ich einige Getriebe auffindig gemacht. Schrägverzahnte und geradeverzahnte, mit Preisen bis 1800,- DM, was ich mir natürlich nicht leisten konnte.

Eines mit einem für mich akzeptablen Preis befand sich bei einem Händler. Ich orderte es per Post für 684,- DM inklusive Porto und Verpackung, nachdem mir telefonisch versichert wurde, daß das Getriebe voll intakt sei, Gehäuse glasgestrahlt, und eigentlich nur Ein- und Ausgangs-Simmerringe zu erneuern wären. Als das Getriebe eintraf, öffnete ich den Karton und war angenehm überrascht, denn das Getriebe machte äußerlich einen neuwertigen Eindruck. Die Euphorie sollte sich jedoch schnell legen, denn im Grunde meines Herzens bin ich, Gott sei Dank, doch ein mißtrauischer



Mensch, und so entschloß ich mich, das Getriebe zu öffnen. Was dort zum Vorschein kam, schlug schon etwas auf's Gemüt. Das ganze Gehäuse mit sämtlichen Lagern war voll mit Glasperlen, und ein Nadellager des Getriebegehäusedeckels löste sich gerade in Wohlgefallen auf. Einzelne eckiggeschlagene Nadeln des Lagers genossen ihren freien Auslauf im Getriebegehäuse und die restlichen Nadeln waren mitsamt Lagerkäfig zu ca. 50% aus dem Sitz gezogen. Ich konnte es mir nicht verkneifen, Teile des Lagers an den Verkäufer zu senden, mit einem kleinen liebevoll verfaßten Briefchen versteht sich. Wenn nicht so viele leere Versprechungen vorher gemacht worden wären, hätte ich mir nichts dabei gedacht, so jedoch war ich schon ziemlich enttäuscht. Ich hätte diesem Getriebe im Fahrbetrieb maximal 100 Kilometer gegeben, dann hätte es gerummst, aber gewaltig, und wer weiß was, alles passiert wäre. Naja, was soll's, man sollte nicht zuviel dramatisieren. Jetzt hatte ich zwei Getriebe in Teilen, und versuchte das Beste daraus zu machen. Zum Beispiel waren die Schaltgabeln für die ersten vier Gänge noch in tadellosem Zustand und noch einige Buchsen und Hülsen konnten genutzt werden. Es lief darauf hinaus, daß ich mir ca. 400,- DM an Kosten für Neubeschaffung sparen konnte und jetzt noch ein zweites Getriebegehäuse mit vielen Innereien übrig habe, das ich bei Gelegenheit noch renovieren werde. Anschließend wird es auf Halde gelegt, denn der nächste Getriebedefekt kommt bestimmt, wenn auch hoffentlich nicht so schnell. So gesehen hat sich diese Transaktion auch wieder bezahlt gemacht.

Anschließend bestellte ich mir die Kupplungs-Druckplatte und den Druckpilz bei der Firma Escher, das Zahnrad für den dritten Gang, drei Rollenlager und jede Menge Kleinteile bei Moto Spezial, Loctite Lagerkleber, Buchse fünfter Gang und Feder für Ruckdämpfer bei Schajor in Tüsslingen, und Kupplungskorb, Kupplungsscheiben mit Zwischenscheibe, Schaltsegment, und diverse Kleinteile bei Frodo's Zweiradgarage in Krumbach. Ich kaufte immer dort, wo ich es am billigsten, bzw. am schnellsten bekam. Die meisten Teile besorgte ich bei Wolfgang Frodl in Krumbach, der für seine Kund-

schaft immer ein offenes Ohr hat und auch die manchmal unmöglichsten Teile zu sozialen Preisen heranschafft, sei es für Moto Guzzi oder Ducati. Und wenn man erst mal Stammkunde bei ihm ist, sind die meisten Preise noch verhandlungsfähig. Er hat einfach ein Herz für italienische Motorräder und ihre Besitzer, und mit seinem großen Fachwissen steht er auch jedem gerne mit Rat und manchmal auch Tat zur Seite.

Kostenaufstellung Nr. 2:

| | |
|---------------------------|------------|
| Getriebe | 650,00 DM |
| Kupplungs-Druckplatte | 139,00 DM |
| Druckpilz | 24,40 DM |
| Zahnrad 3. Gang | 133,70 DM |
| Lagerkleber Loctite | 49,49 DM |
| Buchse 5. Gang | 92,30 DM |
| Feder für Ruckdämpfer | 41,90 DM |
| Kupplungskorb | 399,00 DM |
| Schaltsegment | 169,00 DM |
| Kupplungsscheiben 2 Stück | 103,00 DM |
| Zwischenscheibe Kupplung | 31,30 DM |
| Kleinteile | 255,38 DM |
| Lager | 271,00 DM |
| Montage Getriebewelle | 28,80 DM |
| Postgebühren | 59,00 DM |
| Gesamtaufwand: | 2447,27 DM |

Arbeitszeit: 5 Monate

Die Wellen, außer Getriebewelle mit Ruckdämpfer, wurden von mir gemäß Werkstatthandbuch und Reparaturanleitung montiert, ausdistanziert und eingebaut. Und siehe da, nach Fertigstellung funktionierte alles einwandfrei. Meine erste komplette Getriebeüberholung war gelungen. Und noch etwas hatte ich gelernt, je mehr Bezugsquellen man organisiert, umso mehr Möglichkeiten des Preisvergleiches tun sich auf. Und genau das zahlt sich aus!

Da der Hauptbremszylinder auch noch leicht leckte, wurde dieser gleich gegen einen Neuen ersetzt. Der undichte Hauptbremszylinder wurde mittels eines Dichtsatzes mittlerweile neu abgedichtet und auf Halde gelegt.

Bis Ende Oktober wurde die Guzzi bewegt und anschließend stillgelegt.

Der dritte und letzte Teil dieses Berichtes von Peter folgt in der nächsten Motalia.

Sport - Sport - Sport

Termine im Juni/Juli

| | | |
|--------|-----------------|---------|
| 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 |
| 02.07. | Zeltweg/A | Pro-SB |
| 02.07. | Thruxton/GB | BEARS |
| 09.07. | Le Mans/F | GP |
| 09.07. | Salzburgring/A | SB-WM |
| 16.07. | Brünn/CZ | 600-DM |
| 16.07. | Zeltweg/A | BEARS |
| 16.07. | Brünn/CZ | BOT-CUP |
| 16.07. | Knustorp/S | Pro-SB |
| 23.07. | Laguna Seca/USA | SB-WM |
| 23.07. | Donington/GB | GP |

Grand Prix in Spanien

Nach den drei Übersec-Rennen in Australien, Malaysia und Japan fand im spanischen Jerez das erste Europa-Rennen des Jahres statt. Die dortige Rennstrecke gilt als fahrerisch anspruchsvoll und langsam, die Motorleistung ist also nicht so entscheidend. Das sollte eigentlich gute Voraussetzungen für die 400er-Aprilia von Loris Reggiani bieten.

125er-Klasse

In Spanien konnten sich zwei Aprilia-Fahrer für die erste Startreihe qualifizieren, Kazuto Sakata und Gianluigi Scalvini. Dazu standen die zwei Honda-Fahrer Haruchika Aoki und Dirk Raudies in vorderster Linie. Letzterer hatte den besten Start und setzte sich sofort vom Feld ab, nur der Aprilia-Fahrer Stefano Perugini, der aus der dritten Reihe losgefahren war, konnte das Tempo des Deutschen mitgehen. Nach dem ersten Drittel des Rennens hatte es auch Sakata geschafft, zu den zwei aufzuschließen, die ganze Zeit über hatte aber Raudies die Führung. Auf den Plätzen vier und fünf fuhren die Honda-Piloten Aoki und Noboru Ueda, die trotz ihres Zweikampfes der Spitze näher kamen und schließlich waren es zehn Runden vor Schluß diese fünf, die den Zuschauern ein spannendes Rennen boten. Jetzt wurde Raudies an der Spitze von Perugini abgelöst, kurze Zeit später hieß der Führende Aoki und dann war Ueda vorne zu finden. Durch die ständigen Positions-

kämpfe in dieser Gruppe konnten auch noch Peter Öttl (Aprilia) und Emilio Alzamora (Honda) zum Spitzenpulk aufschließen und ihn auf sieben Maschinen vergrößern. Im Ziel jagte schließlich Aoki seine Maschine als erster über die Linie vor Perugini und Raudies.

Scalvini konnte den guten Startplatz nicht verwerten und wurde als elfter abgewunken.

Nach drei Siegen bei vier Rennen hat Aoki mit 75 Punkten jetzt 26 Zähler mehr als der Weltmeister Sakata. Selbst wenn Aoki beim nächsten Rennen ausfallen würde, könnte er die WM-Führung nicht verlieren.

Ergebnis: 1. Haruchika Aoki (Honda); 2. Stefano Perugini (Aprilia); 3. Dirk Raudies (Honda); 4. Peter Öttl (Aprilia); 5. Noboru Ueda (Honda); 6. Kazuto Sakata (Aprilia); 7. Emilio Alzamora (Honda); 8. Akira Saito (Honda); 9. Tomomi Manako (Honda); 10. Herri Torrontegui (Honda).

250er-Klasse

In der Viertelliterklasse hatte sich der Yamaha-Fahrer Tetsuya Harada die Pole Position sichern können. Zweitbestener im Training war der Aprilia-Fahrer Roberto Locatelli vor dem Honda-Piloten Ralf Waldmann und dem Weltmeister Max Biaggi auf Aprilia.

Den besten Start hatte der Deutsche Waldmann, der vor Jean-Philippe Ruggia (Honda) und Biaggi in die erste Kurve einbog. Locatelli befand sich am Anfang auf der siebenten Position und der dritte Aprilia-Werksfahrer Jean-Michel Bayle war auf dem vierzehnten Rang zu finden. Nach wenigen Runden hatte Harada die Führung übernommen und setzte sich zügig von seinen Verfolgern ab. Keiner konnte sein Tempo mitgehen und schon nach wenigen Runden hatte er über zehn Sekunden Vorsprung. In der Verfolgergruppe fuhren zeitweise acht Fahrer dicht beieinander, die alle für die verbleibenden zwei Podestplätze in Frage kamen. Hier kämpften die Honda-Fahrer Ralf Waldmann, Tadayuki Okada, Luis d'Antin, Dorian Romboni, Jean-Philippe Ruggia, die Aprilia-Reiter Max Biaggi, Roberto Locatelli und der Yamaha-Pilot Kenny Roberts jr. um die Plätze. In einem dichten Pulk boten sie den Zuschauern ein spannendes Rennen. Locatelli stürzte, sprang aber sofort auf und fuhr weiter, aber natürlich hatte ihn dieser Zwischenfall um einige Plätze zurückgeworfen und er war nun auf der zwölften Position. Lange führte d'Antin die Verfolgergruppe an,

Sport - Sport - Sport

doch in den letzten Runden startete Max Biaggi seinen Angriff und konnte dem Spanier den zweiten Platz streitig machen. Im Ziel hieß die Reihenfolge dann Harada vor Biaggi und d'Antin. Locatelli hatte sich bis auf den zehnten Platz wieder vorgearbeitet und überquerte dicht hinter Bayle die Ziellinie.

Ergebnis: 1. Tetsuya Harada (Yamaha); 2. Max Biaggi (Aprilia); 3. Luis d'Antin (Honda); 4. Dorian Romboni (Honda); 5. Ralf Waldmann (Honda); 6. Tadayuki Okada (Honda); 7. Jean-Philippe Ruggia (Honda); 8. Nobuatsu Aoki (Honda); 9. Jean-Michel Bayle (Aprilia); 10. Roberto Locatelli (Aprilia).

500er-Klasse

Für dieses Rennen rechnete sich die Aprilia-Crew mit Loris Reggiani gute Chancen aus. Bei Tests in Jerez hatte Reggiani sensationelle Zeiten geschafft und war schneller gewesen als die meisten Vierzylinder-Werksfahrer. Aber im Training erreichte Reggiani nur den achten Startplatz. In der ersten Startreihe standen Michael Doohan, Alberto Puig, Luca Cadalora und Loris Capirossi, bis auf den Yamaha-Fahrer Cadalora alles Honda-Piloten. Der Suzuki-Fahrer Kevin Schwantz ging hier nicht an den Start und wird auch bei dem nächsten Rennen auf dem Nürburgring nicht mit dabei sein.

Zuerst setzte sich Puig unter dem frenetischen Jubel seiner Landsmänner an die Spitze, doch schon in der zweiten Runde hieß der Leader Cadalora. Der Italiener wollte sich absetzen, doch Doohan und sein Markenkollege Alex Barros konnten den Anschluß halten. Dahinter folgten die zwei Spanier Puig und Alex Criville vor Capirossi und Reggiani, der auf Platz sieben fuhr. In der neunten Runde hatte der Italiener mit seiner Aprilia aber einen brutalen Highsider und stürzte schwer. Hierbei brach er sich ein paar Knochen in der linken Hand und dem linken Fuß. Vorne hatte sich Doohan mittlerweile absetzen können und dahinter kämpfte das Duo Cadalora/Puig um den zweiten Platz. Schließlich konnte sich Puig durchsetzen und Cadalora aus dem Windschatten schützen. Er schien einem sicheren zweiten Platz entgegen zu fahren, doch als Doohan mit Sturz abschied, war der Spanier Führender bei seinem Heimrennen. Die Zuschauer jubelten, als er als Sieger die Ziellinie überquerte.

Jean-Pierre Jeandat fiel mit der italienischen Paton mit Motorschaden aus.

Ergebnis: 1. Alberto Puig (Honda); 2. Luca Cadalora (Yamaha); 3. Alex Criville (Honda); 4. Norifumi Abe (Yamaha); 5. Alex Barros (Honda); 6. Loris Capirossi (Honda); 7. Daryl Beattie (Suzuki); 8. Shinichi Itoh (Honda); 9. Juan Borja (Yamaha); 10. Cristiano Migliorati (Yamaha).

Grand Prix von Deutschland

Nach mehrjähriger Pause fand der Große Preis von Deutschland wieder auf dem Nürburgring statt.

125er-Klasse

In der Eifel konnte der amtierende Weltmeister Kazuto Sakata auf seiner Aprilia die schnellste Trainingszeit vorlegen. Die drittbeste Zeit erzielte sein Markenkollege Peter Öttl, dieser brach sich aber bei einem Trainingssturz den Arm und konnte am Rennen nicht teilnehmen. In der ersten Startreihe standen neben Sakata drei weitere Japaner, die alle auf Honda unterwegs waren: Haruchika Aoki, Akira Saito und Noboru Ueda. Im Rennen bildete sich ein Spitzenpulk, der aus diesen vier und den zwei Honda-Fahrern Emilio Alzamora und Tomomi Manako bestand. Von hinten näherte sich der Aprilia-Pilot Stefano Perugini dieser Gruppe. In diesem Pulk wechselten die Positionen und die Führung ständig, so daß den Zuschauern ein spannendes Rennen geboten wurde. Das hatten die Fans nach den beiden anderen Läufen, bei denen der Sieger recht früh feststand, auch verdient. In dieser Kampfgruppe war jedoch alles offen, jeder der sieben Fahrer kam für den Sieg in Frage und packende Überholmanöver rissen die Zuschauer von den Sitzen. Nachdem Sakata schon einen Ausritt hatte, stürzte er und reichte sich auf der dreizehnten Position wieder ein. Als nächster ging Manako zu Boden, doch auch er konnte das Rennen fortsetzen. Während Sakata sich schnell auf den neunten Platz vorgearbeitet hatte, verlor sein Markenkollege Perugini den Anschluß zu dem Führungsquartett, das durch einen spektakulären Sturz von Saito auf drei Fahrer verkleinert wurde. Als die beiden Japaner in den letzten Runden das Tempo anzoogen, konnte Alzamora nicht mehr mithalten und mußte sich mit dem dritten Platz zufrieden geben. Das Duell Aoki/Ueda bot Hochspannung bis zum Schluß und am Ende konnte Aoki seinen vierten Sieg in diesem Jahr verbuchen. Damit führt er

Sport - Sport - Sport

überlegen in der Punktwertung mit 100 Zählern vor Perugini, der "nur" 53 Punkte vorweisen kann. Dritter im Gesamtklassement ist Sakata mit 49 Punkten.

Sakata erlitt im Rennen einen zweiten Sturz und fiel damit endgültig aus.

Ergebnis: 1. Haruchika Aoki (Honda); 2. Noboru Ueda (Honda); 3. Emilio Alzamora (Honda); 4. Stefano Perugini (Aprilia); 5. Dirk Raudies (Honda); 6. Hideyuki Nakajoh (Honda); 7. Manfred Geissler (Aprilia); 8. Ken Miyasaka (Honda); 9. Tomomi Manako (Honda); 10. Gianluigi Scalvini (Aprilia).

WM-Stand (nach 5 von 14 Läufen): 1. Haruchika Aoki (Honda) 100 Punkte; 2. Stefano Perugini (Aprilia) 53 P.; 3. Kazuto Sakata (Aprilia) 49 P.; 4. Emilio Alzamora (Honda) 47 P.; 5. Noboru Ueda (Honda) 44 P.; 6. Akira Saito (Honda) 41 P.; 7. Tomomi Manako (Honda) 36 P.; 8. Hideyuki Nakaiyo (Honda) 34 P.; 9. Dirk Raudies (Honda) 31,5 P.; 10. Gianluigi Scalvini (Aprilia) 21,5 P.

250er-Klasse

Der Titelverteidiger Max Biaggi lief im Training zur Bestform auf und erzielte mit Abstand die schnellsten Zeiten und war auch bei der Höchstgeschwindigkeitsmessung mit seiner Aprilia unerreicht. In der ersten Startreihe parkten neben ihm Ralf Waldmann (Honda), Tetsuya Harada (Yamaha) und Jean-Michel Bayle (Aprilia). Doch als die Startampel auf grün sprang, machte Biaggi von Anfang an klar, daß er an diesem Tag eine Klasse besser war (Nach nur zwei Runden hatte er schon fast drei Sekunden Vorsprung!) und erzielte einen klassischen Start-Ziel-Sieg. Zuerst fuhr der Honda-Fahrer Olivier Jacque auf der zweiten Position, doch mit seinem Production-Racer konnte er sich dort nicht halten und fiel bis auf den elften Platz zurück, aber er machte den Werksfahrern zuerst das Leben schwer. Nachdem Harada und Waldmann an Jacque vorbei waren, wollten sie versuchen, Biaggi einzuholen. Hierbei stürzte Waldmann. Harada konnte zwar nicht mehr zu dem Italiener aufschließen, fuhr aber einen sicheren zweiten Platz nach Hause. Um den dritten Platz kämpften Jean-Philippe Ruggia (Honda) und Kenny Roberts jr. (Yamaha), dahinter fuhren in Lauerstellung Tadayuki Okada (Honda) und Jean-Michel Bayle (Aprilia). In der letzten Runde stieß Okada auf den dritten Platz vor, während Bayle sich hinter Roberts und Ruggia mit dem sechsten Rang zufrieden geben mußte.

Biaggi siegte vor Harada, der in den letzten Runden wieder fast aufgeschlossen hatte, da Biaggi Probleme mit dem verschlissenen Hinterradreifen hatte.

Der Aprilia-Werksfahrer Roberto Locatelli konnte auf dem Nürburgring nicht starten, da er sich bei Testfahrten einen Schlüsselbeinbruch zugezogen hatte. Er wurde durch den Aprilia-Testfahrer Marcellino Lucchi ersetzt, der das Rennen auf dem zehnten Platz beendete. Lucchi testete gleichzeitig einen neuen Rahmen, der beim nächsten Rennen in Italien von Biaggi verwendet werden soll.

Ergebnis: 1. Max Biaggi (Aprilia); 2. Tetsuya Harada (Yamaha); 3. Tadayuki Okada (Honda); 4. Kenny Roberts jr. (Yamaha); 5. Jean-Philippe Ruggia (Honda); 6. Jean-Michel Bayle (Aprilia); 7. Carlo Checa (Honda); 8. Nobuatsu Aoki (Honda); 9. Luis d'Antin (Honda); 10. Marcellino Lucchi (Aprilia).

WM-Stand (nach 5 von 14 Läufen): 1. Tetsuya Harada (Yamaha) 98 Punkte; 2. Max Biaggi (Aprilia) 93 P.; 3. Ralf Waldmann (Honda) 74 P.; 4. Nobuatsu Aoki (Honda) 56 P.; 5. Tadayuki Okada (Honda) 42 P.; 6. Jean-Philippe Ruggia (Honda) 42 P.; 7. Luis d'Antin (Honda) 31 P.; 8. Kenny Roberts jr. (Yamaha) 29 P.; 9. Jean-Michel Bayle (Aprilia) 27 P.; 10. Dorian Romboni (Honda) 23 P.

500er-Klasse

Trotz der Verletzungen, die sich der Aprilia-Fahrer Loris Reggiani beim letzten Rennen zugezogen hatte, konnte er auf dem Nürburgring an den Start gehen. Im Training schaffte er die fünfte Zeit. Schneller waren nur Michael Doohan (Honda), Luca Cadalora (Yamaha), Daryl Beattie (Suzuki) und Loris Capirossi (Honda). Diese vier Fahrer bildeten die erste Startreihe. Nach dem Umschalten der Ampel konnte zuerst der Spanier Alberto Puig auf Honda in Führung gehen, doch dann holte sich Beattie die Spitze. Der Australier setzte sich schnell etwas vom Feld ab, aber dann wurde er von Michael Doohan, der einen schlechten Start gehabt hatte, eingeholt. Die beiden wechselten im Zweikampf dreimal die Führung, dann stürzte Doohan, der zwar unverletzt blieb, aber die Maschine verschrottete. Für Beattie war damit der Weg zum Sieg und einem deutlichen Punktevorsprung in der Gesamtwertung frei. Auf dem zweiten Rang fuhr Cadalora, der sich zwar zeitweise gegen die Angriffe des Honda-Fahrers Shin-

Sport - Sport - Sport

chi Itoh wehren mußte, aber schließlich die Oberhand behielt. Loris Reggiani konnte seine Trainingsform nicht umsetzen und fuhr auf der neunten Position über die Ziellinie. In der Gesamtwertung liegt er jetzt mit 26 Punkten auf dem zwölften Rang.

Jean-Pierre Jeandat konnte mit der italienischen Paton das Rennen auf Platz fünfzehn beenden und damit einen WM-Zähler erobern.

Ergebnis: 1. Daryl Beattie (Suzuki); 2. Luca Cadalora (Yamaha); 3. Shinichi Itoh (Honda); 4. Alex Criville (Honda); 5. Alberto Puig (Honda); 6. Loris Capirossi (Honda); 7. Alex Barros (Honda); 8. Norifumi Abe (Yamaha); 9. Loris Reggiani (Aprilia); 10. Juan Borja (Yamaha).

WM-Stand (nach 5 von 14 Läufen): 1. Daryl Beattie (Suzuki) 99 Punkte; 2. Michael Doohan (Honda) 70 P.; 3. Alberto Puig (Honda) 67 P.; 4. Luca Cadalora (Yamaha) 66 P.; 5. Alex Criville (Honda) 61 P.; 6. Alex Barros (Honda) 40 P.; 7. Shinichi Itoh (Honda) 39 P.; 8. Norifumi Abe (Yamaha) 35 P.; 9. Kevin Schwantz (Suzuki) 34 P.; 10. Juan Borja (Yamaha) je 29 P.

Aprilia RSV 400 in der WM

Die Firmenleitung von Aprilia hat mal verlauten lassen, daß man nach dem Rennen von Holland, dem nächsten GP, der am 24. Juni in Assen gestartet wird, eine Zwischenbilanz ziehen will, um dann zu entscheiden, ob das Projekt mit der Zweizylinder-Aprilia mit 400 ccm weitergeführt werden soll. Die Zielsetzung soll sein, sich zu diesem Zeitpunkt unter den ersten zehn der Gesamtwertung zu befinden. In der Halbliterklasse fahren in diesem Jahr zehn Vierzylinder-Werksmaschinen (6x Honda, 2x Suzuki, 2x Yamaha). Also ist die Erwartung, daß Reggiani mindestens eine dieser Werksmaschinen hinter sich läßt und es wird vorausgesetzt, daß er besser ist als alle Privatfahrer in dieser Klasse.

Blenden wir kurz zurück. In den letzten Jahren hatte sich gezeigt, daß die Besten in der 250er-Klasse auf einigen Rennstrecken nur unwesentlich langsamer waren als die ersten der 500er-Klasse. Auf einigen Pisten hätte die Trainingszeit des Schnellsten in der Viertelliterklasse für einen Startplatz in der zweiten Reihen bei der Königsklasse gereicht. Den 250er-Zweizylinder-Motorrädern fehlt natürlich gegenüber den großen Vierzylinder-Maschinen die Motorleistung, aber durch Juni 1995

das geringe Gewicht haben sie auf den kurvigeren Strecken Vorteile. Angeregt durch den geringen Unterschied bei den Rundenzeiten kam Aprilia auf die Idee, eine Zweizylinder-Maschine in der 500er-Klasse einzusetzen, die man bei entsprechendem Erfolg als Production-Racer anbieten will. Solche Motorräder wären natürlich viel preiswerter als die jetzt käuflichen Vierzylinder-Bikes. Also wurde die Aprilia RSV 400 geschaffen, die Reggiani erstmals 1994 bei einzelnen Rennen einsetzte. Doch er schied oft durch technische Probleme aus. Über den Winter wurde das Motorrad weiterentwickelt und die Standfestigkeit verbessert. Nun soll es sich in dieser Saison zeigen, ob die Rechnung von Aprilia aufgeht. Bei den Tests vor der Saison konnte Reggiani erstaunliche Zeiten erzielen, aber Tests sind nur Tests und die Wahrheit zeigt sich erst im Rennen.

Der erste Lauf der Saison fand in Australien auf der Rennstrecke von Eastern Creek statt. Reggiani erzielte mit 1:32,547 die zehnte Trainingszeit. Michael Doohan, der auf der Pole Position stand, war mit 1:30,580 fast zwei Sekunden schneller. Im Vergleich dazu die Bestzeit der Viertelliter-Klasse, die Biaggi auf 1:32,630 setzte. Reggiani war also unwesentlich schneller als der beste Viertelliter-Fahrer und konnte im Training einen der Vierzylinder-Werksfahrer hinter sich lassen. Das Rennen beendete er als elfter hinter der Armada der Werksfahrer. Im Ziel fehlten ihm 1:05,494 auf den Sieger.

Zum zweiten Kräfteressen traten die Fahrer in Malaysia an. Hier sah es für das kleine Team aus Italien schon viel besser aus. Man konnte die fünfte Trainingszeit (1:25,926) verbuchen und damit aus der zweiten Reihe starten. Der Polesitter (1:25,059) war nur 867 Tausendstel schneller gewesen. In der Viertelliterklasse hatte Biaggi mit 1:25,939 fast die gleiche Zeit wie die Aprilia 400 erzielt. Das Rennen beendete Reggiani zwar als achter, profitierte aber davon, daß drei der Werksfahrer ausgefallen waren. Im Ziel fehlten ihm knappe 18 Sekunden auf den Sieger. In der Gesamtwertung wurde er nun auf dem achten Platz geführt.

Das dritte Rennen wurde in Japan auf der Hausstrecke von Honda abgehalten. Hier fand sich der Italiener nach dem Training auf dem zwölften Startplatz wieder. Zwar war er schneller als Loris Capirossi gewesen, aber langsamer als zwei japanische Wild Card Fahrer. Auf die Pole Position

fehlten ihm hier etwas mehr als zweieinhalb Sekunden und erstmals war der schnellste 250er-Fahrer besser als er: Harada hatte den Kurs über eine Sekunde schneller als Reggiani umrundet. Während Haradas Trainingszeit für einen siebensten Startplatz in der 500er-Klasse gereicht hätte, hätte Reggiani's Zeit in der Viertelliterklasse nur die dritte Position ausgemacht. Im Rennen wurde Reggiani zwar als zehnter abgewunken, aber wieder hatte er von zahlreichen Ausfällen profitiert. Vier der Werksfahrer hatten das Ziel nicht erreicht und erstmals waren sogar zwei Privatfahrer vor ihm ins Ziel gekommen. Auf den Sieger fehlten ihm fast 29 Sekunden.

Für den spanischen GP konnte sich Reggiani die achte Trainingszeit sichern, aber auch hier war er langsamer als die zwei schnellsten der 250er-Klasse, aber diesmal nur unwesentlich. Im Rennen behielt er erstmals die Spitze in Sichtweite, doch dann wurde er durch einen derben Highsider abgeworfen und verletzte sich beim Sturz an der linken Hand und dem linken Fuß. Dadurch rutschte er in der Gesamtwertung auf den elften Platz zurück.

Beim fünften Rennen der Saison hatte Reggiani mit der fünften Trainingszeit fast einen Startplatz in der ersten Reihe erreicht. Hierfür fehlten ihm nur 0,025 Sekunden. Das Rennen lief leider nicht genauso gut wie das Training. Als letzter der Werksfahrer überquerte er auf dem neunten Rang die Ziellinie. In der Gesamtwertung liegt Reggiani nun mit 26 Punkten auf dem zwölften Platz.

Trotzdem scheint das Aprilia-Projekt vielversprechend zu sein. Man darf schließlich nicht vergessen, daß sich die Aprilia immer noch in der Entwicklung befindet und daß Reggiani nicht mehr zu den jüngsten Fahrern gehört. Max Biaggi wäre vermutlich schneller unterwegs. Aber jetzt gilt es abzuwarten, wie Aprilia die 400er weiter einsetzen wird.

Superbike-WM

Saisonstart in Hockenheim

Der Auftakt zur Superbike-Weltmeisterschaft fand in diesem Jahr in Hockenheim statt. Alle Zuschauer erwarteten, wie schon in den beiden letzten Jahren, einen Zweikampf zwischen dem Ducati-Fahrer Carl Fogarty und dem Kawasaki-Piloten Scott Russel. Beim 200-Meilen-Rennen in Daytona hatte Russel Fogarty klar distanziert. Bei

den letzten Tests vor dem Saisonstart in Misano war Fogarty aber deutlich schneller. Doch Tests sind nur Tests und zählen tun nur Rennergebnisse. In diesem Jahr setzt Ducati vier Fahrer in der WM ein: Carl Fogarty, Mauro Lucchiarri, Troy Corser und Andreas Meklau. Dazu wird Edwin Weibel, der ja eine Werks-Ducati in der DM fährt, einzelne Rennen in der WM bestreiten. Auf Ducati 916 SP treten an: Fabrizio Pirovano, Valerio Destefanis, Adrien Morillas, Pierfrancesco Chili, Gianmaria Liverani, Nick Hopkins, Michele Galina, Andrea Perselli, Jean-Yves Mounier und die DM-Piloten Udo Mark und Bernhard Schick. Ferdinandi Di Maso, Robert Mitter, Thierry Rogier, Thierry Crine, Florian Ferracci und Aldeo Prescutti werden mit Ducati 888 starten und dazu kommt eine Bimota Tesi mit Ducati 965 Motor, die von Gy'doy Lorincz gesteuert wird. Unter den 51 Motorrädern der WM-Starterliste befinden sich also 23 Maschinen mit einem Zweizylinder-Herz aus Bologna. Ein weiteres Motorrad aus Italien wird von Terry Rymer gesteuert. Hierbei handelt es sich um eine Werksmaschine der Marke Bimota, die mit einem 750er-Vierzylinder-Suzuki-Motor ausgerüstet ist.

Beim Training in Hockenheim brannte dann Corser die schnellste Zeit in den Asphalt und sicherte sich die Pole Position vor seinen Markenkollegen Chili und Fogarty. Desweiteren standen John Reynolds (Kawasaki) und Paolo Casoli (Yamaha) in der ersten Startreihe. Von den 44 Fahrern, die am Training teilnahmen, konnten sich acht nicht qualifizieren, darunter auch der Bimota-Werksfahrer Terry Rymer. An der Bimota, die erst knapp 14 Tage vor dem Rennen fertiggestellt wurde, gibt es noch einiges zu tun.

Das erste Rennen wurde eindeutig von Fogarty dominiert, der auf und davon fuhr. Nur Pirovano konnte zuerst das Tempo des Weltmeisters mithalten, verlor aber zur Halbzeit den Anschluß. Während die Vergabe der ersten zwei Plätze damit geregelt war, wurde um den dritten Podestrang hart gefightet. Hier kämpften zehn Piloten im dichten Pulk verbissen um die Positionen. Am Schluß hatte Jochen Schmid die beste Taktik und fuhr mit seiner Kawasaki auf den dritten Platz. Corser belegte den zehnten Rang, Meklau wurde wegen Auslassen der Sachkurve disqualifiziert und Lucchiarri stürzte.

Auch im zweiten Lauf konnte sich Fogarty vorne

Sport - Sport - Sport

absetzen und wieder wurde in einem dichten Pulk um die Plätze gestritten. Auch diesmal war Schmid erfolgreich und konnte sich durchsetzen. Der Deutsche sicherte sich den zweiten Platz vor dem Honda-Fahrer Aaron Slight. Die Ducati-Werksfahrer Lucchiari, Corser und Meklau beendeten das Rennen auf den Plätzen sieben, acht und elf. In Hockenheim war Giancarlo Falappa im Fahrerlager zu Gast. Der Ducati-Werksfahrer hatte im letzten Jahr einen schweren Unfall erlitten und lag danach lange im Koma. Falappa hofft, in ein paar Monaten wieder auf einem Superbike fahren zu können.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); **2.** Fabrizio Pirovano (Ducati); **3.** Jochen Schmid (Kawasaki); **4.** Yasutomo Nagai (Yamaha); **5.** Keiichi Kitagawa (Kawasaki); **6.** Aaron Slight (Honda); **7.** Colin Edwards (Yamaha); **8.** Scott Russel (Kawasaki); **9.** Simon Crafar (Honda); **10.** Troy Corser (Ducati).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); **2.** Jochen Schmid (Kawasaki); **3.** Aaron Slight (Honda); **4.** Yasutomo Nagai (Yamaha); **5.** Colin Edwards (Yamaha); **6.** Simon Crafar (Honda); **7.** Mauro Lucchiari (Ducati); **8.** Troy Corser (Ducati); **9.** Pierfrancesco Chili (Ducati); **10.** Scott Russel (Kawasaki).

Ducati-Dominanz in Italien

Die zweite Superbike-WM-Veranstaltung sollte zu einem regelrechten Ducati-Festival werden. Im heimischen Misano waren die Fahrer der Zweizylinder aus Bologna besonders motiviert, was sich schon im Training zeigte. Die erste Startreihe bestand nur aus Ducs. Schnellster im Training war der Titelverteidiger Carl Fogarty gewesen, neben ihm stand sein Teamgefährte Mauro Lucchiari und die zwei Markenkollegen Pierfrancesco Chili und Troy Corser.

Fogarty, Lucchiari und Corser waren es dann auch, die in einem Dreikampf die Flucht nach vorne antraten und die Podestplätze unter sich ausmachten. Hier wurde recht hart gekämpft und erst im letzten Rennndrittel konnte sich der Italiener Lucchiari durchsetzen und das Rennen vor Fogarty und Corser gewinnen. Auf den Plätzen vier und fünf überquerten Chili und Fabrizio Pirovano (beide Ducati) die Ziellinie.

Der zweite Lauf war im großen und ganzen eine Wiederholung des ersten Rennens. Wieder waren es Lucchiari, Fogarty und Corser, die die ersten

drei Plätze unter sich ausmachten, aber diesmal blieben die drei bis zum Schluß dicht zusammen und erhöhten die Spannung bis zum Zieleinlauf. Wieder siegte Lucchiari vor Fogarty, Corser und Chili. Damit waren in Italien nur Ducati-Fahrer auf dem Podest gestanden und auch in der Punktwertung sind auf den ersten vier Plätzen nur Ducati-Fahrer zu finden. Hier führt Fogarty mit 90 Zählern vor Lucchiari (59), Corser (46) und Pirovano (44).

Der Vize-Weltmeister Scott Russel (Kawasaki) belegte in den beiden Rennen die Plätze vierzehn und acht. In der Gesamtwertung ist er elfter mit 24 Punkten.

Terry Rymer weigerte sich, in Misano mit der Bimota zu fahren, weil das Motorrad nicht konkurrenzfähig sei. Der Bimota-Testfahrer Gianluca Galasso qualifizierte sich als 32ster und wurde im ersten Lauf auf Platz 26 abgewunken. Im zweiten Rennen kam er nicht ins Ziel.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Mauro Lucchiari (Ducati); **2.** Carl Fogarty (Ducati); **3.** Troy Corser (Ducati); **4.** Pierfrancesco Chili (Ducati); **5.** Fabrizio Pirovano (Ducati); **6.** Anthony Gobbert (Kawasaki); **7.** John Reynolds (Kawasaki); **8.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); **9.** Simon Crafar (Honda); **10.** Gianmaria Liverani (Ducati).

2. Lauf: 1. Mauro Lucchiari (Ducati); **2.** Carl Fogarty (Ducati); **3.** Troy Corser (Ducati); **4.** Pierfrancesco Chili (Ducati); **5.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); **6.** Fabrizio Pirovano (Ducati); **7.** Andreas Meklau (Ducati); **8.** Scott Russel (Kawasaki); **9.** John Reynolds (Kawasaki); **10.** Simon Crafar (Honda).

Fogarty-Doppelsieg in England

Als Tabellenführer kam Fogarty zu seinem Heimatrennen in Donington. Im Training holte sich der Engländer auf der Werks-Ducati die Pole Position vor seinem Markengefährten Troy Corser. Diese beiden waren es auch, die in beiden Rennen das Feld anführten. Gemeinsam setzten sich die zwei ab und im ersten Lauf konnte Fogarty ungefährdet gewinnen. Im zweiten Rennen wiederholte sich die Szene, diesmal machte Corser aber mehr Druck und blieb immer dicht hinter dem Engländer. In der letzten Runde wollte er die Führung übernehmen, aber drei Runden vor Schluß rollte er mit gebrochenem Kettenrad aus. Dadurch erbt Pierfrancesco Chili auf Ducati den zweiten Platz vor dem Honda-Fahrer Aaron Slight.

Das erste Rennen gewann Fogarty vor Corser und dem Engländer Jamie Whitham, der in der englischen Meisterschaft eine Ducati fährt. Andreas Meklau schied mit defekter Zündkerze aus und der vierte Ducati-Werksfahrer Mauro Lucchiari belegte den neunten Platz.

Im zweiten Lauf wurde Lucchiari zehnter und Meklau beendete das Rennen auf Rang vierzehn. Nach den ersten sechs Rennen zeigt sich in diesem Jahr deutlich die Überlegenheit der Zweizylinder-Ducatis. Alle Rennen wurden von Motorrädern aus Bologna gewonnen und auch in der Punktetabelle belegen die roten Renner die ersten vier Plätze. Bei dieser deutlichen Überlegenheit der Ducatis wird bei vielen Teams über eine Reglementsänderung nachgedacht. Im Moment dürfen die Zweizylinder 1000 ccm haben, während die Vierzylinder auf 750 ccm beschränkt sind. Zusätzlich dürfen die Zweizylinder etwas leichter sein (145 kg anstatt 160 kg). In Amerika wurde im letzten Jahr das Reglement soweit geändert, daß der Gewichtsvorteil aufgehoben wurde. Diese Maßnahme wäre 1996 auch für die WM möglich. Nachdem Bimota beim Saisonauftakt in Hockenheim die Qualifikation nicht schaffte und in Italien Gianluca Galasso nur einen 26ten Platz belegte, erschien Bimota in England gar nicht erst. Der Fahrer Terry Rymer erzählte, daß sein Vertrag mit Bimota gekündigt sei.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Troy Corser (Ducati); 3. Jamie Whitham (Ducati); 4. Aaron Slight (Honda); 5. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 6. Scott Russel (Kawasaki); 7. John Reynolds (Kawasaki); 8. Simon Crafar (Honda); 9. Mauro Lucchiari (Ducati); 10. Anthony Gobert (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Pierfrancesco Chili (Ducati); 3. Aaron Slight (Honda); 4. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 5. Fabrizio Pirovano (Ducati); 6. Simon Crafar (Honda); 7. Yasutomo Nagai (Yamaha); 8. Jamie Whitham (Ducati); 9. Adrian Morillas (Ducati); 10. Mauro Lucchiari (Ducati).

WM-Stand: 1. Carl Fogarty (Ducati) 140 Punkte; 2. Mauro Lucchiari (Ducati) 72 P.; 3. Troy Corser (Ducati) 66 P.; 4. Fabrizio Pirovano (Ducati) 60 P.; 5. Aaron Slight (Honda) 58 P.; 6. Pierfrancesco Chili (Ducati) 54 P.; 7. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 50 P.; 8. Simon Crafar (Honda) 48 P.; 9. Jochen Schmid (Kawasaki) 44 P.; 10. Yasutomo Nagai (Yamaha) 40 P.

Superbike-EM

Die Europa-Meisterschaft der Superbikes wird im Rahmen der Superbike-Weltmeisterschaft ausgetragen. Im ersten Lauf der Viertakt-Europa-Meisterschaft siegte der Ducati-Fahrer Mario Agnoletti (Ducati) vor Luca Ruggieri (Kawasaki) und Gerald Muteau (Ducati). Beim zweiten Rennen gewann wieder Agnoletti vor Marco Burnelli (Ducati) und Mauro Mastrelli (Ducati).

Das dritte Rennen in Donington wurde wieder von einer Ducati gewonnen, aber diesmal war es Mario Innamorati, der vor Luca Ruggieri (Kawasaki) und Marco Burnelli (Ducati) die Ziellinie überquerte.

In der Punktetabelle führt Ruggieri (51 Punkte) vor Agnoletti (50 P.) und Burnelli (49 P.).

Superbike-DM

Disqualifikationen wegen illegalem Sprit

Nachdem es in den letzten zwei Jahren sowohl in der Superbike-WM als auch in der Formel 1 einen Benzinskandal gegeben hat (hier war beidesmal der Mineralölkonzern Elf der Schuldige), wurden jetzt auch in der Superbike-DM Disqualifikationen wegen illegalem Treibstoff ausgesprochen. Benzinproben, die beim Saisonauftakt auf dem Nürburgring genommen wurden, haben bei der Analyse ergeben, daß Jochen Schmid einen Treibstoff mit verbotener Zusammensetzung verwendet hatte. Hier scheint ein Fehler bei der Herstellung durch die Benzinfirma die Ursache zu sein. Bei Udo Mark wurde festgestellt, daß er anstelle des vorgeschriebenen Treibstoffes Avgas (Flugzeugbenzin) verwendet hatte. Zwar war Avgas im letzten Jahr zulässig, ist aber 1995 verboten. Das hatte sich anscheinend noch nicht bis zum Team von Udo Mark rumgesprochen.

Beide Fahrer wurden nachträglich disqualifiziert und ihnen wurden die Punkte des Rennens aberkannt. Damit wurde die Punktevergabe für die Rennen auf dem Nürburgring schon zum zweiten Mal verändert. Die aktuelle Tabelle lautet nun:

Punktestand: 1. Christer Lindholm (Yamaha) 86 Punkte; 2. Andreas Hofmann (Kawasaki) 60 P.; 3. Edwin Weibel (Ducati) 55 P.; 4. Herbert Kaufmann (Yamaha) 47 P.; 5. Jochen Schmid (Kawasaki) 45 P.; 6. Jeffry de Vries (Yamaha) 37 P.; 7. Rainer Jänisch (Yamaha) 23 P.; 8. Marcel Kellenberger (Kawasaki) 21 P.; 9. Claus Ehrenberger (Kawasaki) 21 P.; 10. Anton Gruschka 20 P.

Supersport-DM

Auf dem Militärflugplatz von Faßberg fand der zweite Lauf der Klasse Supersport statt. Wie schon in Speyer dominierte Thomas Körner auf der Ducati 748 das Rennen und erzielte einen ungefährdeten Start-Ziel-Sieg. Im Finish hatte er fast acht Sekunden Vorsprung vor dem Kawasaki-Fahrer Stefan Scheschowitsch. Der Ducati-Fahrer Michael Seeber, der in Speyer den zweiten Platz belegt hatte, schied durch Sturz aus.

Ergebnis: 1. Thomas Körner (Ducati); 2. Stefan Scheschowitsch (Kawasaki); 3. Toni Heiler (Kawasaki); 4. Andre Friedrich (Yamaha); 5. Michael Eberle (Honda); 6. Jörg Teuchert (Yamaha); 7. Hermann Späth (Yamaha); 8. Tobias Mauch (Kawasaki); 9. Ralph Stelzer (Ducati); 10. Alexander Schaden (Ducati).

Battle of Twins-Cup

Zum Saisonauftakt traten die Zweizylinder in Faßberg auf dem Flugplatzkurs an. Nachdem die BOT in den letzten Jahren oft nur wenige Starter vorweisen konnte, war in Faßberg ein erfreulicher Andrang zu vermelden, hatten doch 39 Fahrer für dieses Rennen genannt. Am Training nahmen dann 33 Motorräder teil und mit 30 Maschinen wurde das Rennen gestartet. Sicherlich hat auch die Tatsache, daß ab 1996 nur noch Zweiventiler in der Deutschen BOT starten dürfen, wieder zu größerem Interesse geführt. Im Rennen war exakt die Hälfte der Fahrer mit Zweiventil-Motoren unterwegs. Die früher vorherrschende große Markenvielfalt ist leider noch nicht wieder aufgelebt, es gingen dreißig Ducatis, drei Guzzis, zwei BMW, eine Yamaha und eine Bimota ins Rennen. Im Training konnte Reinhard Bäcker die beste "Nicht-Ducati" auf den zwölften Startplatz fahren. Mit seiner Daytona fehlten ihm vier Sekunden auf die Pole-Zeit des Ducati-Fahrers Hermann Antretter. Der zweite Daytona-Fahrer im Feld, Jens Hofmann, mußte gar vom zweiundzwanzigsten Platz starten. Technische Probleme in beiden Trainings ließen ihn fast neun Sekunden auf die Trainingsbestzeit verlieren. Da war Hendryk Peuker mit einer Guzzi 1100 Sport im Training über eine Sekunde schneller und stellte die Zweiventil-Guzzi auf den zwanzigsten Startplatz. Schnellster der Zweiventil-Piloten war Karsten Bartschat, der auf Ducati die viertbeste Trainings-

zeit erzielte und damit aus der ersten Startreihe losfahren konnte.

Das Rennen gewann Harry Fath vor Manfred Ahlden und Jens Hofmann. Reinhard Bäcker belegte den vierten Rang, damit waren erstmals seit langer Zeit wieder zwei Guzzis unter den ersten vier. Beachtlich auch der fünfte Platz von Karsten Bartschat, der mit seiner Zweiventil-Ducati einige Vierventiler hinter sich ließ.

Bleibt zu hoffen, daß sich das Starterfeld der BOT weiter füllt und daß hoffentlich viele der alten, interessanten Zweiventiler-Maschinen wieder zum Leben erweckt werden, damit die BOT wieder zu einer der interessantesten Rennklassen wird.

Rennergebnis (Zieleinlauf): 1. Harry Fath (Ducati); 2. Manfred Ahlden (Ducati); 3. Jens Hofmann (Guzzi); 4. Reinhard Bäcker (Guzzi); 5. Karsten Bartschat (Ducati); 6. Wolfgang Bax (Ducati); 7. Heiko Dobbert (Ducati); 8. Michael Tränklein (Ducati); 9. Christian Mende (Ducati); 10. Uwe Schäfer (Ducati).

Ergebnis (Vierventilerwertung): 1. Harry Fath (Ducati); 2. Manfred Ahlden (Ducati); 3. Jens Hofmann (Guzzi); 4. Reinhard Bäcker (Guzzi); 5. Michael Tränklein (Ducati); 6. Thomas Hofmann (Ducati); 7. Elmar Bode (Ducati); 8. Bernd Fließ (Yamaha).

Ergebnis (Zweiventilerwertung): 1. Karsten Bartschat (Ducati); 2. Wolfgang Bax (Ducati); 3. Heiko Dobbert (Ducati); 4. Christian Mende (Ducati); 5. Uwe Schäfer (Ducati); 6. Harald Kaufmann (Ducati); 7. Hendryk Peuker (Guzzi); 8. Helmut Lübbers (Ducati); 9. Reiner Dräger (BMW); 10. Reinhard Peters (Ducati).

Superbike-Meisterschaft in den USA

Beim dritten Lauf der Amerikanischen Meisterschaft konnte Freddie Spencer endlich seinen ersten Sieg auf der Ducati des Ferracci-Teams erzielen. Das Rennen in Laguna Seca war nach acht Runden wegen Nebels abgebrochen worden. Bei der Wiederholung am nächsten Tag regnete es. Spencer führte fast die ganze Zeit und siegte mit einem Vorsprung von mehr als 20 Sekunden. In der Gesamtwertung liegt Spencer nun mit 56 Punkten auf dem sechsten Rang. Spitzenreiter ist der Honda-Fahrer Mike Hale mit 82 Zählern vor dem Ducati-Fahrer Dale Quarterley (75 Punkte).

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 |
| Motorradschmiede 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 |
| Norbert Dalmühle | Nienkamp 74 | 48147 | Münster |
| Ralf Tholen | Köln-Aachener-Str. 215 | 50189 | Elsdorf |
| RMR Motorrad GmbH | Brölbahnstr. 33 | 51545 | Waldbröl |
| Motorrad-Technik Ralf Schweitzer | Otto-Hahn-Str. 14 | 52525 | Heinsberg |
| Zweiradhaus Thelen GmbH | Zeithstr. 433 | 53721 | Siegburg-Schreck |
| DIE Werkstatt | Ochsenheimer Str. 13 | 55435 | Gau-Algesheim |
| transmoto | Obertalstr. 4B | 56379 | Winden |
| 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 | Wiemsheim |
| Pit's Moto Italia Import | Hans-Thoma-Str. 2 | 78467 | Konstanz |
| LAVERDA Racingteam Konstanz | Schreibergasse 37 | 78462 | Konstanz |
| Fa. Stork | Schönauer Straße 2 | 79115 | Freiburg |
| Yogi Schlechte | Winterstr. 9 | 81543 | München |
| 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.

Motalia - Abobestellkarte

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

können Sie von meinem Konto abbuchen. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr: _____

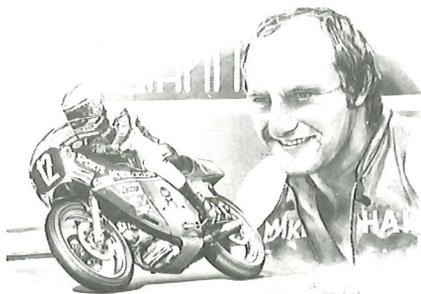
Bank: _____

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!!

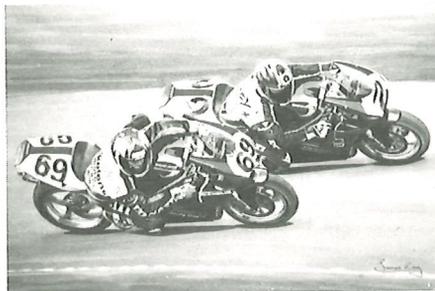
Neue Ducati-Poster aus England



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.



Mit einer Guzzi ist nichts unmöglich!

Auf einer Le Mans III bis Indien!

Einen Monat sind wir jetzt schon unterwegs. Es wird langsam kühl in Dogubayazit, der letzten größeren Ortschaft in der Osttürkei vor der iranischen Grenze. Oben in Mehmeds Cafe am Ishak Pasa Saray fallen schon die ersten Schneeflocken. Es werden nochmal kleine Checks an den Motorrädern gemacht, denn von nun an sollten unsere Zweiräder gut und problemlos laufen, da die Ersatzteilversorgung jetzt immer schlechter wird. Für Darjas XT lassen sich ja eventuell noch ein paar Teile von den diversen 100 ccm Mopeds verwenden, die überall in Massen in Asien herumfahren, aber für meine Guzzi sieht es schon ganz düster in dem Punkt aus, seit ich Bella-Italia verlassen habe. Wir machen uns, Mitte Oktober, auf zur türkisch/iranischen Grenze, die von Dogubayazit, am Fuße des biblischen Berges Ararats, in 20 Minuten erreicht ist. Unser Gefühl beim Grenzüber-

tritt in die Islamische Republik Iran ist eher ängstlich und von Zweifeln geplagt, als das uns vor lauter Neugierde, ein neues Land kennenzulernen, große Freude befällt. Zuviel negatives hat man in den westlichen Medien über den Iran gelesen, als daß man sorgenfrei dort einreisen könnte. Aber schon an der Grenze werden wir eines besseren belehrt und werden von fröhlichen und freundlichen Zöllnern empfangen. Zudem treffen wir an der Grenze noch zwei holländische Motorradfahrer mit erstmal gleichem Ziel. So kommt es, daß wir von nun an für einen Monat zu viert unterwegs sind. Schon am zweiten Tag müssen wir unser Iran-Bild aus Zeitung und Fernsehen schwer überdenken. Anstatt der von uns erwarteten ablehnenden Haltung gegen Westeuropäer immer wieder Einladungen zum Tee oder Kebab aber auch zum privaten Besuch bei Familien.



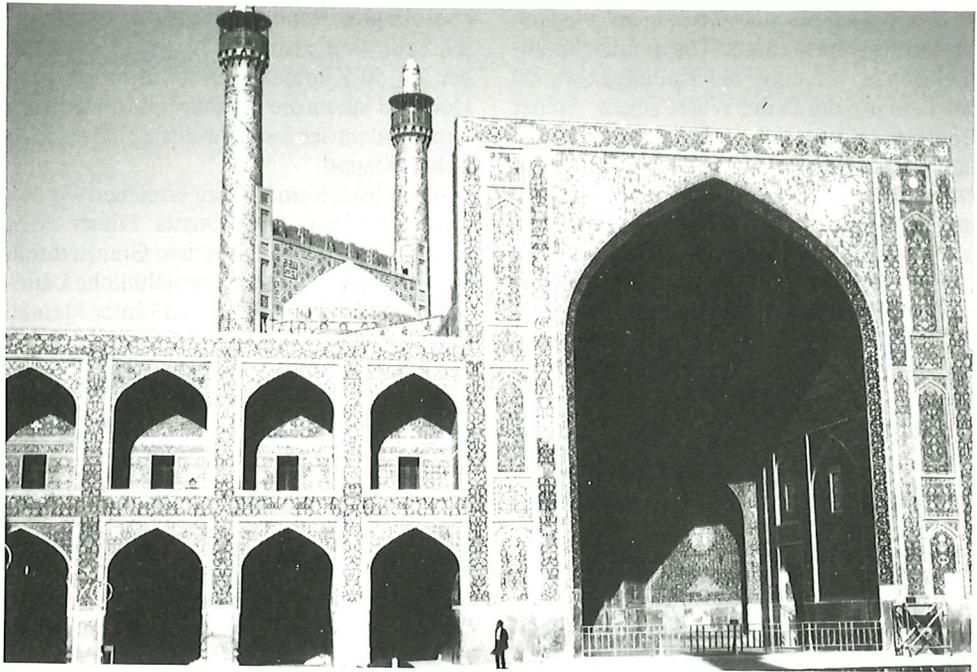
Der Autor und seine vollgepackte Le Mans.

50 Kilometer vor Tabriz, an einem kleinen Fernfahrer-Restaurant, werden unsere Augen immer größer. Ne dicke Harley steht vor der Tür, dazu noch vier japanische Dick-schiffe und eine 6-Zylinder-Benelli, welche natürlich besonders mich begeistert. Wir halten an und direkt stürzen die iranischen Biker auf uns zu. Sofort werden wir in den Arm genommen und per Bruderkuß begrüßt. Als sich Darja ihres Helmes entledigt und sich als selbstfahrende Frau entpuppt, huscht ein leicht verwundertes Lächeln über die Gesichter der Männer. Es wird Tee serviert und Gesprächsthemen sind nun wirklich kein Mangel. Isvenia, Harley-Fahrer und Moto-shop-Besitzer aus Tabriz, dolmetscht vom Englischen ins Persische und umgekehrt. Zweimal sei er schon auf seiner Harley in Europa gewesen, bis Spanien rüber, wo er auch seine Lederkombi gekauft hat. Deutschland hat er natürlich auch schon besucht: München, Frankfurt, Stuttgart usw.-alles ganz toll, versichert er uns. Leider sei es für Iraner zur Zeit sehr schwer, ein Visum für Deutschland zu erhalten. Wie sich die Probleme doch ähneln, denke ich mir, war es für uns doch auch nicht so einfach, ein Visum für den Iran zu bekommen. Fast zwei Monate mußten wir warten, und dann gab uns das Münchener Konsulat auch nur ein 10 Tage Transitvisa. Bei fast 3.000 Asphaltkilometern bleibt uns auch nicht allzuviel Zeit, alte persische Kulturgüter zu besichtigen. Also brechen wir nach zwei Stunden Bikertreff und Tee trinken schweren Herzens wieder auf und lehnen die Einladung zum Übernachten ab, um noch ein Stück weiter in Richtung Hauptstadt Teheran zu kommen. Zuvor müssen wir jedoch das Versprechen abgeben, auf der Rückreise in ein paar Monaten wieder vorbeizuschauen und ein paar Tage zu bleiben.

Zwei Tage später, kurz vor Teheran, erwischt es meinen Kreislauf. Neben Schwindelgefühlen geht es in meinem Magen wie in einer Achterbahn zu. Ich stelle die Guzzi erst einmal ab und setze mich an den Straßenrand. Schon nach wenigen Augenblicken sehen mich ein paar Studenten in meinem ganzen

Eland und wollen direkt helfen. Ein Freund von einem Freund hätte ein großes Haus, dort könnten wir sicherlich übernachten und ich könnte mich ein wenig erholen. Ein paar Telefonate sind notwendig und nach einer halben Stunde landen wir tatsächlich in einem schönen Haus. Die Wohnungseinrichtung besteht wie in fast allen iranischen Häusern fast nur aus Teppichen, echten, schönen Persern halt. Wir sitzen auf den Teppichen, essen darauf und abends schlafen wir auch darauf. Mit viel Gesten und ein wenig Englisch erfahren wir an diesem Abend eine Menge über das Familienleben der Iraner. Darja kann im Haus endlich einmal ihren Schador, der im öffentlichen Leben auch für Ausländerinnen vorgeschrieben ist, ablegen und wird als Gesprächspartnerin auch von den Männern voll akzeptiert. Für meinen leidgeplagten Magen gibt es von der alten Mutter unseres Gastgebers eine besondere Mischung Kräutertee mit seltsamem und furchtbarem Geschmack, dafür aber mit heilender Wirkung. Schon bald geht es mit mir und meinem Kreislauf wieder aufwärts. Medicus und eine der ältesten Traditionen in der Heilkunde aus dem alten Persischen Reich lassen grüßen. Nach einem anfänglichen, vorsichtigen Abtasten in den Gesprächsthemen wird gegen später kein Thema mehr ausgeklammert und wir fragen unseren Gastgebern Löcher in den Bauch: islamische Revolution, Krieg gegen den Irak und Khomeini, und über manch eine offene Antwort sind wir überrascht. Gegen vorgerückter Stunde wird uns dann sogar ganz vorsichtig russischer Wodka angeboten, obwohl auf Alkoholbesitz und -genuß sehr hohe Strafen stehen.

Am nächsten Morgen geht es erstmal zum Tanken. Nachdem Darjas und mein Tank zusammen mit 33 Litern gefüllt sind, gehe ich zum Tankwart, um zu bezahlen. Als der mir etwas von 3.100 Rial (ca. 1 US Dollar) sagt, glaube ich nicht richtig verstanden zu haben und halte ihm, wie ein Kleinkind es tut, meine ganze Geldbörse hin und tatsächlich, er holt sich mit einem Lächeln wirklich



Die hauptsächlich in blau gehaltene Moschee Masjed-e-Schah.

nur so wenig Rial heraus, daß wir auf einen Literpreis von umgerechnet 6 Pfennig kommen. „Oh Allah, welch ein großartiges Land zum Motorradfahren“.

Am nächsten Tag erreichen wir Esfahan, die vielleicht bekannteste und schönste Stadt des Irans. Hier fallen die Gegensätze zwischen Tradition und Modernem besonders ins Auge. Auf der einen Seite gibt es moderne Ladenpassagen mit Boutiquen, Saftbars und Imbißständen und nur ein paar Meter weiter fühlt man sich in den Teehäusern unter der Si-oseh Pal Brücke in die Zeit von tausend und einer Nacht zurückversetzt. Hier und in den Teehäusern am Fluß entlang kann man wie seit Jahrhunderten die Wasserpfeife rauchen. Es gefällt uns so gut, daß wir trotz unserer zeitlich begrenzten Visazeit einen dreitägigen Aufenthalt in Esfahan einlegen. Zu entdecken haben wir genug hier, allein die Masjed-e-Schah Moschee begeistert uns mit ihrer Architektur und ihren ganz in blau gehaltenen, wertvollen Mosaiken, so daß Darja dort

schnell mal ein paar Filme durch die Kamera zieht. Anschließend schlendern wir durch den nahe gelegenen Bazar mit seinen engen, geschäftigen Gassen, in denen noch bei uns kaum mehr anzufindene Kunsthandwerke ausgeübt werden: Einlegearbeiten, Emaillearbeiten, Malerei und Vergoldung, Silberarbeiten, Keramikarbeiten, Drechslerarbeiten und natürlich Teppichknüpferei. Schließlich gehören die Teppiche aus Esfahan zu den qualitativ, hinsichtlich Farbe und Musterung, wertvollsten Teppichen der Welt. Nur mit Mühe kann ich mich selber davon abhalten, ein kleines dieser Stücke zu kaufen. Zu viele Monate Reisen liegen noch vor mir, und wer weiß, wofür ich mein ganzes Geld noch unterwegs brauche?!

Entlang der großen Wüste fahren wir auf der alten Gewürzstraße, an der sich die alten Oasenstädte Yazd, Kerman und Bam wie Perlen an einer Schnur reihen, in Richtung Osten. Auf modernen Asphaltstraßen aus der Zeit des letzten Schahs ist die restliche Streck-

ke zur pakistanischen Grenze auf unseren Motorrädern in wenigen Tagen mühelos zurückgelegt, wo einst die Kamelkarawanen wochenlang durch die Wüste zogen. An der iranisch/pakistanischen Grenze bei Taftan haben wir Glück. Wir kommen am späten Nachmittag, kurz bevor die Grenze schließt, und so hat niemand der Offiziere mehr Lust, uns groß zu kontrollieren. Das Carnet de Passage ist innerhalb weniger Minuten abgestempelt und die Fahrt durch das wilde Baluchistan kann beginnen. Direkt hinter dem iranischen Schlagbaum hört abrupt der Asphalt auf und vor uns liegen 80 Kilometer Sandpiste, Staub, Schotter und die von allen Wüstenfahrern so oft verwunschene Wellblechpiste. Mein Körper muß auf der Le Mans das aus-



Eine defekte Kardanwelle zwang zur Reparatur.

baden, was die Federbeine des ehemaligen Sportmotorrades nicht mehr schlucken können. Ein paar Kühlrippen der Ölwanne sind schnell durch herumfliegende Steine abgerissen und auch der Gepäckträger bricht an einer Stelle durch, aber irgendwie geht es doch immer weiter und nach einigen Kilometern gibt man sich gar keine Mühe mehr, die Schlaglöcher zu umfahren, nach dem Motto: "Es wird schon alles gut gehen, Inshallah!" (So Gott will)! 100 Kilometer später scheint es so, als hätte ich Allah doch etwas verärgert und beim Beschleunigen zeigt die Verbindungsbuchse zwischen Kardan und Hinterradantrieb Altersschwäche. Die Verzahnung der Wellen greift nicht mehr und das Hinterrad ist antriebslos. Ein paar Flü-

che, ein paar Handgriffe und die beschädigten Teile sind ausgebaut und wir fahren auf der XT 50 Kilometer zurück zum nächsten Dorf und lassen die Kardanwelle einfach am Hinterradantrieb festschweißen. Und tatsächlich es klappt!

Mit geschweißtem Kardan erreichen wir den Asphalthighway nach Quetta. Dieser zieht sich parallel zur afghanischen Grenze durch eine kaum bewohnte, wüstenähnliche Landschaft. In Bodenmulden und hinter kleinen Felsen gibt es genug ruhige und wunderschöne Plätze zum abendlichen Campen. Bei grandiosen Sonnenuntergängen und einer selten so erlebten Stille erholen wir uns schnell wieder von den Strapazen der Tageshitze und des Pistenfahrens. An diesen Tagen reden

wir vier alle nicht viel, sondern jeder genießt diese selten erlebte Stille für sich. Am nächsten Morgen lassen wir uns Zeit. Nachdem wir zum Frühstück die alten, trockenen Chappatis gegessen haben, checken wir kurz die Motorräder durch. Ein kurzer Blick auf die Standrohre meiner Guzzi sagt mir, daß es ganz richtig war, die alten verchromten Standrohre gegen Keramikbeschichtete von der Firma Pit's Moto Italia Import auszutauschen.

Trotz viel Staub und Sand, und obwohl keine Schutzbälge montiert sind, halten die Simmerringe der Gabel immer noch dicht und es sifft kein Öl heraus, was bei Guzzis wohl bisher nicht ganz so selbstverständlich war. Der Motorölstand zeigt immer noch OK an und langsam geht die Fahrt weiter.

Nach drei Tagen ist Quetta, die Hauptstadt von Baluchistan erreicht. Wir mieten uns im Muslim Hotel, welches auch einen Innenhof mit Wiese und Abstellplatz für unsere Mopeds hat, für ein paar Tage ein. Um einen kleinen Ausgleich zum Motorrad zu finden, spielen Darja und Peter ein paar Partien Federball mit den Einheimischen und Gerard und ich üben uns im Jonglieren mit Keulen, was die Pakistanis sehr zu interessieren scheint, zumindest schließe ich das aus der Zahl der zuschauenden Hotelgäste. In den nächsten Tagen schlendern wir noch etwas durch die lebendigen, geschäftigen Straßen Quettas, füllen unseren Proviant ein wenig auf und bekommen einen ersten Eindruck von der scharfen, asiatischen Kochkunst. Beim Verlassen der Stadt sehen wir

immer wieder afghanische Flüchtlingscamps und fast jeder Mann in der Gegend läuft mit irgendwelchen Waffen herum. Der Krieg in Afghanistan zieht seine Kreise bis ins Nachbarland Pakistan, über das der größte Teil der Waffenlieferungen für die Mutschahedins ging. Uns bietet man „Protection“ an, da es in der Gegend von Terroristen wimmeln soll. Aber nach reiflicher Überlegung lehnen wir das Angebot unserer „Beschützer“ ab, da uns 100 Dollar für 80 Kilometer Begleitschutz doch etwas viel vorkommt, für die dortigen Verhältnisse. Uns zieht es weiter in den Nordwesten des Landes, in die Indusebene nach Multan. Im Mausoleum des Shah Ruhnud-dins werden wir von dem stellvertretenden Polizeipräsidenten der Region eingeladen, an einer Gedenkfeier als Ehrengäste teilzunehmen. Wir sagen natürlich sofort zu, schließlich ist es eine Ehre für „nicht Gläubige“, an solch einer moslemischen Feier dabei zu sein. Platznehmen können wir auf der Ehrentribüne neben dem ehemaligen Gouverneur des Punjab und dem Finanzminister Pakistans. Beim anschließenden Abendes-





Die Le Mans hat sich auch abseits befestigter Straßen bestens bewährt.

Benelli



DUCATI

MAGNI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

Demharter GmbH

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

sen haben wir die Gelegenheit zu einigen interessanten Gesprächen. Insbesondere über den Indien/Pakistan Konflikt gibt es für uns einige neue Hintergrundinformationen, natürlich aus pakistanischer Sicht. In Anlehnung daran wollen unsere Gastgeber von uns natürlich viel über die Wiedervereinigung in Deutschland wissen. Ansonsten steht Darja natürlich im Mittelpunkt des Interesses und wird überhäuft mit Komplimenten, so daß wir es vorziehen, bevor der erste zu erwartende Heiratsantrag ausgesprochen wird, das kleine Fest zu verlassen und uns in unser Hotel zurück zu ziehen. Tage später, kurz vor Lahore, trennen sich Darja und ich von unseren zwei holländischen Freunden, die sich erst noch in Islamabad ein Visum für Indien holen müssen. Wir dagegen überqueren mit unserer XT und der Moto Guzzi bei Amritsar die Grenze zum Nachbarland Indien.

Den zweiten Teil des Reiseberichtes von Frank Siepmann könnt Ihr in der nächsten Motalia lesen.

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

Deutsches Werkstatthandbuch, auch Ala d'Oro!, Ersatzteilkataloge und Betriebsanleitung. Tel. 07524/3595 ab 18.00 h

Verkaufe: Aermacchi 250, Ala Verde, Bj. 1960 (1. Serie), kpl., in zerlegtem Zustand (keine Geheimnisse!), DM 2.600,-. Tel. 02241/66776

Aprilia

Aprilia Sport Pro, Bj. März 93, 13 Tkm, TÜV, Kettensatz u. Hinterreifen neu, Preis 4900,-, VHB, Tel. 0721/785030

Neul Aprilia RS 250, Verkleidung/Sitzbank für Straße und Rennen, sofort lieferbar, SEBY-Poly, Tel.: 0241/1822-188

Aprilia Pegaso 650, Baujahr 93, 48 PS, drosselbar auf 34 PS, 08051/89249

RS 250 "neu" - wir haben noch eine!
Fa. Stork, FR, Aprilia + Guzzi, Tel. 0761-46263

Benelli

900 Sei, Bauj. 88, noch nie zugelassen! Ca. 2500 km (mit rot. Nr.), Neuzustand. FB 9.800 DM, 08071/40889

900er, Bauj. 87, 1. Hand, 25000 km, Motor neuwertig, Konis, K 100-Gabel, div. Extras, alles TÜV, VB 8.800 DM, Tel: 02302/69459

2x 900 Sei, 1x EZ 87, excellenter Zustand! Viele Teile, Rfn. etc. neu, Literatur, Perlmüt./met. rot, Zubehör und 1x Bj. '79, fast komplett, anrufen und gucken, Tel. 040/7357539

Benelli 900 Sei, Bj. 89, 15000 km, gegen Gebot zu verkaufen, nach 20 Uhr, 0431/736041

Benelli Tornado S2, Bj. 72, super Zustand, u.a. Reifen, Batt. neu, Viel VA. Original 3190 km!!! TÜV 2 Jahre, VB 6000,-, 02065/49002

900 Sei, 18 TKM, letzte Serie, EZ '87, Neureifen u. Lima, viele neue E-Teile, Literatur etc., extrem aufwendig gepflegt (Bestzustand!!), VB 7.900,-, Tel. 040/7357539

Bimota

Verk.: YB 6 Exup, 1. Hand. EZ '90, 16800 km, neue Bereifung, 20000 DM, Tel.: 07361/566408 abends

4x YB 6, neu, 30.000,- DM
3x Tesi 1D, neu 31.000,- DM
Claus Ardens, Ital. Motorräder
04836/1550, Fax 1507

Neul Bimota db 2, VV 1- und 3-teilig, sofort lieferbar, Monocoque in Vorbereitung, SEBY-POLY, Tel.: 0241/1822-188

Firma Moto Wurster

Supermono 16.500,- DM
DB 2 Vergaser 22.500,- DM
DB 2 Einspritzer 24.500,- DM
Tel: 07248/8227
Fax: 07248/3109

Cagiva

Verk. Alazzurra 350, guter Zustand, TÜV, diverse Reifengrößenfreigaben eingetragen mit Normalverkleidung, 3700 DM oder Vollverkleidung 3700,- DM, Tel. 02464/2876

Ducati

Ducati 900 SL, EZ 06/94, 3600 km, Extras, Carbon, VB 16900,-, Tel. 089/285331

Suche für 900 SS KöWe: Conti PES-CARA, rechte Seite oder r. + l. Seite ohne Beulen!, Tel. 02163/32729 auch spät abends



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 851 S3, Baujahr 90, einsitzig, viele Extras, sehr schön, ein neu, 08051/89249

Suche für 450 RT Schwinge, 750 GT Handbremspumpe für Doppelscheibe + Seitendeckel in Metallflanke Blue, Tel. 06359/83444

Suche für Ducati 350 F3, Endtopf Silentium Nr. 0350 84 105 für 2 in 1 Anlage. Tel. 040-8504975

Suche kompletten Auspuffkrümmer für Ducati 750 S, Baujahr 89/90, Tel. 030/3338529

Verk. Ducati 750 GT mit S-Teilen, Kurbelw. + Köpfe überholt 1a, 1 GT Rahmen Unfall, 1 Satz Zylinderköpfe kompl. m. Inhalt 750 GT/S, 1 Satz Zylinder mit 80,4 mm orig. S Kolben, 1 Gehäuse Duc. 750 GT/S/SS kompl. mit Lagern neu, VHB, Tel. 04181/5447

Dell'Orto Vergasersatz ø36, VB 200 DM, Tel. 02605/84124

Suche kurze Contis f. Pantah od. auch nur eine Tüte für rechte Seite od. 1 Paar Contis für Kōwe, 02226/4639

Verkaufe: Ducati 125 TS (Königswelle), Bj. 1959, Topzustand, Farbe: rot, Preis: DM 4.200,-, Tel. 02241/66776

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

DUCATI KÄMMA



Spezialnockenwellen
für jeden Einsatzzweck
Drehmoment, Street Race, Race
Top Qualität
für 2- oder 4-Ventiler
Fragen Sie uns danach

Kennen Sie
unseren
Spezialteile
Katalog?



Wenn nicht, fordern Sie Ihn gegen 15 DM bei uns an.

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

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

750 SS Originalteile: Tank, leicht beschädigt, DM 600,-; Auspufftöpfe neuwertig, DM 200,-; Soziussitzabdeckung, neuwertig, DM 120,-; Brems- und Kupplungshebel, neuwertig, zus. DM 30,-; Originalsitzbank DM 250,-; Alu-Cockpitabd. f. Ölthermo DM 50,-; Tel. 089/6894371

Auspufftöpfe für 900 SS ab Bj. 91 (original DNL), neuwertig, für FP 350,- DM, Tel. 0251/662954

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

Ducati 400 SS Nuda, EZ 9/92, DNL, 4850 km, w.w. 25/33 kw, Extras, neuwertig, 8000,-, Tel. 05677/6102

350 Desmo Rennerle o. Papiere 3.500,- DM, Tel. 07524/3595 ab 18 h

750 SSN, EZ 5/93, SL-Umbau, offene hohe Termignoni, Stahlflex, schw. Brems-schei, Alu-Stummel, Bremsmom.-Abst., So.-Lack, alle Orig.-Teile, VB 13000,-, Tel. 02151/760119 o. 02162/41244

Peter
Lieb 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 : 07577/7664

Motalia Anzeigenmarkt

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

| | |
|-------------------------------|-------|
| Tank 750/900 S/SS | 650,- |
| Tank 750 GT neu/gründert | 500,- |
| Schwinge 750/900 SS orig. neu | 250,- |
| Sitzbank Scrambler | 160,- |
| Doppelsitzbank 750 S rund | 350,- |
| Sitzkissen 350/500 SD | 120,- |

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

Verk. Ducati 750 GT, Bj. 73, Kurbelw. + Köpfe neu, mit S-Teilen, 1a, 7800 DM, 1 GT/S/SS Gehäuse Rundmotor neu, evtl. Tausch, 1 Motor 750 rund kompl. überh. 5000 DM, 1 Motor 750 S zerlegt + teilüberholt, nicht ganz kompl. 3000 DM, Tel. 04181/5447

2x 900 SS, Bj. 91 + 94, beide sehr viele Extras, Preis VB, Tel. 06782/4287 ab 18.00

Verkaufe: Tank 750 S, Bj. 72, GFK 360,-; Dell'Orto ø 32 DM 400,-; Trommelbremse kompl. hinten einbaufertig 650,-, 3" Akront-Felgenkranz (Hochschulter) 300,- (neu), neue Halter für Smith-Instrumente + Aluplatte (Eigenbau) 75,-, Telefon 0511/804763

Verk. 1 Paar 900er orig. Lenker, Monster Tacho, 2 Verkleidungsspiegel von Weber 900 SS, 04745/6549

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

Suche orig. Auspuff-Endtöpfe für M 900, Tel. 06282/7308 ab 18 Uhr

Pantah: Verkleidung + Scheibem. Halterungen, rot, 280,- DM; 1-2 Mann Höcker, rot, 250,- DM, Tank, rot 180,- DM, orig 2-2 Auspuffanlage kompl., schwarz, 250,- DM, div. Kleinteile VB, Tel. 02162/15744 ab 17.00

Suche für 888 SP 5 Höcker, hochgezogene Termignonis ø 50 mm, Tel. 0451/4993239

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

Verkaufe 750 Ducati F1, Baujahr '86, originaler Zustand, 10.500 DM, 20.000 km, Austauschmotor 750 F1 NCR, 2.000 km mit Carillo-Pleuel, Nockenwellen, Ventile usw., abends, Vorw. Italien 0471/663652

Verk. Ducati 900 SS, Bj. 5.91, TÜV 4.97, ca. 95 PS, Keihin, Scorpion, Big-Bore, Doppelzünd., Carillo und vieles mehr. Nach Umbau erst 600 km. 0231/479533

Verk. orig. Prospekte Ducati 750 S + SS (Rundmotor), Orig. Rennprogramm mit Eintr.Karte Imola 1972 gegen Höchstgebot oder Tausch gegen andere Literatur. T. 07524/3595 ab 18 h

Wer beschichtet Kipphebel neu? Wer kann Scheinwerferereinsätze neu verchromen, bzw. badampfen? Tel. 07524/3595 ab 18 h

Gesucht wird H. Neudert, ehem. Ducati Händler aus Nürnberg. Belohnung! Hinweise an Ducati Freunde Oberschwaben, Schorrenweg 7/1 in 88339 Bad-Waldsee, T. 07524/3595

DUCATI RICAMBI WEID

jetzt anfordern!




DM 15,- in Briefmarken

TEL. 06341/61071 FAX 06341/63987

Am Bahnhof 8 76829 Landau

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI

bimota

RPR Ducati

Deutscher B.O.T. Meister '91



Freier Ducati Händler

Exclusive Zweiräder * Top Service

Motor Tuning u. Optimierung * Fahrwerke

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

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

RPR Monster pur Ltd. nur bei uns

2 Jahre Garantie auf alle Neufahrzeuge - ohne Begrenzung

Ersatzteilversand per Express

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

Exclusive CNC-gefräste RPR Spezial Teile für Ducati Modelle

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

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

Alu-Deltaboxfahrwerk mit TÜV für alle Zahnriemen-Ducatis

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

Katalog ist in Arbeit!!!

Gartenstraße 29 * 58300 Wetter

Fax 02335/17674 * Tel.: 02335/2957

Motalia Anzeigenmarkt

Neul Ducati SS ab Bj. '91, Carenata- und Nuda-Teile mit geschl. Blinker-ecken/Scheinwerfer, sofort lieferbar, SEBY-POLY, Tel.: 0241/1822-188

Ducati Fahrer "alt + neu" werdet Mitglied bei den Ducati Freunden Oberschwaben. Kein Mitgliedsbeitrag! Info schriftlich (mit Rückporto) oder telef. unter 07524/3595 ab 18 h

Suchen für Clubmitglieder Ducatis 1 + 2 Zyl. Königswelle. Bitte alles anbieten an Ducati Freunde Oberschwaben, Schorrenweg 7/1 in 88339 Bad-Waldsee

900 MHR 1, Bj.: 82, Top-Originalzustand, Conti, 40er offen, Koni, Motor überholt, TÜV 11/96, DM 12.000,-, Tel.: 02166/40590

Ducati 350 GTV Desmo Sport, Bj. 83, aus 1. Hand, original, fahrbereit, ohne TÜV, VB 2400 DM, 02689/3071 od. 2432

Ducati 750 SS Nuda, EZ 3.92, 12000 km, Extras, Preis VS, Tel. 07346/5498

Verk. Alazzurra 350, guter Zustand, TÜV, diverse Reifengrößenfreigaben eingetragen mit Normalverkleidung, 3700 DM oder Vollverkleidung 3700,- DM, Tel. 02464/2876

Ducati 750 SS Nuda, Bj. 93, 14000 km, neu bereift, neuer Kettensatz, VB 115000,-, Tel. 07733/5957

Pantah 500, Bj. 80, im Original 600er rot-grünen Lacksatz, Seitenständer, 41 tkm, 2 J. TÜV, sehr guter Zustand, VB 6300,-, Tel/Fax 02065/23022

Boah, wat en Rohr!!!!

Dat is wat fürs Ohr!!!

Italo-Power made by Busso.

**Karbon/Edelstahl für Ducati 750 SS-851-888
Der Sportschalldämpfer mit Supersound
und Power verleiht Deinem Moped Flügel!
Nur: 988,-DM / Paar inkl. Porto/Verpackung**



**Exklusiv bei MKS-Motorradspezialteile.
Spitzenqualität zum fairen Preis!
Selbstverständlich bieten wir auch andere
Auspuffmarken (mit EG-ABE) für alle
anderen Mopeds an.**

**Wir führen: Arrow-Busso-BSM-Devil-Gianelli-
Lafranconi- Motad-Sito
Fon/ Fax 0 22 35 / 64 17**

Suche für Ducati 900 SS, Bj. 91, Radabdeckung hinten, Tel: 08121/78318

Ducati MHR 900, EZ 84, 6000 km, 1. Hd., Conti, 40er Verg., offen, wie neu, DM 14500,-, Tel: 02331/28398

Im Vertrieb

Bellit

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

**METALLSCHLEIFEREI SCHRÖDER
Tel. & Fax 02841 / 50 77 75**

GLANZPUNKTE SETZEN



Biete für Ducati 750 SS ab Bj. 91 Shark F-1 Alu-Inox Endschalldämpfer, offen. Anlage ohne TÜV, jedoch vertretbare Lautstärke. VB: 600,- DM, Tel. 04171/64772. Olli

Für 750-900 SS ab Bj. 91 Halbschale li + re orig., neu., Ölkühlerhochlegungs-satz neu., orig. Vorderradschutzblech, Alu Konsole für Zusatzinstr., orig. Bremsleitung vorne, neue Bremsbeläge vo + hi, alles VHS, 07231/560213

Motalia Anzeigenmarkt

Motor 900 SS, '94, 4.000 km, VB 5.000,-
 Motor 900 SS, '93, 9.000 km, VB 4.000,-
 Höcker SL 300,-; Alu Bremscheiben
 hinten 750/900 SS-748/916 je 150,- mit
 Teflonbelägen ca. 800 g leichter, GFK-
 Tank 750/900, 3,5 kg leichter 700,- neu,
 Rastenanlage 750/900, Alu, leicht, neu,
 300,-; Motorteile 900 SS, Scorpion Aus-
 puffanlage Tangent. Krümmer und Koh-
 lefaserdämpfer neu, 1.900,-; Nuda Ver-
 kleidung "Race", sehr leicht, neu, 450,-;
 Kabelbaum neu 900 SS, 80,-; Tank 900
 SS wie neu, VB 800,-; weitere Teile,
 08681/9370

Ducati 350 GTV Desmo Sport aus 1. Hd.
 m. ital. Papieren, vollfahrbereit, VB 2200,-
 DM, 02689/3071 oder 2432

ITALO - SCHMIEDE

Motorräder · Zubehör
 Ersatzteile
 Spezialanfertigungen

OLLI Oltmanns



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



Köhlerstraße 2
 73056 Uhingen/Baiereck
 Tel. 0711/3701829
 Fax 07163/2778

**Der schöner-, schneller-, leichter-
 und drumherum-Versand
 für Ihre 2- und 4-Ventiler-Ducati!**

- Carboneile mit Qualitätsgarantie
- Sinnvolles Zubehör auch für 916
- Ölkühler-Kits, Ölthermostaten
- Top Preise für Termignoni, Dynojet, Brembo, FG
- Accessoires wie Uhren, Abdeckplanen,
- Rucksäcke usw.

Mitglied der Ducati Freunde Verona gibt
 ab: Ducati 916 SP, keine Zulassung,
 200 km mit Kit. Fahrzeug in Verona.
 Desweiteren eine Bucher & Zeda, 1913.
 Anfragen über Ducati Freunde 88339
 Bad-Waldsee. T. 07524/3595 ab 18 h

Ducati 900 SS Nuda (Halbschale), weiße Räder,
 weißer Rahmen, EZ 7/91, 27000 KM, keine Kurz-
 strecken, Surfex-Kupplung, Verschleißteile und
 Reifen hinten neu, Alu-Kettenrad, alle Inspektio-
 nen, sehr gepflegt, VB DM 12.400,-, Telefon:
 08121/78318

Hallo Ducati Fan!
 Verkäufe NCR-
 Fuchsaufkleber zum
 Preis 7,50 DM + Ver-
 sand auch paarwei-
 se. Bei: Glas Georg,
 Wiesenzeile 21,
 83278 Traunstein.
 In: Barod. Euro. Tel.
 0861/64236 ab 17
 Uhr

Nagelneue Fußrasten von MR
 mit TÜV-Gutachten, NP.: 849,-
 DM für 650,- DM abzugeben
 (rote Exzentervorstellung). Tel.
 02251/56555 ab 20 Uhr, öfter
 probieren

Imola-Tank, Alu, für KW-SS,
 neu, VB 600,- DM, Tel. 089/
 3073322

250 Mototrans-Mono
 aus Spanien, suche
 Literatur, Einstell-
 daten, Ersatzteile, Er-
 satzteilhandler und
 Besitzer im Raum R
 zwecks Erfahrungsa-
 ustausch, 0941/
 401750

Verk. v. 900 SS, Bj. 93, Vollver-
 kleidungsseitenteile, Hand-
 bremspumpe, Verkleidungs-
 scheinbe, suche Kupplungsdek-
 kel (geschlossen), Hinterradkot-
 flügel (original), Tel.: 09931/
 4454

Ducati 750 GT, Bj. 73, Conti,
 offene 30 ø Dell'Orto, sehr guter
 Zustand, Tel.: 0451/692559,
 Anrufbeantworter, VHB: 11900
 DM

Verk.: 900 SL, EZ: '92, 7000
 km, DM 15500,-, Tel.: 02642/
 3559 ab 20.00 Uhr



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

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
Brems Scheibenumbau 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)

Ducati MHR 900, EZ 84, 6000 km, 1. Hd., Conti, 40er Verg. offen, Reifen neu, DM 14500,-, Tel: 02331/28398

450 Scrambler, zerlegt, Motor zusammen, ansonsten kompl. mit dt. Brief zu verkaufen. Pr. bei Abholung 2.500,- DM, Tel. 07524/3595 ab 18.00 h.

Ducati MHR II, EZ 4/82, orig. 8.700 km, Speiche, Conti, etc., einmaliger Zustand. VB 12.750,-, Tel. 0271/592245 (Anrufbeantw.)

Ducati 888 SP0, Bj. 6.93, PS ca. 110, km 6.000, Checkheft, Neuzustand, kein Regen, VB 21.900,-, Tel. 0208/598059, 0171/4039597

Liebhaber 900 SS KöWe, top Zustand, viele Extras, alles eingetragen, Wertgutachten, Tel. 06131/387308

Wir trauern um unseren Ducati Freund Gabriel Cohn aus Frankfurt. Er hatte keine Schuld. Bad Waldsee im Mai 1995. Ducati Freunde Oberschwaben, 88339 Bad-Waldsee, Schorrenweg 7/1. Ducati Freunde fährt bitte vorsichtig.

Verk. Mike Hailwood, original, guter Zustand, nehme LM I od. V7 Sport original in Zahlung, Tel. 08321/26537

Verk. für Monster 900 original Auspufftöpfe A13A + A13B für 400,- beide, Tel. 07143/18968

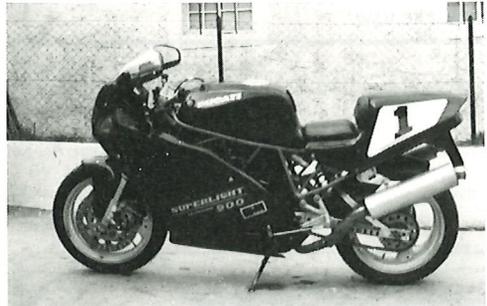
Suche Spezialwerkzeug für Ducati Einzylinder, Tel. 08142/6507

Ducati 750 SS Nuda (evtl. als Carenata), DNL, EZ 10.92, TÜV 11.96, 16.900 km, jede Inspektion in DNL-Werkstatt, Guß-Doppelscheibe voll-schwimmend, Bremsmomentabstützung, Stahlflexvorn und hinten, Öltemperaturanzeige, Krümmer poliert, Sammler mit mehr Durchlaß, Dynojet, K&N Luftfilter, Termignoni hochgez. (TÜV) Hüllen VA, V2A-Halter, Superlight-Höcker ohne Start-Nr.-Feld mit 2 Polster, Spiegel rot, Reifen hin. neu, VB 11.750,-, Tel. 05121/262611

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

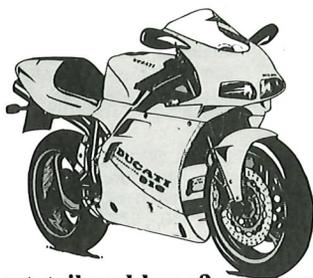
Motorräder und Zubehör

Stuttgarter Straße 8 ● 71735 Eberdingen

Tel. 07042 / 7171 ● Fax 07042 / 78622

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI



**DANIELE
MOTO**

Ducati baut Motorräder, die
Geschichte machen, wir haben sie.

Ihr autorisierter Vertragshändler

DANIELE MOTO

Gundbachstr. 16 * 65428 Rüsselsheim
Tel. 06142-33306 * FAX 06142-34199

**Ersatzteilprobleme?
Nicht bei uns!**

**Großes Ersatzteillager
Täglicher Versand**

Sil Motor
Schalldämpferanlagen

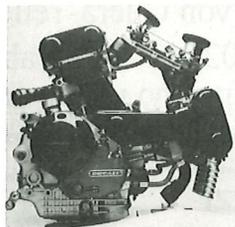
Verk. für Duc. 900 SS, Bj. 79, Campagnolo Räder vorne 2.15x18, hinten 2.50x18, nur zusammen, 800 DM, 1 Zyl. 450 M3D Rahmen mit Brief, 1 Zyl. 450 M3 Rahmen ohne Fg. Nr., Tausche gegen 350 Rahmen oder Motorteile oder Borrani Räder usw., Tel. Fax: 09383/6223

1 P. 40er Dell'Orto mit Ansaugstutzen m. pol. Trichtern f. K&We, 450,- DM; Hi.Rad Akront-Fig.-Flachschulter 3.00x18 m. Bremstrommel u. neu Metzeler 120/90 V 18, 700,- DM; Bremsankerpl. 200 ø Duplex f. Morini, auch Hi-Rad Ducati 750 GT/S o. 864 GTS, 250,- DM, Telef. 05321/24365 ab 18 Uhr

Verkaufe 900 SS HR I, EZ 83, 12 TKM, guter Originalzustand, Conti und Silentium, HR und SS-Verkleidung, HR und Imola Tank und Höcker, original und neu Speichenräder (Metzeler), neuer Bremsscheibensatz für Speichenräder, zusammen VB 19000 DM oder getrennt, Tel.: 05858/214

Sondermodell 750 SS mit Motor 900 SS, neu, o km, o. Zul., Bj. 95, 16900,-, 06232/84059 ab 17.00

**Private Kleinanzeigen
in der Motalia
sind kostenlos !**



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

**Angenommen Sie haben eine
DUCATI, Bimota, Laverda
oder Guzzi. Und angenommen
Sie wollen etwas für Ihr Geld.
Dann haben wir das Richtige.**

**Produkte die durch das
Material, Finish und Funktion
überzeugen. Eben Qualität.....**



proMspo Thomas Ratsch
Thierschstr. 4 / 20G
D-80538 München
TEL.FAX +49-(0)89-29160773



Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI **bimota**
LAVERDA



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

Sportfahrtreff und Training
für italienische Motorräder
28.-30.7.95 Misano

Gilera

Gilera, RC 600 C, EZ 4/93, TÜV neu, rot, 9.200 km, 27/45 PS, Sportauspuff, guter Zustand, DM 5.700,00, Tel. 06151/661173

Suche technische Unterlagen am besten WHB für Gilera Saturno, Bj. ca. 48, rufe zurück, 0911/758656

Saturno, EZ 93, 2000 km, Stahlflex vorne und hinten, 160 ME1, kleine Blinker, Montageständer, Tankrucksack, Zustand 1a, Zubehör, FP 8990,-, Tel.: 06656/444 (Norbert verlangen)

Gebe ab für Strada 150: Rahmen mit Brief (200 DM), Tank (70 DM), Batterie-/Luftfilterkasten (je 40 DM), Lenker (20 DM), Sitzbank gut (150 DM), Fahrerfußrasten (je 10 DM), Gepäckträger orig. neuwertig (100 DM), Scheinwerfer alt (50 DM), Rücklicht alt (20 DM), orig. Halter für Scheinwerfer (40 DM), orig. Halter für Rücklicht (15 DM), Gabel gut u. komplett (250 DM), Schutzblech (je 50 DM), Hupe (10 DM), Kabelbaum alt (100 DM), Blinker orig. je 15 DM, Stoll, Wesel, Tel.: 0281/66630 (öfter versuchen)

Gilera RC 600, 27/44 PS, 1. Hand, EZ 90, TÜV 6/97, 35.000 km, Reifen + Bremsen neu, sehr guter Originalzustand, VB 4600,-, Tel. 0231/433214

Nordcape, 9/93, 3.500 km, TÜV neu, VB 7.500,-; Saturno, 38.000 km, TÜV neu, Zubehör, sehr gepflegt, FP 7.300,-, 09342/39518 - 59761

Suche für Gilera Strada 150: Zündkontakt, Scheinwerferreflektor komplett, Lenkkopflager komplett, alles nur in guten Zustand.

Gilera Nordcape, Funbike, EZ 3/94, 4000 km, 46 PS, Breitreifen, Upside Down-Gabel, Preis: 7900,-, Tel. 04207/801506

Gilera Saturno 500, Bj. 89, ca. 20 tkm, gelb, Rahmen kunststoffbesch. schwarz, große E-Ventile und Sportnocke, 2xVerkleidung, White Power Gabelfedern, 2x Endtopf, VB 8700,-, Tel. 0531/871452

Teile LM 3: Stucchi-Vollverkleidung, Valpolini-Höcker, beides komplett, Cockpit, Kabelbaum, Gasgriff/Schalteinheit, Hauptständer, Auspuff-sammler, 36er-Ansaugstutzen + diverse Teile, Preise VS, Tel. 08122/92454

Zu verk: SP 1000 Teile, Tank rot/weiß 150,-, Seitendeckel Blech, Paar 50,-; Schutzblech mit Licht 50,-, Marzocchi Paar 150,-, 07576/7164, abends

Moto Guzzi Le Mans V, 2000 km, noch nicht zugelassen, VB 11.000,- DM, Tel. 08656/7367 ab 18.00

Verk. zu fairem Preis V 50 III, kürzlich neu aufgebaut, 1a Zustand, leider mit Motorschaden, TÜV neu, Preis: VS, Tel. 06031/18509

SP 1000 NT, 29 TKM, 1982, Le Mans-Köpfe, -Auspuff, -Vergaser, -Kolben. Aus Italien, DM 5200,-, T. 0761/57809

Halle 7

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

Guzzi

Suche LM 1/2/3 mit Motorschaden, Tel. 0541/21100 ab 19 Uhr

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

Verk. Moto Guzzi V7 Spezial, Bj. 70, sehr guter Originalzustand, 2 J. TÜV, 22000 km, DM 9800,-, W. Heinbockel, Buxtehuder Str. 8, 21649 Moisburg

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 Zylinderersatz, LM3, orig. 20000 km, kompl. für 199,-; Pleuelsatz, LM, neu gerichtet und geblüht, für DM 300,- diverse Getriebeteile, Preis ?; Getriebegehäuse 5-Gang, DM 185,-; Getriebegehäusedeckel 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; Umlenkdomme für 36er Verg., wie LM1, ein Paar für 69,-; und vieles weitere mehr!!! Tel.: 02604/6166, Fax 02604/7458

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe: LM I, Bj. 76 (Roadster ohne Verkleidung), sehr schöner Umbau, Rahmen champagnerfarben, Tank, Sitzbank + Anbauteile alfarot. M1R-Gabel, Transconti E-Kit, Spiegler, Veglia Weiß, Alutank lang, Monza-Sitzbank, kontaktlose Zündung, viel VA-Schr., 992 ccm Moto Spez., Köpfe überarbeitet, bleifrei, P3 Nocke, Transconti-Kupplung, Nockentrieb über Zahnriemen, Silent Hektik Regler, Ölwannenumbau, ø 40 Dell'Ortos, Moto Italia Rasten, 2 komplette Auspuffanlagen, davon eine in Chrom mit Lafranconis, bis auf Lafrans alles TÜV, neu erst 5300 km gelaufen! VB 14.000, T. 0511/804763

Teile: Verkaufe ø 36 Dell'Ortos, neu mit Umlenk. 500,-, LM III Endrohre, neu, in Deutschland verchromt DM 450,-, LM III Sitzbank DM 75,-, Lenkungsämpferhalter für ø 35 Gabel von WiWo für LM I/II 50,-, Paar Sturzbügel für runde Modelle DM 25,-, Alu-Sturzbügel für runde Modelle Satz 100,-, Tel. 0511/804763

Schlachte evtl. wegen Motorschaden und Zeit/Geldmangel meine V 50 III, TÜV neu, Rahmen mit Brief, Getriebe überholt, Kardan neuer Kegelradsatz, Lack noch tip-top, Gabel mit pol. Brücken und überholt, Auspuff neuwertig, Krauserkoffer und Träger passend, usw., usw.. Einfach anrufen. Preise alles VSt, Tel: 06031/18509



**Doppelzündung pro Kopf 125,- rund
150,- eckig**

**Schwungmassenerleichterung
incl. wuchten 250,-**

**Motoroptimierung +
Tuning**

**1200 ccm für DAYTONA
kompl. 2980,-**

**Top Gebrauchtmotoren
LM I, II, III, V7, 850 GT, 850 T, 850 T3**

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

Ralf Tholen

Ersatzteile und Zubehör für MOTO GUZZI

Für Ihre GUZZI

VA

ALU

Carbon

Infos anfordern

täglicher Versand (außer So)

MAX Stützpunkthändler

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

Verk. von Le Mans 1000: Tank, Verkleidung, Sitzbank und Einmann-Höcker passend, Seitendeckel, alles Farbe rot, Zubehörteile, orig. Nockenwelle, alles im sehr guten Zustand, Preis: VS, Tel: 06031/18509

Le Mans I, absolut original, TÜV/Reifen/Auspuff (Lafranconis mit TÜV)/Gabeldämpfer + vordere Scheibe neu, guter Zustand, VB 8.300, Tel. 02202/36214

LM 3, EZ 85, TÜV neu, 2. Hd., DMB 1-Verkleidung, Bitubo, progressive Gabelfedern, Konis, Telefix, Batterie tief, Ago-Rasten, Lafranconi + Malossi + 120/90 hinten eingetragen, Originalteile vorhanden, DM 6700,-, Tel.: 0171/4417373 o. 0911/595118

LM IV, Bj. 87, TÜV 5/96, 67 tkm, Castrol-Synthetiköl (kaum Ölverbrauch), 18 Zoll-Vorderrad, Klassik-Halbschale, 1-2 Mann Wechsellöcher, Alu-Cockpit, Ochsenaugen an Stummel, Stahlflexleitungen, Batteriekasten unter Getriebe, incl. aller Originalteile für 8900,- DM zu verkaufen, Tel. 06202/24059, Markus

V2 ITALO PARTS MOTO GUZZI UND DUCATI

- Spiegler Bremsleitungen
- BSM-Edelstahlauspuffanlagen
- CNC gefräste Alufelle
- Krauser Koffer

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

Neu im Programm
Velorexseltenwagen für V7 mit TÜV
Die günstige Lösung!!!

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

Motalia Anzeigenmarkt

1 Stirndeckel, 1 Rechteckscheinwerfer mit Rahmen LM 3-5, 1 Bremszange Oro 05, 1 Zündverteiler, 1 Bremsflüssigkeitsbehälter ø 40, 2 Verkleidungsspiegel LM 4/88, 2 Trichter Alu ø 40, 1 Bremsankerplatte LM, 1 PVM Hinterrad 5x18, Bremscheiben AbM, 270 mm, schwimmend, 04745/6549

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

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

Attentione Guzzisti! Wer trägt Lafranconi bei V 35 Imola ein? Sachdienliche Hinweise nimmt entgegen: Manuela Wilms, Rehmer 8, 46049 Oberhausen

Suche Briefkopie von T5 mit eingetragenen Lafranconi Comp. und erhöhter dB Zahl. Tel: 0208/847931

V 65 Florida, EZ 87, TÜV 6/97, 40 tkm, Scheibe, Koffer, Cali-Rücklicht u. -Blinker, Chromspiegel rund, DM 5.500,-, Tel.: 8.00 - 15.00 Uhr Mo-Fr. 04451/922120 Heike Eilers od. 04451/5406 abends

Suche noch brauchbare Koffer (original) für Cali 2 + evt. Top Case (mit Koffergritter oben), Tel. 06120/3130

Nu.-Falcone Civile, E-Start, 32 TKM, 1974, Sitzbank, DM: 4200,-, T. 07681/9225

850 LM III, EZ 7/83, 1. Hd., Umbau, guter Zustand, DM 6500,-, 02777/6163

Teile Guzzi gebr.: Lario 650 Zylinderköpfe, LM III Zylinder, 2x Krümmer LM III, Kunststoffteile gbr. alle Typen auf Anfrage. Tanks gebraucht. Zylinderköpfe 1000 ccm, Bleifrei neu, Tele: 05424/38707

Kleinguzzi-Treiber aus Österreich sucht Bremszange li-vo und Verkleidungshalterungen für V 65 SP, Tel. + 43-1-5868331

Suche Klassik-Halbschale möglichst komplett. Verkaufe V 50 III Teile, außer Motor, Getriebe u. Antrieb ist noch fast alles da. Tel. 06595/1505



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,-
- ◆ Synchrontester - Quecksilbersäule für 4 Vergaser robuste Ausführung, nahezu unzerbrechlich mit Vergasereinstellanleitung 199,-
Solange Vorrat reicht!

Neu: Keramikbeschichten von Gabelstandrohren

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

Täglicher Schnellversand - Liste anfordern!



Reichlich Neufahrzeuge am Lager

"Pit's Moto Italia Import"

Hans-Thoma-Str. 2

78467 Konstanz

Tel.: 07531 - 54271

Fax: 07531 - 66041

Verkaufe Moto Guzzi V7 750 Ambassador, EZ 06/70, TÜV 04/97, 750 ccm, 50 PS, gepflegter Originalzustand mit Scheibe, Koffer, Sturzbügel, Cali-Sitzbank, Koni, Zylinderköpfe überholt und auf bleifrei umgerüstet. Kreuzgelenk neu, VB 8.900,-, Tel. 08257/2858

Moto Guzzi Nuovo Falcone mit Velorex 562 Beiwagen, rot/weiß, VB 6800,-, Tel. 02421/37503

Verkaufe Teile für MG: Innenschutzblech V2A, Alu-Deckel für Bremszylinder (PS 15), orig. LM 3 Teile, z.B. kompl. Elektrik, Sitzbank, Auspuffanlage, Felgen, usw. Alle Preise VHB, Tel. 05442/2409

T3 California, Bj. 78, ca. 20.000 km seit Generalüberholung, sehr viel Chrom, alle Verschleißteile neu + viele Neuteile (kompl. Tank, ...), Originalzustand, VB 6800,-, Tel. 05141/28138

Motalia Anzeigenmarkt

Für LM III: Lenkerverkl. orig. inkl. Scheibe u. Scheinw. 150,-; Sitzb. orig. 50,-; Stirnradsatz ca. 3000 km 150,-; orig. Krümmer 50,-; Tel. 08652/63361 abends

Guzzi 850 LM III, 1. Hd., unfallfrei, Bj. 7/83, 50.000 km, TÜV 7/96, optisch wie Guzzi 1000 DMB (orig. DMB Halbschale mit Doppelscheinwerfer, 1-2 Mann Wechselsitzbank), Stahlflex Bremsleitungen, Piranha Zündung, Ölthermometer, Öleinfüllstutzen im Ventildeckel, Ölmeßstab zum Drücken, Lima-Deckel aus Alu, Sonderfußrastenanlage, Lafranconi Auspuffanlage, Felgen rot kunststoffbeschichtet, bis auf Lafranconianlage alles mit TÜV, Werkstatthandbuch, div. Ersatz-u. Inspektionsteile, original Auspuffanlage dazu, wg. Hobbyaufgabe aus Zeitmangel, Batterie neu, Festpreis DM 6500,-, Tel. 02777/6163 nach 20 h.



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

Beispiel:

**V 35 I-II * V 50 I-II-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.

Cali II, Bj. 86, 50 Tkm, TÜV 10/96, Einzelsitz, Stahlflexleitungen, breiter Lenker, Tommasselli Gasgriff, K+N Luftfilter, Ledersatteltaschen, BMW-Lampe mit Tacho, VA-Schrauben, Bosch-Zündschloß, diverse Aluteile, Silent-Hektik-Lima-Controller, Cali 1100 Sturzbügel, Chrom-Werkzeugbox, alles TÜV, vor 3000 km Zyl. Köpfe komplett überholt (bleifrei, MAX), incl. aller Originalteile sowie div. Zubehör und Verschleißteile für 11000,- DM zu verkaufen, Tel. 06202/24059, Markus

Ölgemälde 79x110 cm, Moto Guzzi "Racing", gerahmt, VHB 490,- DM, 07931/43649

Verkaufe Moto Guzzi 750 S3, schwarz/rot, Bj. 75, TÜV neu, Neuaufbau, viele Jahre abgemeldet, Info am Tel. VB 7900,- DM, Tel. 02733/60636

Hallo Italo-Fans im Raum Wiesbaden: Wer hat Lust zu einem Stammtisch? Tel. 0611/811199



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

Verkaufe 30er Rundschiebervergaser 300,-, G+G Ansaugstutzen 175,-, V7-Sport Stirnradsatz 350,-, Unterzüge Mille GT 150,-, Cali II-Motor 1200,-, 5-Gang-Getriebe von Fachwerkstatt überholt 1300,-, Tel. 07123/6470 abends

Verkaufe Vorführmaschine 1100 Sport mit Umbau.
Tele: 05424/38707

Für 1100 Sport/Daytona:
MAX-Mistral Auspufftöpfe incl. Schalldämpfereinsätze, VA-Alu, 500,- DM, Tel. 040/6063870

>> Le Mans <<

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Für LM III - suche orig. Schwungscheibe wg. Gespann-Umbau oder tausche Alu-Ergal-Stein Dinse-Schwungscheibe gegen original. Rainer, Tel. 07822/76454

LM V, 9000 km, 4/93, 1. Hand, DM 10.900,-, Fa. Stork, FR, Aprilia + Guzzi, Tel. 0761/46263

Verkaufe von LM 4: Fußrastenanlage mit Brems- und Schalthebel, vordere und hintere Gußfelgen (Speiche rot lackiert), hintere Blinker, neuüberzogene Zweimannsitzbank, Ventildeckel-Sturzbügel, drei original Bremsscheiben (wenig km), Plastik-Limadeckel, Tel. 09822/5692

Velorex 562 SW mit allen Anschlüssen für MG gr. Modelle. Preis VB 2500,-, evtl. Inzahlungnahme von Morini 500 S Motor (43 PS) bis 1000,- DM, Tel. 06821/691366 ab 18.00 Uhr

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

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

Suche Diodenplatte für LM 1 gebraucht (billig), 06074/99661

Verk.: Bremspumpe PS 15 vorne neu, Ansaugstutzen 40 mm gerade, Schutzblech LM 1 vorne, Gabel LM 1, Quat Dämpfer vorne (befüll- und abstimmbare wie Marzocchi), und div. andere Teile. Reifen Michelin M 48 130/80-18 hi, M 59 110/80-18 vo. wie neu. Brauche Tips für die Vergaserabstimmung. Motor 1000 ccm (90er), Ventile 40/47, Do. Zündung Silent Hektik, 40er Dell'Orto. Was brauche ich für Düsen, Nadeln, Zerstäuber usw.? Wer kann mir weiterhelfen, die Karre läuft einfach nicht richtig. Tel.: 0821/423261 (nach 21 Uhr oder AB)

**100 Nm
Immer ...?
Nicht immer!
... aber immer öfter!**

CONVERTEX, Aachen

- Motoroptimierungen
- Spezialteile
- Kupplungen
- Zündanlagen
- Prüfstandsarbeiten

HTM Moto
GUZZI-SPEZIALTEILE

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

Motalia Anzeigenmarkt

LM 3, EZ 5/84, 50' km, Halbschale, Giuliari-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

Moto Guzzi V 1000 G5, schwarz, Bj. 79, 34tkm, Windschild, br. Sitzbank, Nebelscheinw., erstkl. Zustand 9500,-DM; zusätzl. 2 Vergaser PHM ø 40 m. Pumpe kompl. 350,-, Rastenanlage Agostini f. LM 1/2, neu 280,-DM, Tel: 041032986

LM II: Motor 30 Tkm 1200,-, Räder v + h bereit je 100,-, Armaturen komplett 130,-, Auspuff Sito 100,-/Satz, Vergaser Stück 100,-, Seitendeckel neu 60,-/Satz, Valeo Anlasser neu 420,-, Tel. 07946/1063 abends

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

V 35, Bj. '78, rot, komplett oder Teile, Kurbelwellenschaden, 02266/4073 od. 02264/3748

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

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

ANGEBOT !

LM II (CX-100) 7.800,-
1000 SP I 4.300,-
V-65 C 4.600,-
850 T rest. 6.800,-



Für 1000 S Gepäckträger, chrom 50,-DM, Seitendeckel (2x) Cali II unlackiert DM 100,- (nagelneu), Vergaserschieber f. Dello 40 PHM Typ 50/1 2x für DM 60,-, Ochsenaugen mit Gutachten, neu DM 80,-, Tel.: 04103/18138 ev. AB

V7/700, Bj. 69, Blechkoffer, schwarz, V7 Verkleidung/Lackgut, weiß, Sturzbügel, viel VA Schr., H. Reifen, Batt. neu, TÜV 2J., VB 7000,-, 02065/49002

Suche gebrauchte Hinterradschwinge von Le Mans IV, V, 1000, 1000 S, T 5 oder Milite GT (2. Serie). Tel. 07931/2022

Tourenvollverkleidung, Cali III, org. Guzzi kompl. mit Armaturen + Zündschloß, VB 500,- DM, Tel: 07541/42871

Magni Schwinge f. 850 T/Bremsankerplatte V7 Sport vorne rechts gesucht. Tel: 02282/3380

!!! 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)
Fax: 02432/3794



Motalia Anzeigenmarkt

transmoto- *einfach V-stark*

Spezialist für Kraft und Leistung

Wir reden nicht nur über Innovation, wir machen Sie.

Bleifreumbauten, 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 isses, 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,-
Endantriebsinstandsetzung = Endantrieb zerlegen, vermessen, innen reinigen und montieren, incl. allen
Dichtungen und Simmerringen 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 Bleifreumbau mit Topqualität? Blitzschnell, innerhalb 8 Tagen !!
Wir bieten Bleifreumbau 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

Verk. von V 35 zwei Räder DM 180,-; 1 Getriebe (Ausgang 10 Z.) DM 250,-; Satz Auspuffkrümmer DM 80,-; 2x Auspuff DM 50,-; Rahmen mit Brief Bj. 81, DM 200,-, Tel. 06164/3313

Moto Guzzi Zigolo 110, Bj. 60, 1500,- DM, Tel. 04434/1346

Verk. Kurbelwelle V7 2 Abmaß, noch nicht nachgeschliffen, 06074/99661

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 15 ORO, 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-Ansaugstützen Alu, poliert, gerade für 36er Verg. 129,-; Pleuelsatz, neu gebüchst 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 Tommaselli für alle LM's für nur 69,-; Tel. ab 19 Uhr 02604/6166, Fax: 02604/7458

Verk. Valeo Anlasser, Preis: VB, Tel. 02951/5807 Anrufbeantw.

California II, guter Zustand, Bauj. 11/83, TÜV neu, Neuteile, 47.000 km, VB: 9.900,-; Tel. : 02202/36214

Verk. für NF 500 fabrikneuen Zylinder (VB 200,- DM), dto. Vorderrad-Nabe mit Bremsträgerplatte (VB 250,- DM) und dto. Auspuff (VB 400,- DM). Sowie neu eingespeichtes (Felge neu, chrom, D-Fabrikat) Hinterrad (VB 500,- DM). Suche gute Hinterradnabe für NF 500, auch Tausch gegen Wertausgleich. Tel. 0881/8478 ab 20.00 Uhr

Suche Zyl.-Kopf rechts f. LM 1-2, auch verschlissenen. Tel. 07621/55963

Moto Guzzi Falcone, Motor gestrahlt, poliert, überholt, viele Neuteile, Koffer, mehr Info bei Interesse, für vernünftigen Preis in gute Hände abzugeben, Tel. 030/3444308 nach 18 Uhr

Suche Zündverteiler für gr. Modelle, auch defekt o. ohne Unterbrecher. 0341/4801032

Suche Instrumentenkonsole für 850 T (Alu-Gehäuse). Tel. 089/6731703 (abends)

MOTO GUZZI

ITALY-BIKES

DIREKT-VERMITTLUNG * VERSTEIGERUNGEN

Roland Reiners

41747 VIERSEN HOHLSTRASSE 38

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

Fax: 02153 / 52 59



*Le Mans I 12/76 letzte der 1° Serie
Rah-Nr. 13040 10000 DM*

Moto Guzzi Le Mans 1000

85, Vollverkl., 2 in 1, neue Pirelli, TÜV 7900 DM

Moto Guzzi California 2

85, Zubehör, 46.000 km, TÜV 9800 DM

Moto Guzzi 750 Nevada

Neufahrzeug 9999 DM

Moto Guzzi V 65 Lario

85, Vollverkl., 14.000 km!, wie neu, TÜV 4700 DM

Moto Guzzi V 35 III

4/94, 1200 km, 27/34 PS, TÜV 6500 DM

Moto Guzzi 1000 SP

81, 69.000 km 3900 DM

Moto Guzzi Falcone

70, 22.000 km, Policia-Ausf 3800 DM

2 x Laverda 1000 RGS

81, 16.000 km, 22.000 km, TÜV ab 8200 DM

Laverda 1200 Mirage

82, 10.800 km !, perfekt 8000 DM

**Alle Fahrzeuge in ausgesucht gutem
technischen und optischen Zustand !**

Moto Guzzi Daytona 1000, rot, EZ 5/93, 20 tkm, Gepäckträger (Eigenbau), Montagetänder, Max-Eprom, Preis: DM 15.900, Tel. 040/894526

Le Mans 1000, EZ 86, 44 tkm, 1. Hd., 1A Zust., Garagengeplf., Stahlflex, Lafranconi Comp., viele Neuteile, VB 7900,-, Tel.: 030/7734232

Moto Guzzi 850 Le Mans III, rot, EZ 4/83, TÜV 5/97, 76 PS, 73.000 km, 1. Hand, unfallfrei, Gawa Stucchi Vollverkleidung, Konis, alles eingetragen, Preis VHS, Fischer, Tel. 0781/38820

Suche Hinterrad für 850 T (1974), Tel. 05042/1226

Original Räder LM I-III Knickspeiche, Zust. 1a, VB 350,-, Tel. 08681/9370

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

Moto Guzzi V7 Spezial, Baujahr: 1970, Farbe: Imperialrot, Kraftstofftank innen mit spezieller Farbe lackiert, komplett restauriert, Topzustand, Vergaser neu, Anlasser neu, Kupplung neu, Gabel neu gelagert, Lichtmaschine generalüberholt, Faustkardan sehr selten, Ochsenaugen, mit Handbuch und Ersatzteilkatalog, Preis 8300,- DM, Tel. 07153/53021

V50 Monza, Bj. 81, Koni neu, 41000 km, rep. bed., TÜV 8.96, VB 2800,-, nach 19.00 06564/2159

Verk. neue Vorgelegewelle für 5-Gang Guzzi Getriebe, 330,- DM, T. 07958/685

Suche Handbremszylindersatz PS 15/ Lafranconis (Compet.) LM III/ Konis/ z.v. Fußrasten, Speichenräder 2,15x18, 2,5x18, alles anbieten LM II, ab 19.00, Tel. 09498/1487

Vom Liebhaber! LM 1, 850 T3 Speiche, V 700, V65, Monza, alle gut u. TÜV, 3500 - 7200 DM, LM 1000 i. Teilen, Valpolini, AGO-VV, Rastenanl., Schwingen, Tanks etc.

Neuteile: P3 (280,-), Zyl.sätze 90/92 mm (850,-), 18" LM4-Rad, KW 80 u. 82 mm Hub (1250,-), Rumpf-ATM ab 1500 DM, Tel. 0731/383389 ab 19h. Zweiter Stützpunkt Nordhessen T. 05692/1486

V 65, Baujahr 85, 34000 km, Getriebe, Kardan, Stahlflex und TÜV neu, VB DM 5000,-, Tel. 040/7217797

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
- 750 S schwarz/weiß, 38.000 km, Bj. '74, orig. Zustand, 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 III schwarz/rot, 48.000 km, Bj. '82, Bitubo (V), Koni, TÜV
- Le Mans III weiß, 5.000 km, Bj. '85, -Neuzust.- 1."Damen"Hand, 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
- T3 hellrot, 28.600 km, Bj. '80, gepfl. orig. Zustand, TÜV
- T4 dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer, Batterie neu, TÜV
- California II schwarz, 34.000 km, Bj. '85, orig. Zustand, TÜV
- V 1000 G5 silber, 67.000 km, Bj. '78, - top gepflegt - 1. Hand, TÜV
- V 1000 G5 rot/weiß, 28.000 km, Bj. '78, fahrbereit, z. Herrichten
- SP 1000 rot/weiß, 54.500 km, Bj. '82, 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 metallisch, 29.000 km, Bj. '79, 1. Hand, TÜV
- V7 Spezial weiß, 68.600 km, Bj. '69, guter orig. Zustand
- V7 Spezial weiß, 50.000 km, Bj. '71, m. Scheibe u. Koffern, TÜV
- V7/750 Cali bordeaux-metallisch, 26.900 km, Bj. '70, TÜV i. KA
- V7700 Tank rot, 32.000 km, Bj. '69, orig., 1. Serie, Rest.Objekt
- 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 schwarz, 39.000 km, Bj. '86, orig., - top Zustand - TÜV
- V 65 Florida perlmutt-weiß, 26.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
- V 75 antrazit metallisch, 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
- Nuovo Falcone rot/weiß, 40.000 km, civil, orig. Lack, 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

Moto Falcone



Die 1-Zylinder-Spezialisten!

Ersatzteile und mehr!

Falcone • Airone • Super Alce
Nuovo Falcone etc.

Moto Falcone · Unterdorfstr. 2
D-82441 Ohlstadt
Tel. 0 88 41/7 93 79 · Fax 7 94 73

Verk. 48er Krümmer verchromt von Schajor für 40er Lafras LM 1/2, passen auch auf andere Auspuffrohre mit Außendurchmesser 42 mm DM 250,-; Schutzbleche T3 mit Halter, silber lackiert, DM 80,-; einen T-Lenker von Fehling mit Gutachten DM 40,-; Lampenverkleidung für Rechteckscheinwerfer, vermutlich von G5 DM 10,-; Schutzblech vorn V2A DM 60,-; Schutzblech hinten von V7 Sport klappbar DM 100,-; Sitzbank T3 100,- DM, Haltebügel chrom DM 20,-; Rücklicht T3 neu DM 30,-; Tank T3 DM 150,- 2 Ansaugstutzen 36 mm mit Gummis wegen Fehlkau DM 80,-; Verkleidung wie MAX-BOT mit Scheibe, Halter, Blinker und Spiegel DM 270,-, Tel. 06207/81505

Suche LM 1 Verkleidung, 02226/4639

Suche für LM 1 Schaltplan (original) auch Kopie und Lenkerarmaturen/Bedienungselemente. (Rufe zurück), Tel. 06074/99661

V7 850 GT orig. Cali, schwarz, Bj. 72, Neuaufbau 93, 53000 km, TÜV 96, viel Chrom-VA, Alu pol., KD neu, DM 9600,-, Tel. 09871/7830

LM I, Bj. '77, 1000 ccm, Lafrancois, 40er Del. offen, 1-Mann-Höcker, viele Extras, alles TÜV, div. Neuteile, VB 8.700 DM, Tel. 02666/8644 ab 19.00 Uhr

Cal. III, EZ 7/92, 23.900 km, 1a Zust., div. Chromt., gr. Scheibe, Givi-Koffer, Fournales Stoßd., Kat, für 12.900,- DM zuverk. Tel. 04522/9081 (in Fa. J&K) Herrn Geerken verlangen oder abends

Guzzi Annettesucht immer noch Teile für ihre 850 T3 Cali I, Suche Vorderradschwinge für T3-Ge span, Tel. 04281/6559

Jann Kramer
italienische Motorräder und andere Classiker

Motorräder

Teile u. Restauration

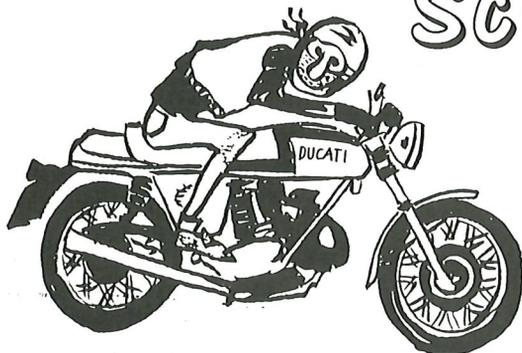
Ducati und Moto Guzzi
Direktimport mit TÜV + Garantie
Service, Tuning, Umbau

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

| | |
|---|----------------|
| LM III, top orig., 32.000 km | 7800,- |
| LM I, top orig., 40.000 km | 8500,- |
| 2x V50, top | 3500,- |
| Airone Sport, Bauj. 51, restauriert | 7000,- |
| 1000 SP | 5500,- |
| Aermacchi Ala d'Oro 350 Replica, | |
| Neuaufbau | 13500,- |
| Bimota DB 2, Neufahrzeug | 22000,- |
| Bimota DB 2 SR, Neufahrzeug | 24000,- |
| 900 SS, Bauj. 93, 10000 km | 12500,- |
| Cagiva 750 Elefant, top, Bauj. 88 | 7300,- |
| Laverda 1000 3C, Speiche, 20.000 km, | |
| top, orig. | 7000,- |

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

Suche Tank LM 1/2 oder V7 Sport und Rahmenunterzüge LM 1/2, Tel. 089/6731703

Für LM3: Agostini-Verkleidung mit Rundscheinwerfer, Krauser Gepäckträger mit Koffersatz (40 l), Steuerkette, Kurbelwellen- u. Nockenwellenrad, Zündspulen, Tel.: 07171/2986 (abends)

Suche für LM II Magni-Schwinge, FI-Gabel, Brembo 4-Kolben Bremsanlage + Scheiben (6-Loch), LM III Motor, Alu-Tank Classiclang, nach 18.00, 0208/852412

Verkaufe: 2 Ölwanne mit Zwischenschenringen + Schwinge mit guten Lagern und Achse von Mille + Drehzahlmesser mit blauem Blatt + Bremssch. hinten, guter Zust. von Tourer, Telefon 0481/71980



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

transmoto bietet an: Moto Guzzi 1100 Sport, neu, tmg-optimiert, rot, sofort lieferbar für DM 17899,-; LM 3, 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,-; Roller Italjet, 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

Verk. Moto Guzzi Le Mans 1000, Bj. 86, 30.000 km, Reifen, KD, TÜV neu, FI-Gabelbrücken (Nachlaufverlängerung) eingetragen, sehr guter Zustand, Preis VHS, T. 07958/685

Suche großen Alu-Tank für Cali II. Verk. norm. Sitzbank (100,-) und King & Queen (130,-). Tel. 0036/34/372960, Jürgen

Suche Scheibe mit Halter für V7-850 Calif. 1, original Sitzbank Calif. 1 mit Chrombügel, Spiegel links mit Halter, 02117/7948250 AB

SP 1000, Bauj. 5/82, TÜV neu, neuer Auspuff, 27.000 km, VB: 4.900,-, Tel. 02202/36214

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

2 Zyl. ø88 (Tourer) m. Kolben, sehr gut, DM 250,-; Buch: Fahrwerk tuning für Motorräder (neu) 25,-, 2 Hupen tief + hoch fast neu 25,-, 2 Zylinderschutzbügel (Rohr) 15,-, Tel.: 04822/5489 (Schicht)



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

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

Rastenanlage LM 4, orig., kompl. 100,-; 4 Blinker, rund, schwarz (T3, Cali 2) 50,-; Öl-druckmesser Racimex, neu 30,-; Interferenzrohr LM 3, chrom, wie neu, 40,-; Gabelfedersatz, neu (LM 4, LM 1000, T5) 40,-, Tel. 02202/85496, Raum Köln, oft. vers.

MOTO GUZZI

Vertragshändler

aprilia

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



Heyerstraße 10 · 55288 Schornsheim
Tel. u. Fax 0 67 32 / 35 10

BoT-, Bleifrei- und Motorumbauten in Sonderqualität auch für BMW und Ducati.

Doppelzündung, Mini Kabelbaum, elektr. Regler (5 Jahre Garantie), Alu Edelteile, 6 Gang Renngetriebe, Rückwärtsgang für Gespanne u.s.w.

Neu- und Gebrauchtmotorräder z.B.:

| | |
|---------------------------------------|-------------|
| 1100 Sport getunt | DM 17 990,- |
| LM 1 | DM 6 200,- |
| LM 2 1000ccm, 40er Delos, Stucchi VVK | DM 6 700,- |
| LM 3 Bj 89, neu aufgebaut | DM 9 200,- |
| 1000 SP | DM 5 200,- |

Suche 850 T3 Cali Rahmen mit Brief, auch defekt, evtl. auch Cali 2, Tel. 09723/4485

Suche für V7 850 GT Scheinwerfer (neu), Hinterrad + Antrieb (gebraucht), 02324/31432

1000 S-Teile aus Umbau, z.B. Sitzbank, Kotflügel v. + h., Blinker. Suche Alu-Deckel für 40er Dell'Ortos, 04193/77345

Mandello! Wer hat Lust im September zum Treffen zu fahren, fahre eine Cali I. Raum Köln, 0221/7747142

Super Le Mans, Speichenräder 4.25"x18" u. 3"x17" schlauchlos, Reifen 140/60 u. 110/70, super Fahrverhalten, schwimmende 300er Brembo-Bremsscheiben mit 4-Kolbenzangen, hinten abgehängte Duc-Bremsanlage, ohne Integralbremse, Duc-Schaltereinheiten, Lafra eingetragene, Silent Hektik-Regler, Stahlflex, Stahl-Stirnräder, Telefix-Stummel, neues Cockpit, neuer Kabelbaum mit Schaltplan, Moto Spezial-Verkleidung, LM 4-Schwinge, Motor optimiert, Vergaser, Getriebe, Verteiler, Kardan überholt von Fachwerkstatt 5000 km, Kupplung neue Ausführung, Schwungmasse erleichtert und ausgewuchtet, 950 ccm, rot + schnell, ca. 220 km/h, super gepflegt, umständehalber zu verkaufen, VB 14500,- DM (lt. Wertgutachten 22500,- DM), Tel. 07123/6470 abends

48ø Schajor Krümmer für Drehmoment, verchromt, VB 250,-, 08681/9370

Suche für V7 850 GT Teile und org. Werkstattbuch, keine Kopie, Tel. 0211/7948250 AB

V 50 Monza, Bj. 1981, 49000 km, Piranhazündung, Batterie neu, Kolben und Zylinder neu bei km 45.900, Alu Seitendeckel + Armaturenhalter u. Rücklichthalter, Vergaser grundüberholt, Werkstatthandbuch, H4 Licht, VHB 4500,-, Termine erst ab 23.6.95, Q 04847/1325 oder Q 04336/3580

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

MOTO GUZZI DUCATI

Gebrauchsmaschinen • Raritäten
TÜV im Haus • Ersatzteileversand
Lafraconi offen LM I/II mit TÜV

FRODO's Zweiradtechnik

Wolfgang Frodl • Mindelheimer Str. 49a
D-36381 Krumbach
Telefon 08282 1545 • Telefax 08282 62192



Motalia Anzeigenmarkt

Hans Joachim Barth
& Oliver Oettel GBR
Lucasstraße 10, 53844 Troisdorf
Telefon 0228/45 56 23
oder 02241/40 43 35
FAX 0228/45 56 22

| | | | |
|--------------------------|----------------|--------|----------|
| Zeichn. Nr. | 39101/20 | Skizze | 02/81/80 |
| Verf. | Barth & Oettel | Abm. | |
| Lucasstr. 10 | | Gbr | |
| 53844 Troisdorf | | | |
| Vergaserdeckel 36 | | | |
| Material: Al Cu Mg Pb | | | |
| | | Blatt | 7 |
| | | von | |

VOLLENDETE IDEEN

Moto Guzzi Le Mans 1000, Bj. 86, TÜV 4/97, 18.500 km, Speichenräder, Alutank, freies Rahmendreieck, Höckersitzbank, VHB 9.200,-, Tel. 09122/62483

Jens Hofmann verkauft LM 1, optisch original, Motor mit gewuchteter Welle, Carillo Pleuel, leichte Stahlkupplung, Ventiltriebskit Dynotec 7998, Cosworth Ventile, ganz neu gemacht, Getriebe + Kardan überholt mit Links-schaltwalze, FAC Gabelstoßdämpfer, Koni, 1 Kiste Originalteile + Valpolini Vollverkleidung + Sitzbank, VHB 12900,-, Tel. 0496735315

Gibt es im Kölner Raum einen Guzzi-Stammtisch etc. Wenn ja, bitte melden. 0221/7747142

Suche Schalthebel f. V 1000 G5, biete T3 California-Teile wie Scheibe, Sitzbank, Gepäckbrücke, Schalldämpfer, Tel. 065013399

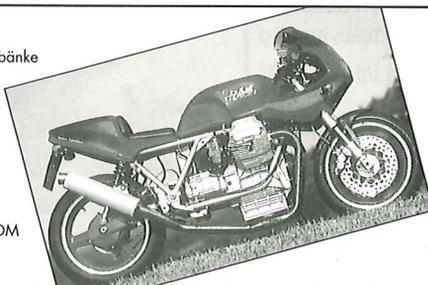
Calif. 3, 31000 km, Bj. 90, gt. Orig. Zustand, 2 J. TÜV, 10.900,- DM, 850 T, Bj. 74, Motor 500 km, super orig. Zustand, Preis DM 7.800 VB, 125 Stornello SCR, VB, Telef. 06843/1798

Magni Einmannsitzbank mit Materialgutachten, neu, runde Form. DM 350. Tel.: 040/8504975

Suche Spezialwerkzeug für Moto Guzzi, Tel. 08142/6507

Suche V7 Sport, 1. Serie (Bj. 1971), Tel. 089/6731703

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



DÄS
MOTOTEC

DÄS - Spezialteile
Zeitlos schön - perfekt im Detail

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

Motalia Anzeigenmarkt

Hubi's

Motorrad -

Elektrik

vom **GUZZI - FAHRER**
für

Mini Regler

- ersetzt Regler + Diodenplatte + 10 Leitungen aus dem GUZZI-Kabelbaum
- durch geniale Platzierung + Leitungsführung **frühestes** Laden der Batterie
- durch spezielle Schaltung **kein** defektes Zündschloß mehr
- durch spezielle Schaltung für **LED-Kontrollampen** geeignet (**kein** separater Widerstand erforderlich)
- einfachste Montage: nur **2** Schrauben + **2** Leitungen
- nur **130** Gramm mit allen Leitungen
- **5** Jahre Garantie
- und natürlich **freies** Rahmendreieck

DM 250,-

Hubi's heißer Draht 07644/7228



1100 Sport "Neu" - wir haben noch Einel Fa. Stork, FR, Aprilia + Guzzi, Tel. 0761/46263

Suche für Moto Guzzi LM 5 einen Tachometer, sowie einen günstigen Schaltplan. Tel.: 040/8504975

H. u. B. Kofferträger für LM 4/5 100 DM, 1 Paar Krauserkoffer 25 Itr., neu, 120 DM, Koffer passen an H. u. B.-Träger) 1 Paar Sturzbügel, Alu, für Zylinder, poliert, 50 DM; 1 Flugzeugtankverschluss (Steindüse), Alu abschließbar, 100 DM, Tel. 0341/4801032

LM 1-2 Lafranconis ø 40 mm, chrom, neu, VB 450,-; Giuliari Sitzbank 100,-, Tel. 040/6451850

Inhaltsauswahl Italiener

| Schwerpunkthemen | |
|--------------------------|------------|
| Ducati 860/900 GTS | 47 |
| Ducati 900 SS | 31 |
| Garelli 350 Split Single | 43 |
| Gilera Saturno "Pluma" | 51 |
| Gilera Strada 150 | 56 |
| Laverda 750 SF | 33 |
| Laverda 1200 C3 | 55 |
| Morini 3 1/1 | 60 |
| Moto Guzzi | 9 |
| Moto Guzzi | 25-26 |
| Moto Guzzi V7 Spezial | 54 |
| Moto Guzzi Nuovo Falcone | 46 |
| MV Agusta 750 Imola | 57 |
| Parilla 175 Sport | 34 |
| Typenkunde | |
| Ducati 350 Scrambler | 14 |
| Ducati 750GT | 23 |
| Gilera 150 | 21 |
| Laverda 750SF | 12 |
| Moto Guzzi Nuovo Falcone | 10 |
| MV Agusta 125 | 16 |
| MV Agusta 750 S | 41 |
| Technik | |
| Akkus | 42,43 |
| Alu polieren | 10, 35, 36 |
| Alu eloxieren | 49 |

| | |
|------------------------|---------|
| Bowdenzüge | 23 |
| Dämpfer, hydraulische | 36 |
| Einspeichen | 12 |
| Entlacken | 35 |
| Gummirestauration | 29 |
| Haarriß-Prüfung | 22 |
| Hebebühne selbstgebaut | 58 |
| Ketten | 24 - 29 |
| Kurbelwelle wuchten | 39 |
| Löten | 37, 39 |
| Pannenhilfeschema | 33 |
| Pulverbeschichten | 39 |
| Öl | 8 - 10 |
| Öl und Chemie | 30 |
| Regler, elektronische- | 37 |

| | |
|----------------------------------|---------|
| Reglereinbau | 39 |
| Umwelt & Restaurieren | |
| Entrosten | 54 |
| Festgegangene Kolben | 17 |
| Gehörschutz | 15 |
| Hautschutz und Reinigung | 19 |
| Helme | 20 - 21 |
| Katalysator | 24, 45 |
| Kraftstoff | 12 |
| Lacke | 18 |
| Ölbeseitigung | 13 |
| Reinigen mit Sprit | 12 |
| Säuren und Schutz | 16 |
| Verchromen | 23 - 28 |

Interessiert? Ja!

Dann bestellen, per Telefon (0421/50 16 17), per Fax (0421/50 44 48) oder per Postkarte die gewünschten Hefte (einfach die Nummer angeben, die hinter dem Themasteht).

Gegen eine Gebühr von 3 DM in Briefmarken gibts das Gesamtinhaltsverzeichnis

Mindestbestellmenge: 3 Hefte

Jede Ausgabe kostet 5,90 DM (ab 12 Hefte gibt es Rabatt: 4,99 DM pro Heft) zzgl. Porto und Verpackung. Wir bearbeiten die Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.

GUMMIKUH-Verlag
Am Deich 57 •
28199 Bremen

GUMMIKUH & PERFECT

Motalia Anzeigenmarkt



aprilia

Motorrad-Technik

Ralf **SCHWEITZER** GMBH

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

Kleines, gemütliches Treffen v. 01.07.- 18 m. 160er ME rot, Tel. 07176/3729
 02.07. in 86577 Todtenried b. Aichbach,
 siehe Veranstaltungskalender

Hier inseriert - schon verkauft

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 Imola | 30000 KM, TÜV, sehr guter Zustand | DM 3700 |
| Airone Sport | Zustand 1, TÜV neu | DM 8500 |
| 2 x LM 1 | LaFranconi eingetr., TÜV neu, gu. Zust. | DM 8000 |
| Lodola 235 | guter Zust., läuft gut | DM 2500 |
| LM 3 | Roadsterumbau, TÜV neu | DM 8500 |
| LM 2 | guter Zust., TÜV neu, Lack neu | DM 8400 |
| LM 1 | s. guter Zust., v. Zubeh. LaFr., Do.zünd. | DM 9400 |
| 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 |
| Verschied. Enduros: | KTM LC 4, XR 600 | ab DM 4000 |

Suche 1000 S Unfall/defekt/viele km
 Achtung: LaFranconi LM 1+2 schwarz, Satz DM 420,00 solange Vorrat reicht
 Gebrauchteile auf Anfrage

InTeam
InGUZZI

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

GUZZI
 Teile und Zubehör
 zu fairen Preisen
 in
Bruchsal

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

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

Laverda

Verk. Laverda 500 SFC, Bj. 82, TÜV, Reifen neu, sehr guter Originalzustand. Preis VHB, Tel. 07958/685

Laverda 1000 SFC, Bj. 86, 34000 km, sehr guter Zustand, Jota-Auspuffanlage, Koni-Dämpfer, Schwingen- und Lenkkopflager neu, Reifen neu 140 ME1, VHB 12500,-, Tel. 07751/3933 ab 18.00 Uhr

Laverda 350 in Teilen oder komplett bis auf Vergaser (fast identisch mit 500er Laverda bis auf Hubraum), Tel: 06136/89605 Werner

Verk. für Laverda 750 SF/SF1: Ceriani 35 mm ø komplett und Borrani-Speichenrad, Trommelbremse im guten Zustand. Kein Unfall!!! Preis VB, Tel. 07276/5185

Laverda 1000, Bj. 1981, Motor vom Importeur vollständig überholt, TÜV, Erstbesitz, Tel./Fax 0251/788297

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

Aluminium-Speichenfelge 3,50x18", 36-Loch, 1a Zustand, VB 200 DM, Koni-Stoßdämpfer f. 1000er Laverda, 11000 km gefahren, VB 220 DM, Tel: 05731/28289 abends

Laverda 125, Neufahrzeug, schwarz m. gold. Zierlinien, Zündapp 125 ccm Watecold Motor, neu, 50 km, mit Papieren, TÜV möglich, Tip-Top-Zustand, VHB 1900,-, Tel. 06136/89605 Werner

Motalia Anzeigenmarkt

L A V E R D A



RACING TEAM KONSTANZ
ANDY WAGNER

Originalgetreu nachproduziert!
Rahmenseitendeckembleme:
Schriftzug 750 SF.....Stück DM 23,-
Rundes L A V E R D A Emblem.....Stück DM 18,-
(gibt es auch als Anstecknadel)
Gleich bestellen solange der Vorrat reicht!

Es werde Licht:

- für 1000er Fahrer zum Strom sparen
20W Halogenstandlichtbirne...Stück DM 10,50
- für 750er Fahrer ohne H4-Einsatz,
H4 Birne 45/40 W mit Biluxsocket,
30% mehr Licht.....Stück DM 22,50

Ersatzteilbestellung bei Andy

Telefon 075 31 / 6 11 98 ☉

Fax 075 31 / 5 37 37 (Deutschland)

L A V E R D A



RACING TEAM KONSTANZ
ANDY WAGNER

Die legale Droge L A V E R D A

Und wir haben sie, über 1000 Positionen der besten Drogen für Deine L A V E R D A von 350-1200 ccm. Bist Du auf L A V E R D A-Entzug dann bestelle per:
Telefon 075 31 / 6 11 98 ☉
Fax 075 31 / 5 37 37 (Deutschland)
Deine Ersatzteile, um Deine Sucht nach vielen km mit Deiner L A V E R D A zu befriedigen.
Ersatzteilversand per Post in ganz Europa.

Es grüßt Euch der L A V E R D A-Süchtige
Andy Wagner

L A V E R D A



RACING TEAM KONSTANZ
ANDY WAGNER

Unser Rennteam ist vom 12. Juli - 16. Juli 95 in Österreich-Zellweg beim großen Ducati-Clubrennen in 3 Klassen am Start. Besucht uns im Fahrerlager. Ihr erkennt uns am



Jeder L A V E R D A-Fahrer erhält ein kleines Präsent vom
L A V E R D A RACING TEAM

Ersatzteilbestellung bei Andy

Telefon 075 31 / 6 11 98 ☉

Fax 075 31 / 5 37 37 (Deutschland)

Speichenfelge 3,50x18", 36-Loch, 1a Zustand, VB 200,-, Koni f. 1000-Laverda, 11.000 km, VB 220,-, Vorderradreifen Metzeler ME 33 Laser CompK 110/70 VB 18 MBS, 0 km, Kaufdatum März '95, VB 220,-, Tel: 05731/28289 abends

Serienkrümmer für RGS 1000, stark angerostet, DM 25, 06074/99661

750 SF3, EZ 76, Speichenräder, neuer Auspuff, neue Batterie, viele Neu-teile. VB 5800,-, Tel. 040/5515383

Laverda 1000 Jota 180, EZ 7/82, 1. Hand! Top-Originalzustand, Koni, Spiegelbremsleitungen, VB 12500,-. Tel. 089/6515770

Lav. 1200, guter org. Zust., neue Reifen, neue Koni, 24.000 km, wg. Krankheit an Liebhaber zu verk. VB 8900 DM, Tel. 0201/736103

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

1000 Jota, sehr schöner Zustand, 23.000 km, Bauj. 82, TÜV neu, VB: 8600,-, Tel: 02202/36214

Laverda 500 SFC, Bj 82, TÜV 6/96, 47000 km, inkl. Teile, VB 4300,- DM, Tel. 057149741

Wie gehabt Laverda-Teile neu + gebraucht sowie Gebraucht-motorräder im Topzustand oder zum Restaurieren zu fairen Preisen z.B. 1000 Jota 120°, Bj. 82, TÜV Juni 97, Motor 92 kompl. restauriert, 1a Zustand, VB 7500,- oder 750 SF2 kompl. in Teilen 3300,-. Forcella Italia, M1R und Ceriani Gabeln neu zu verkaufen. Speichenradsätze für 750 + 1000 Laverda. Tel. 089/9043994 ab 20.30 Uhr

-AT-Zylinder mit angefert. Spezialbuchsen 780,- DM für 2 Zyl., 1140,- DM für 3 Zyl., Lauffbuchsen 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 1000 3CL, Bj. 76, orig. Zu-stand, 20.000 km, TÜV 5/96, 7.300,-. Tel. 040/5209818

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

1000 3CL in Teilen und jede Menge Ersatzteile, 09102/2765 oder 09101/8788

Morini

Verk. Morini 500, viele Neuteile, TÜV neu, VB 4200,-, Tel. 08321/82090

Moto Morini 350 S, Bj. 77, Borrani, kein TÜV, Brief, 2200, Tel. 02363/73025



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

● **aktuell: Cagiva River, sofort lieferbar, DM 9500,-**

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

500 Sei-V, EZ 8/83, 100 % Originalzustand, sehr gepflegt, 37.000 km, mit diversen Teilen: Gepäckträger, geschl. Kettenkasten, etc. DM 5.500,-, Tel. 06106/3431, abends 75995

Verkaufe Moto Morini 3 1/2 Sport, EZ 07/77, 350 ccm, 27 PS, km 76000, Kuppelung u. Zahnriemen neu, Tel.: 08257/2858

Suche Moto Morini 250 T, Motor muß laufen, Rest egal. Tel. 04381/7701

MM 350 Sport, Bj. 75, Borrani, Reifen u. Batt neu, 2 J TÜV, original, guter Zustand, 33 tkm, VB 4000,-, Tel/Fax 02065/23022

Moto Morini 3 1/2 Sport, 20 kw Eintragung, 18.500 km, Halbschale, 1+2 Mann, Høker, Stummel, Rasten, Linksschaltung, 98 P 2in1, offene Trichter, Bremsen geändert, neue Reifen, poliert, etc., super gepflegt, Einzelabnahme, TÜV neu, VB 3.850,- DM, Tel. 0421/705210

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

Moto Morini 250, Liebhaberstück, perfekter org. Zustand, Bj. 84, ??, wie neu, VHB 3800,-, T. 089/4307400

Morini 350 X3 Kanguro, Bj. 89, 19000 km, 32 PS, 3700,- VB, Tel. 02363/73027

Velorex 562 SW mit allen Anschlüssen für MG gr. Modelle. Preis VB 2500,-, evtl. Inzahlungnahme von Morini 500 S Motor (43 PS) bis 1000,- DM, Tel. 06821/691366 ab 18.00 Uhr

Moto Morini 400 Dart, 32PS, 160 kg, 160 km/h,

EZ 5/93, 1. Hd., TÜV neu, 9700 km, VB 6000,- DM, 040/4807781

Morini 350, Bj. 77/79, 27 PS, schwarz, 40.000 km, guter Zustand, 3500,-, Tel. 06158/87416

MV Agusta

Suche dringend Unterlagen (Handbuch/Motordaten/Literatur) und Ersatzteile (insb. Motor) für 350 S Rundmotor. Gibt es einen MV-Club? Wer kann helfen? Tel.: 02563/6304

MV Agusta G STL 175, Baujahr 1956 mit oberliegender Nockenwelle. Tel. 0711/631850

Verk. 35 Ceriani Gabel, 1a Zustand, für Grimeca Fontana, Scarab oder Lookheed Bremszangen, orig. MV, Preis 950 DM (auch passend für andere Modelle), Tel. 04181/5447

Gespanne

Suche Vorderradschwinge für T3-Gespann. Tel: 04244/8614

Moto Guzzi Nuovo Falcone mit Velorex 562 Beiwagen, rot/weiß, VB 6800,- Tel. 02421/37503

Velorex 562 SW mit allen Anschlüssen für MG gr. Modelle. Preis VB 2500,-, evtl. Inzahlungnahme von Morini 500 S Motor (43 PS) bis 1000,- DM, Tel. 06821/691366 ab 18.00 Uhr

Sonstiges

Verkaufe: original Chromwell Halbschale, sehr guter, neuwertiger Zustand, Größe 59, 150,- DM, 02161/894517

TÜV - biete Hilfe bei Vollabnahme + Eintragung, Tel. 02374/70567

Kleines, gemütliches Treffen v. 01.07.-02.07. in 86577 Tödtendorf b. Aichbach, siehe Veranstaltungskalender

Italjet ST 350 Trial (siehe Motalia Nr. 74), 350 ccm, 4-Takt, 4-Ventiler, 200 km alt, TÜV 05/97, rot/weiß, 17 PS, Cromo-Rahmen, Trommelbremsen, Baujahr 1984. Keine Erstzulassung, nur 5 Tage benutzt, Rarität nicht nur in Italien, VHB DM 5.900,-, Tel: 06136/89605 Werner

MC Uccello 1987 Rödermark, Kontakt: c/o F + C Koser, Lengerfersweg 4, 63322 Rödermark

Suche Trial Motorrad, 0446171203 ab 18 Uhr

BMW GS 1 Mann-Sitzbank, nagelneu, 150 DM; Suche Brief + Teile für Yamaha DT 250 (512), Verk. Motor für DT 250 MX, Tel. Fax: 09383/6223

Motalia Anzeigenmarkt

**Reifen
Salawyski**

**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**

Motorradbekleidung

im klassischen

rot

Schuberth

Super Visor III

zum

Probefahren

und

Motorradreifen von:

Bridgestone

Michelin

Hamburger Landstr. 19a

21357 Bardowick (an d. B 4)

0 41 31 / 12 91 11

Verkaufe Motorroller Maicoletta 250 cm,
13,5 PS, Bj. 59, erst 13.500 km, Motor
läuft!, sehr gute Restaurationsbasis, FP
800,- DM, Tel. 02241/66776

**Hier inseriert und
schon fast verkauft**

Verkaufe 3 Givi Koffer "Elegant!", Mon-
okey, schwarz (2x 36 Liter u. 1x 45 Liter)
650,- DM (NP 840,- DM). Inzahlungnah-
me von H&B 40 Liter "Junior" möglich.
Tel. 05222/20680

Alles Gute zum Geburtstag Tommy und
viel Spaß mit der 888. MC Uccello

MC Uccello sucht "Band" für Treffen "10
Jahre MCU 1997". Demo Band an: MC
Uccello Rödermark, c/o F. Koser, Len-
gerterweg 4, 63322 Rödermark

Suche Modellbausätze italienischer Mo-
torräder. Tel. 04381/7701

Vom "Heizen" genug
haben Guzzisti LM II
u. Guzzistin V 35.
Suchen Gleichge-
sinnte zum Touren.
DU 0203/371565

Beta 125 RX, 2-Takt
Enduro, 6000 km,
TÜV 05/97, guter
Zustand, VHB DM
1500,-, Tel: 06136/
89605 Werner

Verkaufe Lederkom-
bi, 2-teilig, rot-weiß,
170 cm, VB 120,-
DM, Tel: 02605/
84124

Verk. Honda CB 250, 30
PS, rot, gepflegter Zustand,
VHB, Tel. 06164/2820

Gesucht wird H. Neudert,
ehem. Ducati-Händler aus
Nürnberg. Belohnung! Hin-
weise an Ducati Freunde
Oberschwaben, Schorren-
weg 7/1 in 88339 Bad-
Waldsee, T. 07524/3595

In letzter Minute

Ducati: Ducati 900 SS, rot,
EZ 9/90, TÜV 6/96, 3.800 km, 78 PS,
Stahlflexleitungen, offene Kupplung, 86
dB, Spoilerscheibe, diverse Reifenfrei-
gaben, Auspuff poliert, Montagestän-
der, Neuzustand, VB 15.900 DM, Tel.
02203/16863

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

Ducati: Tausche Wohnwagen Knaus
Trendt, Bj. 9.89, guter Zustand, Ant-
Solaranl., Ports-Porti, Radio, E-Rad, TÜV
neu, VB 11900,-, g. Ducati mögl. 907
i.e., aber bitte alles angeben, nach oben
kein Wertausgleich mögl., Tel. 034424/
21768

Moto Guzzi: Privater Südtiroler verkauft
Moto Guzzi 750S/850T3/Nuovo Falco-
ne, Preis verhandelbar, Tel. 0039473/
564294, 20.00 bis 22.00, Karl verlan-
gen, Transport nach D kein Problem



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

Moto Guzzi: LM 3, Classicumbau, Bj.
83, 32 tkm, vor 7 tkm Motor überholt, 950
cm, Ventile neu, 38er Marzocchi, Verli-
chi Lenker, Stirnräder und vieles mehr,
alles TÜV, VB 8.800,-, Tel. 040/6904084

Moto Guzzi: Suche Auspuffendtöpfe für
850 T5 oder Mille. Verkaufe Valeo Anlas-
ser neu, Tel: 02951/5807, Anrufbeant-
worter

Moto Guzzi: N. Falcone, EZ 92, orig. rot,
Motor überholt, pol., gestr., Gep. Tr., 2
Koffer, sehr viele Neue- u. Ers.Teile, inkl.
Literatur usw. zu viel zum Auflist. Mehr
Infos am Tel. VHB. Nur in gute Händel
Tel. abends außer Mi. 030/3444308 o.
4344759

| | |
|-----------------------|--------|
| Aermacchi 250 | 1600,- |
| Benelli 250 | 1600,- |
| Cagiva 650 Alazzurra | 4200,- |
| Gilera 150, EZ 48 | 900,- |
| Laverda 50 Moped | 650,- |
| Laverda 125 Sport | 950,- |
| Moto Guzzi V 50 Monza | 3500,- |
| Moto Guzzi 650 NTX | 3500,- |
| Moto Guzzi V7 Sport | 4800,- |

Rainer Bollgrün
07522 4411 Fax 5201

Ducati: Kohlefaser-Tank, 900/750 SS bis
1990, unlackiert, neu, 800 DM, Tel: 07256/
3536

Moto Guzzi: Suche Lenker 42 mm, Bat-
teriekasten unter Getriebe und mod.
Hauptständer, Satz Stahlflex (kein Inter-
gral), Köpfe LM 3, Tel.: 0911/7670272

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:

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

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

Vertrieb auch im Alpine-Center in Menden

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

Ducati: 750er Pantah Motor in Teilen mit NCR Trockenkupplung z. verk., Pr. VB 3100,- DM, Tel. 04764/588

MV Agusta: Tank u. Sitzbank v. 800 Amerika zu verk., Pr. 800,- DM, Tel. 04764/588

Moto Guzzi: 850 T3 California, Bauj. 82, Farbe schwarz, mit großer Tourenscheibe, Seitenkoffer, Topcase, (original Rundmotor, große Ölwanne) bestens bewährte 64T km, Tech. 1a, + E-Teile... Preis VHB, Tel. 06249/67314

Ducati: Tank (neu) 750 S, 72/73, breites Heck; 900 SS KW Kuppl. Deckel Bosch, KW Spez. Werkzeuge, Schwungscheibenabzieher, Bosch-Zünd., Imola-Auspuffanlage, Speichenradsatz 2,15/3.00x18 Hochschulter, Tel. 02271/54230 ab 15.00 Uhr

Moto Guzzi: Suche für LM III orig. Motorverkleidung (rot) und DMC-Zündanlage. Tel.: 0511/813138

Ducati: Ducati MHR 900, EZ 84, 6000 km, 1. Hd., Conti, 40er, Verg. offen, Reifen neu, DM 14000,-, Tel: 02331/28398

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 Oldruckventil, VB 7600,-, Tel.: 0911/7670272

Laverda: Lav 1000-3CL, Bj. 81, § 4/96, mit Jota-Optik, BTZ, Koni, guter Zustand, VB 6900,-, 06195/65999 abends

Moto Guzzi: Falcone-Koffer, durch Adapter universell passend, inkl. Chromträger VHB 350,-, 05272/8945

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

Ducati: Für 888 Strada Tuning Chip 50,-, Für 888, 900 SS Auspufftöpfe A11/B11, neuwertig, 600,- VB, 4 Fußrasten original 50,- Tel: 02944/6122



Hydraulische Motorradhebebühne



Stabile Parallelogram-Konstruktion, Öffnung für Hinterradausbau!

400 kg Tragfähigkeit, 70 cm Arbeitshöhe, deutschsprachige Anleitung!

Geringes Eigengewicht, geringer Platzbedarf ➡ Ideal für die Garage!!

Die Profi-Bühne zum Hobby-Preis !!!



Einführungspreis NUR DM 895,-
(Incl. MwSt, zzgl. DM 100,- Frachtkostenanteil)



LUBike

L. + R. Eßer G.b.R
Tel. & Fax: 0881-61059

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Stefano



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

| | |
|--|---------|
| Moto Guzzi Le Mans III, gut, fahrbereit | 6.000,- |
| Moto Guzzi Le Mans 1000, Topzustand, TÜV | 7.700,- |
| Moto Guzzi 850 T3, 24.000 km, Speiche | 6.000,- |
| Moto Guzzi 850 T5, guter Originalzustand, TÜV | 5.700,- |
| Moto Guzzi 750 S, fahrbereit | 5.500,- |
| Cali 850 GT, Convert, SP 1000 II, SP 1000, V7, Civile-Falcone, V 50 C, V 35 C, Imola, Super-Alce, Aironc, Preise auf Anfrage | |
| 9x Moto Morini 3½ | |
| 6x Moto Morini Canguro u. Camel | |
| MV Agusta 175 OHC, Originalzustand | 1.500,- |
| Laverda 200 ccm - 1000 ccm | |
| Benelli 125 ccm - 900 ccm | |

Öffnungszeiten nach Vereinbarung, Montags geschlossen

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

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

Ducati: Verkaufe 2 Dell'Orto Vergaser PHM 40 (AD/AS) fast neuwertig + 2 passende Ansaugstutzen für Ducati 900 SS K6We, Preis VS. Tel. 09446/2756

Hier inseriert - schon fast verkauft!

Moto Guzzi: Verkaufe Quota, EZ 08/92, 35000 km, Seitenständer, Unterfahrschutz, Sturzbügel, H. + B. Träger, Eprom, MAX 2-1 Sammler, Carbon Endtopf, Heizgriffe, sehr gepflegt, neue Reifen, Tel: 02951/5807 Anrufbeantworter

Moto Guzzi: Fahrer oder Fahrerinnen für gemeinsame Ausfahrten und Erfahrungsaustausch aus den Ldkr. TS, BGL, RO, MÜ, AÖ gesucht! Tel.: 08681/45360 (AB mögl., rufe zurück)

Moto Guzzi: Motor 850 T, 1 Ventil verbrannt, sonst ok, komplett 890,-, oder i. T., Rahmen m. B. Alazurra 350, VB, SR 500 i. T., Tel. 07328/4756 oder 07321/25056

Laverda: Restaurierte 750er SF II, Bj. 74, blau/rot, Halbschale, 4-Rohr Megaphon etc., sehr sauberes Stück, Preis VS 7000,-DM, 1. Hand, Tel. 02203/33828

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: V7 Spezial, suche WHB, BA, ETL, auch in Kopie, gegen Kostenerstattung, 05932/2699

Moto Guzzi: Originalverkleidung LM III, Valpolini-Vollverkleidung für LM I-III, kompl. mit Halterung + Scheinwerfer + Gutachten, Valpolini-Wechselhöcker, Preise VB. Marelli Anlasser, Magnetschalter defekt, Vergaserpaar VHB 29, Schwungscheibe V7, jeweils DM 100,00. Brennbator, Bj. '38, 98 ccm (Sachsmotor), nur in Verbund mit Schmetterlingssammlung VB DM 1.500,00, Telefon 0471/47447 oder 83796

Morini: Morini 3½, Bj. 83, ca. 34 tkm, Preis VB, sehr guter Zustand, Tel: 040/3905758

Ducati: Verk. 900 SS Motor, 12.500 km, orig., top Zustand, VB 5900,- DM, Tel. 06443/2276 ab 17 Uhr

Laverda: 750 SF II, total restauriert 1994, alles original, top Zustand, VB 8500, Tel. 04977/291

Traut

 GmbH

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Guzzi: Verk. 1 Satz Krümmer T 295 Gebrauchsspuren 50,-; Stucchi Fußrastenträger, nur rechts - kost nix, Tel. 05838/1213

Guzzi: Verk. 1 Satz Krümmer T 295 Gebrauchsspuren 50,-; Stucchi Fußrastenträger, nur rechts - kost nix, Tel. 05838/1213

GFK-Bauteile für italienische Motorräder

seby.poly

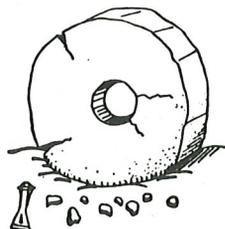
ATTENZIONE ! ▼▼▼▼▼▼▼▼

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 1 Vorderrad Knickspeiche + 1 Hinterrad Knickspeiche für LM3, Tel. 06264/1829

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

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 | 59 | Ilmberger | 55 | RPR Ducati | 53 |
| Bartholli | 70 | In Team | 72 | Salewski | 75 |
| BBA | 19 | Italy-Bikes | 65 | Sattler | 77 |
| Böhm | 78 | Kämna | 50 | Schenk | 75 |
| Bollgrün | 75 | KBM | 58 | Schmitz | 63 |
| Carstens | 17/49 | Kippenhan | 61 | Schnitzler-van Bruinessen | 68 |
| Daniele Moto | 57 | Klump | 56 | Schröder | 54 |
| Däs | 70 | Konstanzer Racecamp | 13 | Schweitzer | 72 |
| Demharter | 48 | Kramer | 67 | Scuderia Classica | 67 |
| Desmo | 52 | Laverda Racing Team | 73 | Seby Poly | 78 |
| DIE Werkstatt | 61 | Lieb | 51 | Secker | 69 |
| Diopa | 49 | LUBBike | 76 | Stein-Dinse | 2/22 |
| Dynotec | 21 | MAX | 79/80 | Stork | 8 |
| Escher | 66 | MKS | 54 | Tholen | 59 |
| Frodo's Zweiradtechnik | 69 | Moto Falcone | 67 | Transmoto | 50/64 |
| Gummikuh | 71 | Motorradhandel Ulrich | 24 | Traut | 77 |
| Hagemann | 72 | Moto Stefano | 77 | Tritsch | 74 |
| Hagmeyer | 55 | Moto Wurster | 49 | V2 Italoparts | 59 |
| Halle 7 | 58 | MTS | 61 | Vahrenkamp | 68 |
| Heim | 73 | Nauber | 68 | Vaut | 63 |
| Hökenschnieder | 9 | Oltmanns | 55 | Weiß | 52 |
| HS | 24 | Pit's Moto Italia Import | 60 | 4-Takt Studio | 56 |
| HTM Moto | 62 | Polichrom | 76 | | |
| Hubi's | 71 | ProMspo | 57 | | |

MAX

Unsere Stützpunkthändler:

Scuderia Classica
Ruhlsdorfer Strasse 158
14513 Teltow
Tel. 03328 - 471620

Ralf Tholen
Köln-Aachener-Strasse 215
50189 Elsdorf
Tel. 02274 - 1884

Transmoto
Obertalstrasse 4b
56379 Winden
Tel. 02604 - 6166

Fa. Franz-Josef Hans
Friedhofstraße 16
66450 Bexbach Höche
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.

BREMSEN

Edelstahl-Bremsscheiben

300mm Bremsscheibe vorne
750S / S3 / 850T / T3 / T4 / G5 / SP / Convert / Mille
GT'87/ LM I-III Speiche / T3 California / California II
MAX6263000 DM 385,00

300mm Bremsscheibenaußenring vorne
LM I / II / III
MAX6263001 DM 265,00

300mm Bremsscheibenaußenring vorne
Cali III / 1100
MAX623002 DM 298,00

270mm Bremsscheibenaußenring vorne & hinten
LM IV / V / 1000 / 1000 S
MAX622701 DM 298,00



Die aus hochlegiertem Stahl gefertigten Brems-scheiben und Bremsscheibenaußenringe sind abso-lut korrosionsbeständig. Da es sich um ein beson-ders zähes Material handelt, kann keine Rißbildung wie bei normalen Gußscheiben entstehen. Die be-sonderen Eigenschaften sind:

- keinerlei Korrosion (kein Rost)
- sehr gute Reibeigenschaften
- geringer Verschleiß
- keine Riefenbildung
- bessere Bremsverzögerung
- Der Bremsvorgang erfolgt sehr gleichmäßig, linear
- Der Außenring ist jederzeit austauschbar

MAX, M. Hartmann
Villinger Strasse 7a
75179 Pforzheim
- Alemania -
Maxfon 07231 - 31 17 15
Maxfax 07231 - 31 17 17



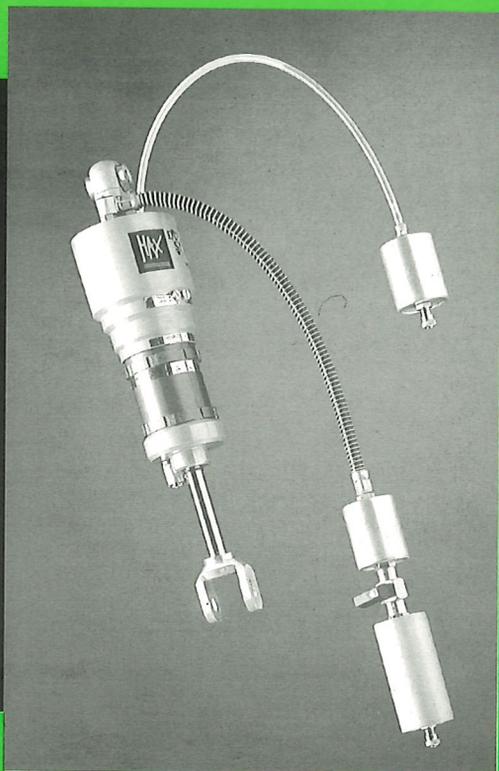
**DOUBLE
SYSTEM**

PAT. INT.

Das Mono-Federbein

Das Mono-Federbein ist aus Ergal / Aluminium gefertigt. Es arbeitet verschleißfrei mit hydraulischer Dämpfung. Ein Düsensystem, das ausschließlich mit Luft und Öl arbeitet, eine Feder ist nicht mehr nötig. Dadurch reduziert sich das Gewicht des Mono-Federbeins gegenüber herkömmlichen Systemen um das 3 bis 5fache. Für den Sportfahrer bedeutet das ein Gewicht von ca. 1250g beim Mono-Federbein gegenüber 4 - 7 kg bei Standard-Federbeinen. Die Pluspunkte des Systems:

- großzügige Justierung
- Veränderung der Zug- und Druckstufe
problemlos möglich
- federleicht durch den Verzicht auf die Feder
- hohe Lebensdauer
- progressive Auslegung
- 2 Jahre Garantie
- für viele Modelle lieferbar



Außerdem im Programm:
Keramikbeschichtete Gabeln und Lenkungsdämpfer.
Lassen Sie sich ein Angebot für Ihr Motorrad machen.

Dämpfung total