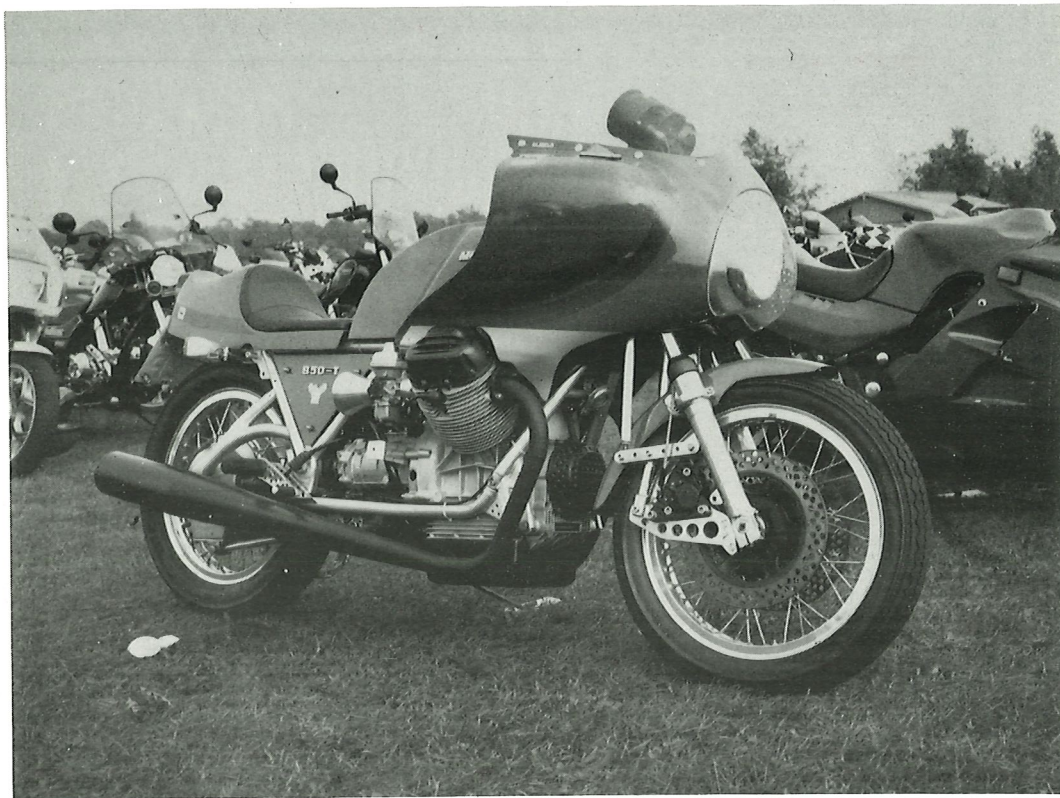


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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

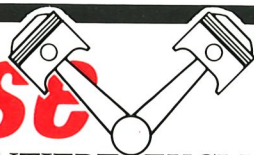


Ducati Einzylinder aus Spanien

IFMA-Nachlese

Moto Guzzi Firmengeschichte

Stein-Dinse



PRÄSENTIERT - EXCLUSIV

Reichert-Racing
für MOTO GUZZI



Dazu passend:

- Sitzbank Einmann Superclassic LM 1-3, 1000 S incl. Innenschutzblech, Seitendeckel, Nummernschildhalter, Rücklicht, Blinker. DM 680,-
- Krümmersatz 48 mm LM verchromt DM 540,-
- Lafrancini LM 1-2 verchromt (o. TÜV) DM 702,80

Reichert-Racing

Halbschalenverkleidung rund LM 1-3

DM 850,-

Halbschalenverkleidung rund LM 4, 1000 S

DM 850,-

Zum Lieferumfang gehören:

Verkleidungsschale, Scheibe, Halterung, Spiegel, Schraubenset, Blinker vorn und TÜV-Gutachten.

Alle GFK-Teile sind rot eingefärbt und die Kanten nach innen laminiert.

Guzzi-Ersatzteile, Zubehör + Tuning direkt aus Italien

Riesiges Ersatzteil-Lager

Kostenlose Gesamtpreisliste anfordern! (schriftl.)

Schnellversand

Im Alten Dorfe 3 F · 33 Braunschweig

05 31-31 49 49 oder 31 40 82

Per Fax bestellen: 05 31/31 41 40

Impressum

MOTALIA

Verlag Felix Hasselbrink

Schönberger Str. 2

2322 Lütjenburg

Tel.: 04381/7701, Fax: 9623

Herausgeber:

Felix Hasselbrink

Redaktion:

Felix Hasselbrink (verantwortlich),

Susanne Schwarz, Frank Rübesamen

Weitere Mitarbeiter:

alle Inserenten und Leser

Gültige Anzeigenpreisliste:

Nr. 1/89, bitte anfordern

Redaktionsschluß:

jeweils der 1. des Monats

Druck:

Rudolf Stade, Kiel

Bankverbindung:

Sparkasse Kiel (BLZ 210 501 70)

Konto Nr. 742 171

Bezugspreise:

Einzelheft: 2,50 DM

Jahresabonnement, je 1 Heft: 35,-DM

Jahresabonnement, je 5 Hefte: 120,-DM

Jahresabonnement, je 10 Hefte: 200,-DM

Erscheinungsweise:

**MOTALIA erscheint jeden Monat immer
zum 15ten.**

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

**Für unverlangt eingesandte Texte, Bilder und Vorla-
gen übernehmen wir keine Haftung, sie sind aber
herzlich willkommen.**

**Veranstaltungshinweise, technische Tips etc. ohne
Gewähr.**

**Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lie-
ferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem
Fall nicht anerkannt werden.**

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

Hallo Italienerfreunde!

Dieses Heft haben wir mit einem neuen Computerprogramm erstellt. Nachdem wir zur Gestaltung der Motalia bisher ein normales Textverarbeitungsprogramm der gehobenen Klasse verwendet haben, sind wir nun dazu übergegangen, ein Desktop Publishing Programm, also eine professionelle Software zur Gestaltung von Büchern, Zeitschriften oder ähnlichem zu verwenden. Das Programm soll uns, wenn wir uns daran gewöhnt haben, helfen, die Motalia besser und schöner zu gestalten. Und was das Wichtigste ist, es soll beim Layouten der Motalia nachher einiges an Zeit einsparen.

Durch das vorgeben von Bilderrahmen und der Schnittkanten der Seitenränder fällt es unserer Druckerei hoffentlich in Zukunft leichter, die Bilder gerade einzusetzen und die Seiten in gleicher Höhe zu montieren.

Obwohl wir jetzt schon fast Winter haben, können wir uns über mangelnde Werbereitschaft unserer Anzeigenkunden nicht beschweren. Die meisten Motorradzeitungen werden im Winter dünner und wir müssen mit dieser Ausgabe wieder dicker werden, da wir auch diesen Monat neue Anzeigenkunden dazubekommen haben. Denkt bitte daran, daß es gerade diese gewerblichen Anzeigen sind, die u.a. die Existenz der Motalia ermöglichen. Einen besseren Grund, bei diesen Händlern, die in der Motalia werben, zu kaufen, kann es doch gar nicht geben.

Euer MOTALIA-Team

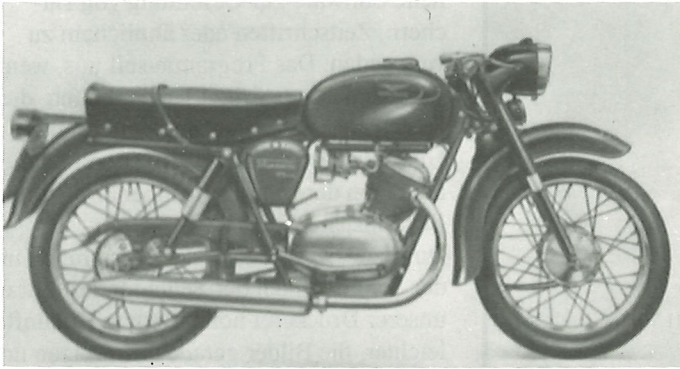
Moto Guzzi

Bei der italienischen Traditionsfirma Moto Guzzi sah es zu Beginn der 60er Jahre im Gegensatz zur japanischen und englischen Konkurrenz gar nicht so goldig mit dem Geschäftsgang aus. Zwar nicht so katastrophal wie bei BMW, wo die Motorradproduktion nur noch durch Behördenaufträge und Zuwendungen von der Automobilsparte aufrecht gehalten wurde, doch ernst genug, um die aktuelle Situation Revue passieren zu lassen.

Ähnlich wie in anderen westeuropäischen Ländern hatten erschwingliche Kleinwagen, in diesem Fall der Fiat 500, den Motorradproduzenten einen großen Teil der Kunden weggeschnappt. Hinzu kam, im Falle von Guzzi, die Konkurrenz durch kleinere, aber modernere Maschinen.

War das Konzept mit dem liegenden Viertakteinzylinder großen Hubraums in den zwanziger Jahren noch revolutionär, so wirkte die Falcone im Reigen anderer italienischer Maschinen wie ein Urtier. Lediglich die Karabinieri der Polizia Statale wußten die alte Dame noch zu schätzen.

Zivile Motorradfahrer bevorzugten Hubraumzwerge von Ducati, Morini, Motobi, Aermacchi und den ungezählten anderen Firmen, mit denen man bei deutlich verringerten Fixkosten den alttümlichen Guzzis um die Ohren fuhr. Natürlich war man in Mandello del Lario nicht so dickfellig, diesen Trend nicht zu bemerken, hatte man doch bereits 1956 das 250ccm Modell Airone, die im Wesen eine klassische Guzzi mit Vorkriegsstammbaumreprä-



Die Moto Guzzi Stornello wurde in verschiedenen Versionen von 1960 bis 1975 gebaut

april
Vertragshändler

**Tel. 07 61 / 462 63**
7800 Freiburg, Schönauer Str. 2

**MOTO GUZZI**

STÖRK
KFZ + ZWEIRADHANDEL

Der Aprilia + Moto Guzzi-Partner im Großraum Freiburg

**Neumaschinen, Vorführmaschinen
+ Gebrauchte zu interessanten Konditionen.**
Zubehör – Ersatzteile – Tuning – Bekleidung

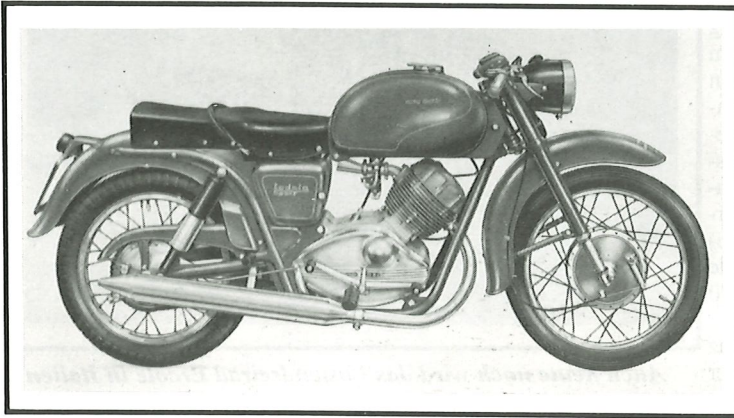
Nur 1 Min. von der B 3 - Basler Landstr./Ecke Lörracher Str.

sentierte, durch die 175er Lodola ersetzt, deren Konstruktion eher dem Stand der Technik entsprach.

Dazu gesellte sich noch eine ganze Palette kleinerer Zweiräder: Seit 1953 baute man eine interessante 100er, die Zigolo, deren liegender Viertakter von 1958 an mit einem Leichtmetallzylinder

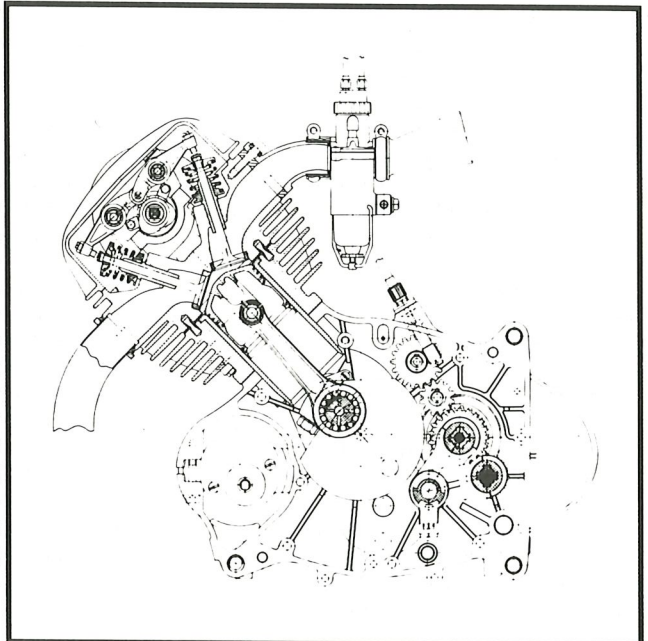
Dazu kam ein Fahrzeug, daß die Durchhaltequalitäten des traditionellen Guzzi-Konzeptes im harten Alltag der Kleingewerbetreibenden und Bauarbeiter stets aufs neue unter Beweis stellte und das Guzzimodell mit der längsten Bauzeit werden sollte: Das Ercole (Hercules) war eine Zwitterkonstruktion aus dem klassischen Guzzi-Motorrad

rad (vorne) und einem Klein-Lkw(hinten). Obwohl das Konzept entfernt an deutsche Dreiräder von Vidal (Tempo) oder Goliath erinnerte, waren hier doch technisch andere Wege gegangen worden: Ein zahlreicher 500 ccm Viertakter mit einer enormen Schwungmasse, deren Größe und Gewicht an einen Gullydeckel gemahnte, wuchtete bereits bei niedrigen Drehzahl-



mit hartverchromter Lauffläche ausgestattet war. Dieses Detail war ein Novum im Großserienbau. Um die Lücke zwischen der Zigolo und der Lodola zu schließen, hatte man 1960 noch ein Modell "auf Kiel gelegt". Das neue Motorrad lehnte sich im Aufbau stark an die Lodola an, war aber in der ganzen Anlage auf Kostenminimierung ausgelegt. Der 125er Viertakter konnte den italienischen Führerscheinbestimmungen entsprechend schon ab 16 gefahren werden. So war es auch bestimmt nicht verkehrt, in diesem hart umkämpften Markt nicht besonders finanzstarker Kunden ein erschwingliches Modell anzubieten. So wie die Stornello die jungen und junggebliebenen Kunden ansprach, war auch für die Freunde ziviler Fortbewegung ein Fahrzeug im Guzzi-Programm zu finden. Der Roller Galetto versuchte mit 17er Rädern die Fahrsicherheit eines Motorrades mit dem Wetterschutz eines Rollers zu kombinieren. Zweifellos ein gutes Fahrzeug, doch die Konkurrenz von Piaggio (Vespa) und Innocenti (Lambretta) war übermächtig.

Die Lodola war eine moderne Konstruktion mit einer obenliegenden Nockenwelle. Schon 1959 wurde ein Kartuschenölfilter verwendet.



len ein ansehnliches Drehmoment auf die starre Hinterachse, die mit Blattfedern unter der Pritsche saß. Der Fahrer saß auf einem Motorsattel und bediente einen Motorradlenker. Es steht zu vermuten, daß man bei der höchstzulässigen Beladung von 1 t auch ganze Kerle am Lenker brauchte. Die ersten dieser deftigen Geräte waren 1928 an die Kunden gegangen. Bis zum Produktionsstop sollte das Jahr 1980 anbrechen. Eine kleinere Version mit 200 ccm (Ercolino) war nicht so populär, wurde aber auch von 1956 bis 1970 gebaut.

Nun wäre das alles ja ganz nett gewesen, hätte nicht der Ehrgeiz in den Guzzisti genagt, ohne den die Marke niemals auf vielen Gebieten bis in die Weltspitze vorgerückt wäre. Das innerliche Nagen wurde einerseits davon verursacht, daß man, obwohl man ja in den kleinen Klassen wirklich lückenlos präsent war, nicht so richtig das Geld verdiente, was eigentlich nötig gewesen wäre. Andererseits lagen die erstaunlichen Erfolge der Guzzis auf den Rennpisten noch nicht so lange zurück, als daß man im Werk diese Jahre des Ruhms vergessen hätte. So hatte man mit Hilfe des werkseigenen Windkanals die einzylindrige 350er Rennmaschine bereits 1954 auf mehr als 200 km/h Höchstgeschwindigkeit getrimmt und andererseits mit der 500 ccm V 8 einen beeindruckenden Stand konstruktiver Fähigkeit demonstriert. 1957 hatte sich Guzzi aber vom internationalen Straßenrennsport zurückgezogen.

Die Ingenieure des Werkes konnten sich ganz ausgezeichnet um die Großserienproduktion kümmern, hatten aber immer noch genug Zeit, um zu "spielen" und zu konstruieren. War man auch 1963 mit der Stornello bei den in der CSSR ausgetragenen "Six Days" erfolgreich, und hatte immerhin die "Silbervase" mit nach Hause an den Comer See gebracht, so fühlten sich die Leute wie Giulio Carcano nicht befriedigt. Ing. Carcano, der die Renn- und Entwicklungsabteilungen von Guzzi unter sich hatte, hatte sich als einer der Größten seines Fachs entpuppt.



Auch heute noch wird das Lastendreirad Ercole in Italien regelmäßig eingesetzt.

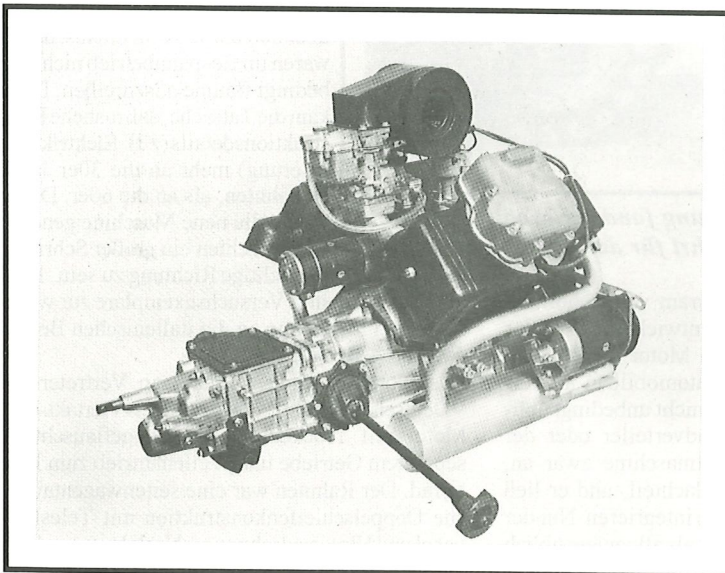
Um der Routine zu entfliehen und der Firma möglicherweise mehr Aufträge zu besorgen, konstruierte Carcano einen Motor, der für Guzzi den Weg in die Zukunft weisen sollte. Aber das ahnte zu diesem Zeitpunkt niemand. Dieser Motor war das erste mehrzylindrige Guzziserientriebwerk. Es handelte sich um einen Zweizylinder-Viertakter, dessen Zylinder im 90-Grad-V-Winkel zueinander standen. So wurde ein passabler Massenausgleich ermöglicht, der Motor war kompakt, und man brauchte nur einen Hubzapfen auf der Kurbelwelle. Den Ventiltrieb besorgte eine zentral liegende Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel. Die Schmierung wurde von einem Druckumlaufsystem bewältigt.

An einen Einsatz im Motorrad dachte man gar nicht so direkt. Carcano dachte daran, daß dieses Aggregat den noch nicht lange auf dem Markt befindlichen Fiat 500 Nuovo beflügeln könnte. Dieser war vom Werk aus mit einem dröhnenden 500er Viertaktparallelzweitwin ausgestattet, der dürtige 18 PS entwickelte. Der Guzzi-V entwickelte in einer 650 ccm Version mit Doppelvergaser lässige 34 Pferdestärken und schob die 3,02 m lange Mikrobe aus Turin mit Leichtigkeit über die 140 km/h-Marke. Doch Carcano, der den raschen Winzling den Fiat-Oberen vorführte, wurde abschlägig beschieden. Hausfriseur der Turiner war eben Carlo Abarth, Basta!

Eine weitere Verwendungsmöglichkeit für den kompakten V schien sich durch eine Ausschreibung des italienischen Verteidigungsministeriums aufzutun: Dort wünschten sich die Militärs ein Dreiradfahrzeug mit drei angetriebenen Rädern, das ganz besonders für den Einsatz in unwegsamen und alpinen Regionen geeignet sein sollte. Guzzi übernahm den Auftrag. Man konstruierte ein Vehikel, das seine Verwandtschaft zu den Dreirädern nicht ganz leugnen konnte, aber vom technischen Aufwand diese weit übertreffen sollte. Eine ökonomische Konstruktion war das "Mechanische Maultier", wie so viele Kriegsgeräte, kaum. Über zwei Differentiale wurde die Kraft im Verhältnis 1 zu 4 auf das Vorderrad, bzw. die Hinterräder verteilt. Insgesamt sieben Gänge und eine während der Fahrt verstellbare Spurbreite sorgten in Verbindung mit Gleisketten an den Hinterrädern für eine Anpassung an jedes Gelände. Die hohen Erwartungen der Militärs wurden trotz des geballten Technikeinsatzes nur bedingt erfüllt. Das Gefährt erwies sich, ähnlich wie 20

Im gleichen Zeitraum standen in der Führungsetage von Guzzi einige Veränderungen an: Carlo Guzzi, einer der Gründer und jahrzehntelang technisches Hirn der Firma, starb 1963 im Alter von 75, nachdem er wegen Meinungsverschiedenheiten von den Geschäftsführern aus dem Werk gekelt worden war. Doch die Jungen konnten es kaum besser als die Alten: Mißmanagement und Pech im Auslandsgeschäft brachten den ganzen Konzern in die Krise. Am 25. Februar 66 wurde der Betrieb, der für den zu der Zeit erzielten Umsatz viel zu groß war, um zu überleben, einer Treuhänderschaft übergeben. Die Banken, die hinter der Treuhänderschaft standen, wären von einem Zusammenbruch des Guzzi/Parodi Konzerns, der neben Rüstungs- und Immobiliengeschäften auch im Elektrobereich tätig war, unter Umständen mitgerissen worden. Die neuen Herren hatten zunächst nichts eiligeres zu tun, als Personal abzubauen. Ein Kopf, der da rollte, gehörte Giulio Carcano, der für Guzzis größte Triumphe verantwortlich war und den V 2 konstruiert hatte. Wie wichtig dieser Motor noch werden sollte, ahnten weder Carcano noch die Treuhänderschaft. Die nächste Tat war der Produktionsstop von Modellen, deren Produktion sich nicht mehr unbedingt rentierte, da der Absatz zu wünschen übrig ließ. Dazu gehörten der Galletto, die Zigolo und die Lodola, die noch zu Beginn der 60er Jahre als 235 ccm-Version beliebt und erfolgreich war. In der 50 ccm-Klasse sollte das neuentwickelte "Dingo"-Moped Bares in die Kasse bringen. Richtig interessant sollte es 1963/64 in der großen Klasse werden. Die Polizia Stradale hatte gemerkt, daß das Tempera-

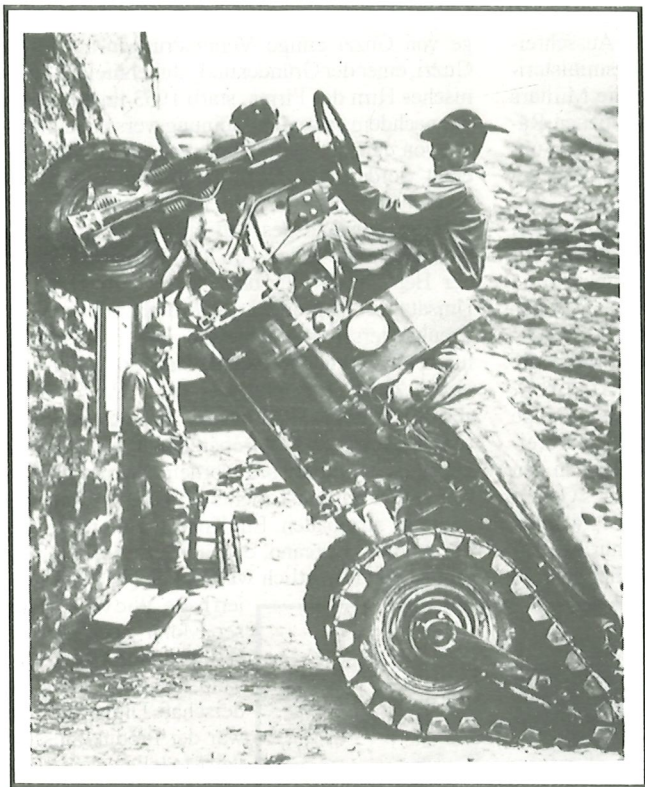
ment der Falcone im schneller gewordenen Verkehr nicht mehr ausreichte. Um "aufzurüsten" schrieb das Innenministerium ein Gesuch für ein neues Behördenkrad aus. Es sollte im Verkehr mithalten können, einfach zu warten sein und ohne größere Reparaturen 100.000 km schaffen.



In dieser Form sollte der Guzzi Motor mit Gebläsekühlung den Fiat 500 antreiben.

Jahre früher das NSU Kettenkrad, als wenig kipp-sicher und hatte wie jedes Fahrzeug mehr Probleme beim Überklettern von Felsbrocken als ein Maultier. So wurden gar nicht so viele vom "3x3" angeschafft, und die "Bersaglieri" blieben beim echten Maultier.

ment der Falcone im schneller gewordenen Verkehr nicht mehr ausreichte. Um "aufzurüsten" schrieb das Innenministerium ein Gesuch für ein neues Behördenkrad aus. Es sollte im Verkehr mithalten können, einfach zu warten sein und ohne größere Reparaturen 100.000 km schaffen.



Die erste Serienverwendung fand der große Guzzi-Motor in einem skurilen Gefährt für das italienische Militär.

Bei Guzzi, traditionell Lieferant von Behördenmaschinen, war der fertig entwickelte V-Motor ein Trumpf im Ärmel. Dem Motor merkte man seine Herkunft aus dem Automobilbau an verschiedenen im Motorradbau nicht unbedingt üblichen Details wie dem Zündverteiler oder der keilriemengetriebenen Lichtmaschine zwar an, andererseits war das kein Nachteil, und er ließ sich gut in eine Motorradlinie integrieren. Nur der Radstand mußte etwas länger als allgemein üblich ausfallen, da sonst die Fahrerknie mit den Vergasern kollidiert wären. Die Leistung des 703 ccm Aggregates wurde unter Verwendung von zwei 29er Dell'Orto Vergasern auf 40 PS gebracht. Für die Haltbarkeit des Kurbeltriebs sorgten ungewöhnlich stark dimensionierte Gleitlager. Der besondere Clou war das hohe Drehmoment von 6 mkg über einen Bereich von 3000 bis 5500 U/min. Gleichzeitig hatten in Deutschland Fritz Röth aus dem hessischen Hammelbach, Moto Guzzi Impor-

teur seit 63, und Klacks, damals noch beim "Motorrad", die Ohren gespitzt und gemerkt, daß dieser V-Motor im Motorradfahrwerk ein wichtiger Beitrag zum "Büffel"-Gedanken wäre. Die wenigen verbliebenen Motorradenthusiasten in Deutschland waren vom angebotenen Stand der Technik nicht gerade begeistert. Die Maschinen, die man kaufen konnte, hatten alle mehr oder weniger Probleme mit der Zuverlässigkeit oder mit der Leistung oder gar mit Beidem. Also formulierte Klacks auf dem Elefantentreffen 1964 ein Manuskript, das von den Herstellern einen Motorrad-"Büffel" forderte, der auch in der Lage war, bei hoher Zuverlässigkeit, mit besetztem Seitenwagen 130 km/h als Dauertempo zu halten. Die bis dato gebauten europäischen Motorräder gingen nicht über 600 bis 650 ccm hinaus, damit waren im Gespannbetrieb nicht unbedingt Bäume auszureißen. Dazu kam die Tatsache, daß manche Konstruktionsdetails (z.B. Elektrik, Ölfilterung) mehr an die 30er Jahre gemahnten, als an die 60er. Die V 7, wie die neue Maschine genannt wurde, schien ein großer Schritt in die richtige Richtung zu sein. 1964

konnten die ersten Versuchsexemplare zur werksexternen Erprobung an die italienischen Behörden übergeben werden.

Das Motorrad erinnerte stark an Vertreter der "Deutschen Schule": Zweizylinder-Viertakt-ohv-Motor mit Trockenkupplung, angeflanschem, separatem Getriebe und Wellenantrieb zum Hinterrad. Der Rahmen war eine seitenwagentaugliche Doppelschleifenkonstruktion mit Teleskopgabel und Hinterradschwinge. Nachdem man 1965 auf dem Mailänder Salon die erste Zivilvariante präsentierte, konnte man sich des ungeteilten Beifalls der Motorradwelt erfreuen. Nicht nur die italienischen Kunden waren von der Konstruktion angetan, auch im Ausland rührte sich was: In Deutschland witterten Klacks & Co Morgenluft. Wurde doch endlich ein Großserienmotorrad gebaut, daß den "Büffel-Gedanken" in sich trug. In den USA hatten derweil die Japaner mit gut gebauten, kleineren Maschinen und geschicktem

Marketing dem Markt neue Impulse gegeben und so einen Boden bereitet, auf dem auch wieder das Interesse an Großvolumigem sproß. Im September 1966 stand dann die V 7 auf der IFMA in Köln. Klacks nahm die "Büffel-Bombe" gleich anschließend mit zum Testen und zeigte sich hoch erfreut.

Diese Freude nahm mit den Kilometern auch nicht ab, da sich der Apparat als wirklich verlässlich, schnell und bequem erwies. Die heimischen Behörden und der lukrative Exportmarkt wurden zuerst von Guzzi beliefert, ab 67 konnten auch italienische Privatis in den Genuß des Dampfes aus Mandello kommen. Das wurde auch Zeit, hatte Guzzi sein traditionelles Publikum ja sehr lange vernachlässigt, die gute, alte Falcone wurde nur noch für Behörden gebaut.

Die V 7 sollte ihre Steherqualitäten schon bald unter Beweis stellen: Die Redaktion der "Motorrad" bekam vom "Guzzi-Röth" eine Maschine für einen spektakulären Test zur Verfügung gestellt. Eine serienmäßige V 7 sollte die Stecke Hamburg-Wien in kürzester Zeit mit Vollgas zurücklegen. Als Fahrer war Erwin Müller aus Leidenec vorgesehen. Am 27. November 1967 um 0 Uhr ging dieser auf die Reise. Trotz miserablen Herbstwetter und der Stadtdurchfahrt durch München war Müller nach 14 Stunden und 11 Minuten in der österreichischen Hauptstadt. Die Guzzi hatte gar nichts. So kam die zuverlässige Maschine zu dem Ehrennamen "Bahnburner".

Das Motorrad, das bald einen Liebhaberkreis in aller Welt haben sollte, wurde am Comer See ständig weiterentwickelt, besonders um die ständig nach mehr Hubraum, PS und Ausstattung dürstenden Amerikaner zu befriedigen. Nachdem man durch Aufbohren auf 757 ccm aus der V 7 die V 7 Spezial gemacht hatte, schob man 1969 die amerikanisch angehauchten Modelle Ambassador, Eldorado und California nach. Mit der Ambassador ging dann eine ganze Truppe (2 Solomachines und 1 Gespann) um Fritz Röth am 27. September 1969 wieder auf die "Bahn". Man wollte beweisen, welche Leistungen binnen 24 Stunden mit dem Tourer aus Mandello möglich waren. Gefahren werden sollte Hamburg-Wien und zurück. Gestartet wurde um 15 Uhr in Hamburg, die beiden Solofahrer, einer mit Sozia, fuhr nach Wien, zurück nach Hamburg und dann noch wieder bis ins Fränkische, bzw. in die Rhön. 2800 km in 24 h. Das Gespann fiel auf dem Rückweg von Wien nach 1700 km leider mit einem Tankriß aus.

Vorher (Juni 69) und kurz danach (Oktober 69) baute das Werk aus einer Serien V 7 ein Weltrekordmotorrad, das in zwei Hubraumversionen (740 und 780 ccm) mehrere Weltrekorde erkämpfte. So fuhr man 100 km mit 218 km/h, eine Stunde mit 217 km/h und 1000 km mit 205 km/h.

Dem ehemaligen Militärtraktortriebwerk hatten Carcanos Nachfolger also gehörig Beine gemacht, ohne daß sein Stehvermögen gelitten hatte. Unter den Ingenieuren im Werk war auch ein gewisser Ing. Lino Tonti. Tonti war schon bei mehreren italienischen Herstellern tätig gewesen und hatte sich auch durch eigene Konstruktionen von Sportmaschinen wie der Linto und der Paton einen Namen gemacht. Tonti war der durchaus richtigen Meinung, daß die V 7, so wie sie geartet war, zwar als Touren- und Behördenmotorrad ihre Meriten hatte, ein Sportmotorrad, wie es auch viele Guzzi-Fans verlangten, aber anders aussehen mußte. Der Motor hatte sein Temperament ja schon zur Genüge unter Beweis gestellt. Tonti entwickelte aus dem V 7 Konzept ein Motorrad, daß in seinen wichtigsten Elementen noch in den 90ern aktuell sein sollte. Er verringerte die Bauhöhe des Motors dadurch, daß er eine Bosch Drehstromlichtmaschine (die gleiche wie bei BMW) auf den vorderen Kurbelwellenstumpf transplantierte. Gleichzeitig verstärkte er das Gehäuse, um dem Triebwerk noch einige Zusatzpferdchen einzu-

Benelli



DUCATI

MAIORI-GUZZI



Erfahrung auf
italienischen Motorrädern

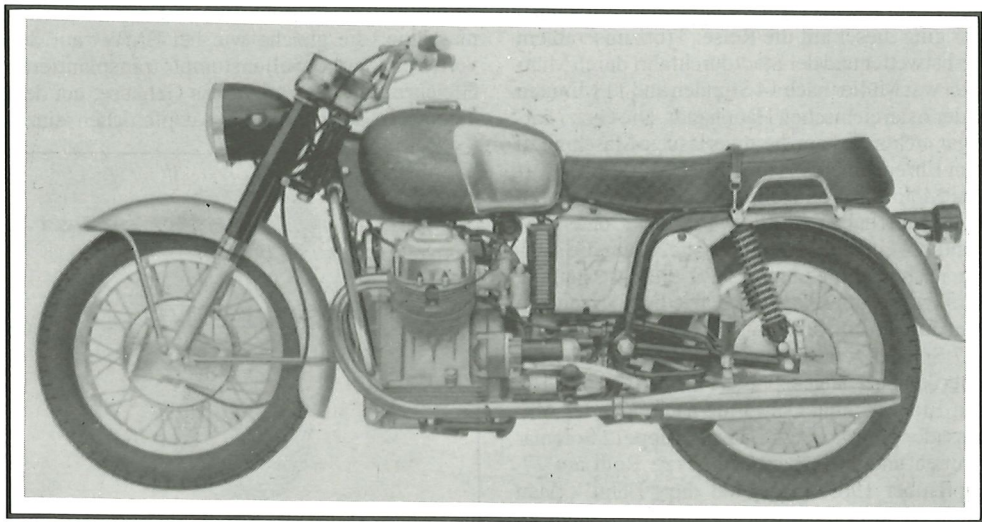
DEMHARTER GmbH

8880 Dillingen-Schretzheim
Telefon 09071/2837
Telefax 09071/8428

hauchen. Mit 52 PS war Tonti vorerst zufrieden. Durch die Verlegung der Lima an die Kurbelwelle war er in der Lage, einen Rahmen zu bauen, der sich so kompakt um das Triebwerk schmiegte, daß die neuentwickelte 750 ccm Sportmaschine, abgesehen vom nach wie vor enormen Radstand, eher die Maße einer 250er besaß. Das Motorrad mit dem neuen Rahmen sah nicht nur bullig und gedrungen aus, es bestach auch noch mit einer Straßen- und Schwerpunktlage, die der japanischen Konkurrenz um Lichtjahre vorausschien. Der überwiegend aus geraden Rohren zusammengesetzte Rahmen, dessen Unterzüge sich zum Motorausbau abschrauben ließen, war immer noch deutlich schneller als der leistungsgesteigerte Motor.

Premiere hatte die "750 Sport" getaufte Maschine zum ersten Male beim Langstreckenrennen "500 km von Monza" im Juni 71. Tonti hatte dem Motorrad auch noch einen hydraulischen Lenkungsämpfer, ein Fünfganggetriebe und in Höhe und Neigung verstellbare Lenkerstummel mit gegeben. Die vordere Bremse der V 7 war nach hinten gewandert, vorne verzögerte eine rennmä-

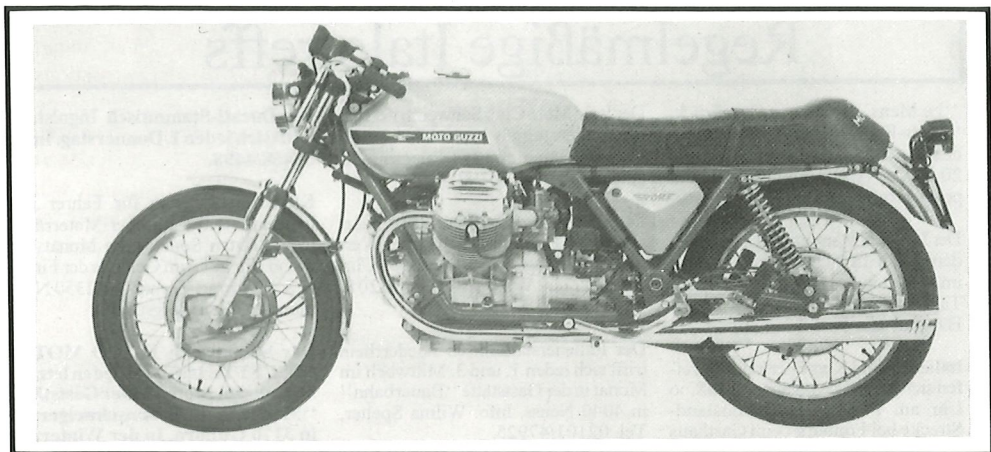
fragen der Meinung, man könnte für die 1967 sanft entschlafene Falcone einen modernen Nachfolger bauen. Das Ergebnis war die Nuovo Falcone, ein Motorrad, das nach dem Konstruktionsprinzip entstanden war: Viel Eisen macht stark! Auf dem Zivilmarkt nur mit Außenseiterchancen versehen, interessierten sich nicht nur italienische Behörden für den Kaltblüter. Das Motorrad hatte ausgesprochen gute Seiten: Es war Wartungs- und Reparaturfreundlich, Straßenlage und Bremsen, wie auch die Elektrik waren ohne Fehl und Tadel. Genauso wie der Fahrkomfort oder die aufrechte, bequeme Sitzposition. Auf der Negativseite schlug das hohe Gewicht von trocken vier Zentnern zu Buche, das bei 23 PS nur bedrückende Fahrleistungen zuließ. Dazu waren die beweglichen Massen im Ventiltrieb so groß, daß Dauerdrehzahlen über 4000 baldigen Exitus verhiessen. Die Zuladung war durch einen 3.50er Reifen auf dem Hinterrad auch nicht so üppig, und viele kleine Details hätte man besser machen können: Kettenschutz, Scheinwerferdurchmesser, Soziusrasten, Radausbau, etc. Ein rechter Erfolg stellte sich auch nicht wieder ein.



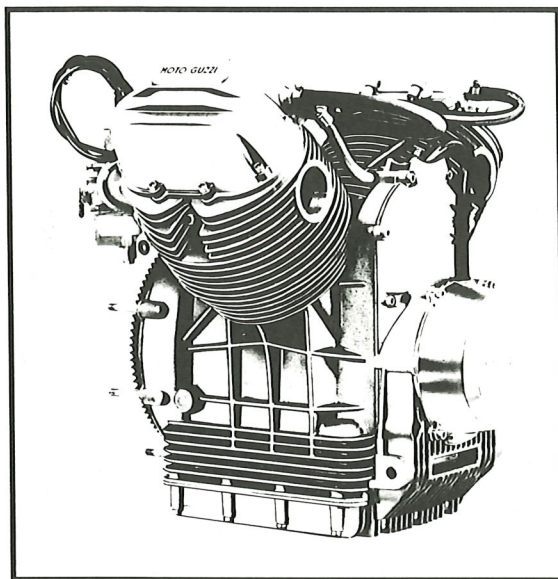
Mit der V7 begann für Guzzi ein neues Zeitalter.

ßig wirkende Doppelduplex. Praktiker wird es interessieren, daß (damals schon so eine Seltenheit wie heute!) das Hinterradschutzblech zwecks Raddemontage klappbar war. Dieses Fahrzeug war so überzeugend, daß Rahmen und Triebwerk für alle nachfolgenden großen Guzzis übernommen wurden und die Ur-V 7 eingestellt wurde. Gleichzeitig war man aufgrund von Kundennach-

Bei den großen Guzzis ging die Entwicklung aber recht positiv weiter, die Firma mit dem Adler im Wappen verdiente wieder Geld. Man munkelte von einem Verkauf Guzzis durch Treuhandholding an einen Privatmann, 1973 war es dann soweit. Ein argentinischer Industriemagnat namens Alessandro De Tomaso baute bereits in Italien Luxusautos und besaß 85% der Anteile an

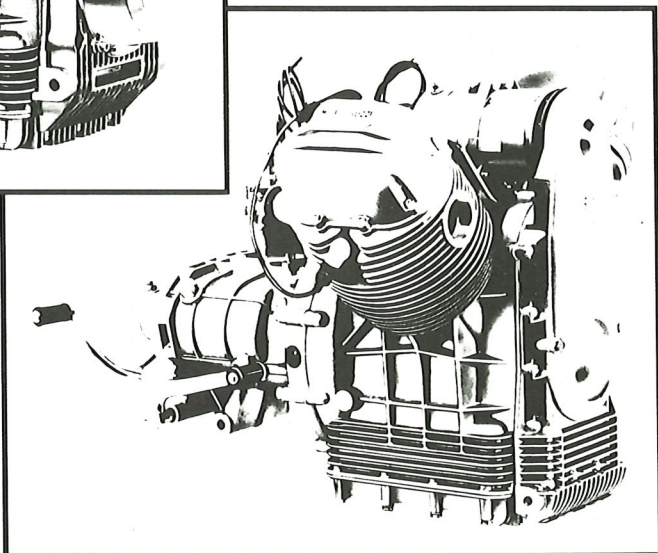


Lino Tonti machte aus der mächtigen V7 ein schlankes Sportmotorrad.



Links: Ab der 750 Sport saß die Lichtmaschine vorne direkt auf der Kurbelwelle.

Unten: Der Motor der V7 hatte die Lichtmaschine auf dem Motorgehäuse zwischen den Zylindern sitzen. Sie wurde von der Kurbelwelle über einen Keilriemen angetrieben.



Benelli. Bei Guzzi griff er zu ...
Wie es dann weiterging, und was
für heiße Eisen Tinto & Co noch
im Feuer hatten, davon bei einer
Fortsetzung....

Andy Schwietzer

Quelle: Gummikuh & Past
perfekt

Regelmäßige Italotreffe

„Le Mans“ Treffen in Osnabrück, „Bulls-Eye“, Mindenerstr. 194 jeden 2. + 4. Dienstag im Monat um 20.00 von April - Oktober (danach privat). Info: 0541/388336.

Der Laverda Stammtisch Linker Niederrhein trifft sich jeden 1. Montag im Monat in der Gaststätte „Berg u. Tal“ in 4150 Krefeld-Hüls an der B9. (Für alle Italo-Marken).

Italiener- und Klassikerfreunde treffen sich jeden Freitagabend ab 18.00 Uhr am Fuße der Schauinsland-Strecke bei Freiburg beim Gasthaus „Zum Start“. Ab 20.30 Uhr oder Regen in Freiburg, Pizzeria „Kronenbräu-Eck“, gegenüber Johannis-Kirche/Amt für öffentl. Ordnung. Info: 0761/64611.

Der Ducati-Club Schorndorf trifft sich zum Stammtisch an jedem 1. Freitag im Monat im Gasthaus „Adler“ in Plüderhausen um 20 Uhr. Infos von Karl Sprügel, Tel. 07361/78439.

Der Moto Guzzi Stammtisch Hannover trifft sich jeden Dienstag in den ungeraden Wochen ab 20 Uhr im Restaurant Nikopolis, Husarenstr. 7, 3000 Hannover-Vahrenwald. Info: Frank, Tel. 0511/417174.

Der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord e.V. findet jeden 1. und 3. Dienstag im Monat statt. Ab 20.00 Uhr in der Gaststätte „Zum deutschen Haus“ in 5168 Nideggen bei Düren statt. Info: Peter Kaulen, 02235/6417 wochent. ab 18 Uhr.

Moto Guzzi Stammtisch jeden Donnerstag ab 19.30 Uhr. Info: Tom 0731/82498.

GS-SZ-WF-BS aufgepaßt: Jeden 1. Samstag im Monat ab 15.00 Uhr treffen sich Fahrer ital. Motorräder in der Waldgaststätte „Zur Ohlei“ zwischen 3380 Hahndorf und Groß Dühren. Info: Tel. 05321/80627.

Der Ducati Club Cavallo e.V. Stuttgart trifft sich jeden 1. Freitag im Monat im Gasthaus „Sonne“ in Kornwestheim, Stammheimer Str. 70 um 20.00 Uhr. Info: Tel. 07141/241274.

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

Ducati-Stammtisch Rhein-Ruhr, Haus Hespertal, Hammer Str. in Essen-Werden alle 14 Tage freitags ab 20.00 Uhr. Info: Peter Wehling, Tel. 0208/474972.

Der Italienerstammtisch Niederrhein trifft sich jeden 1. und 3. Mittwoch im Monat in der Gaststätte „Bauerbahn“ in 4040 Neuss. Info: Wilma Spelter, Tel. 02101/47925.

Der Laverda-Stammtisch Idstein/Heftrich trifft sich jeden 4. Samstag eines Monats im „Zum Taunus“ in Heftrich.

Jeden Donnerstag trifft sich der Stammtisch des Moto Guzzi Club Friedrichshafen e.V. im Gasthaus „Zum Hirsch“ in Goppertsweiler bei Neukirch. Info: 07542/52107.

Ducati Stammtisch Berlin. Jeden 1. Montag im Monat in 1 Berlin 46, Nicolaistr. 69 um 20.00 Uhr. Info: 030/6618195.

Spaghetti- und Oldtimerfreunde treffen sich jeden 1. Freitag in den Vereinsstuben, 8891 Tödenried nahe A8, Ausfahrt Adelzhausen ab 19.30 Uhr. Info: 08258/225.

Der zwanglose Stammtisch des Bremer Italo Club trifft sich jeden ersten Mittwoch im Monat um 20 Uhr in der Kammerei, Fabrikhof in Delmenhorst. Info: Stefan Aumann, 04432/1610.

Die Berliner Morinisti treffen sich jeden 3. Donnerstag im Monat um 20 Uhr im Preussischen Landwirtschafts-, Reichssportfeldstr. 23, 1000 Berlin 19.

Der Ducati Stammtisch Rüdeshheim/Nahe trifft sich jeden 1. und 3. Montag im Monat im eigenen Clubraum bei Harald Pleines, 6551 Rüdeshheim, Schäferstr. 11. Rüdeshheim liegt 3 km westlich von Bad Kreuznach und nicht am Rhein.

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

Der Ducati-Stammtisch Ingolstadt trifft sich jeden 1. Donnerstag. Info: 08458/4498.

Klönsschnacktreffen für Fahrer italienischer und englischer Motorräder jeden letzten Sonntag im Monat um 10.00 Uhr auf dem Gelände der Firma H.S. Motorrad-Technik, in 2350 Neumünster, Gutenbergstr. 48.

Der Stammtisch ITALO MOTO-CICLETTE trifft sich jeden letzten Sonntag im Monat in der Gaststätte „Muckefuck“, Braunschweigerstr. in 3170 Gifhorn. In der Winterzeit um 16.00 Uhr. Info: 05832/2976.

Treffen für Italo-Freunde im Raum Mainz/Nieder-Olm jeden 2. Dienstag ab 20 Uhr in der „Ober-Olmer Waldgaststätte“ Kreuzung Lerchenberg, Ober-Olm, Essenheim. Info: Werner, 06136/5739 oder Stefan, 06131/471032.

Der Ducati-Stammtisch Bielefeld trifft sich jeden 1. Dienstag im Monat um 20 Uhr in Dreilinden bei Werther. Info: B. Willhausen, Tel. 05241/687283.

Jeden ersten Freitag im Monat treffen sich die Fahrer italienischer Maschinen im Cafe „Rieß“ in Tirschenreuth.

Der Ducati-Stammtisch Bad Kissingen/Schweinfurt trifft sich alle 3 Wochen am Donnerstag in KG o. SW. Info: 09721/85682.

Der Italo-Stammtisch trifft sich jeden letzten Freitag im Monat in der Gaststätte „Eisne Mühle“ in Grünsfeld ab 20.00 Uhr. Info: Markus, 09346/1282.

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

Der Italo-Stammtisch-Lindent trifft sich alle 4 Wochen im „Rosenkrug-Linden“ bei Westerstedde. Die Termine sind: 25.11., 23.12. ab 20.00 Uhr. Info: R. Bischoff, Tel. 04409/8140.

Italo-Stammtisch jeden 2. Freitag im Monat beim Pauli-Wirt zwischen 8260 Mühldorf und Neumarkt um 20.00 Uhr. Info: Josef Stark, Tel. 08631/2763.

Veranstaltungskalender

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

November

29.11.1992

Concurre des Ducati Owners Club of Victoria, Australien.

Dezember

05.12.-13.12.92

Moto Salon Bologna/Italien.

28.12.-31.12.92

„Tage der offenen Tür“ bei der Firma MAX in Pforzheim.
Info: MAX, Villingen Str. 7, 7530 Pforzheim, Tel. 07231/353921.

Januar

01.01.-02.01.93

Winter Rally für italienische Motorräder in Valle San Liberale in Italien.

Info: Biker's Restaurant, Valle San Liberale, 5, I-31010 Paderno del Grappa (TV), Tel. 0423/53250, Italien.

08.01.-10.01.93

Die Moto Guzzi Freunde Niederrhein laden zum 10. Jubiläumstreffen ein.

Info: Lollo, Tel. 0203/557564 oder Thomas, Tel. 02065/23022.

23.01.-25.01.93

2. National Ducati Rally auf dem Mac Park Track in Australien.

Februar

26.02.-07.03.93

Twins in Tassie, Zweizylindertreffen in Australien.

Info: P. Sack, Tel. 03/7548495, Australien.

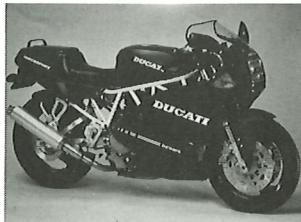
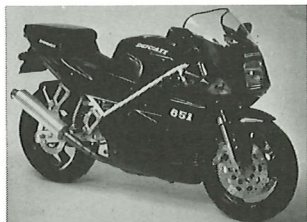
Oktober

18.10.-24.10.93

Motorradausstellung in Mailand/Italien.

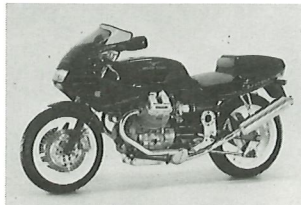
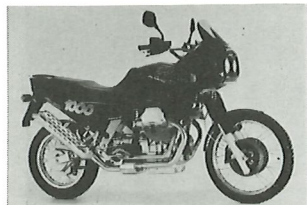
„Schaut doch vor Weihnachten mal rein“

Von der kleinsten Aprilia über Guzzi bis zur großen Ducati und in Kürze auch bimota zum Anfassen.



DUCATI

**Moto
Guzzi**



**Cagiva
und
bimota**

Carstens

Ducati- und Aprilia-Vertragshändler - Moto Guzzi Motorräder
Fedderinger Str. 10 • 2246 Hennstedt • Tel. 04836 /1550

IFMA-Nachlese

Die meisten Neuerungen haben wir ja schon im letzten Heft vorgestellt, doch das eine oder andere gibt es noch nachzutragen.

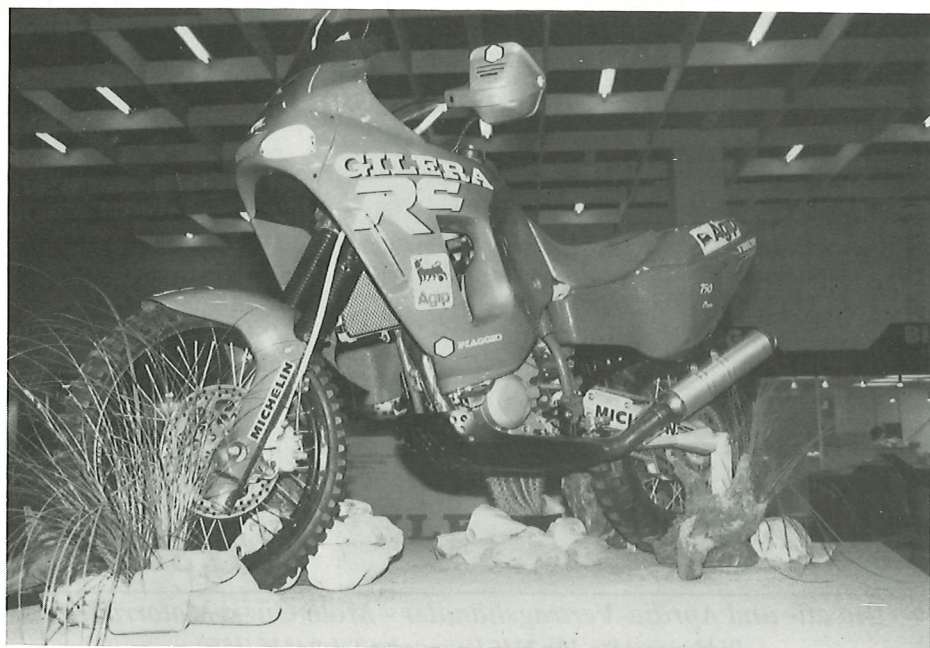
Ganz unterschlagen haben wir Euch die Marken Morini und Husqvarna.

Morini hat nichts Neues gezeigt. Die beiden ausgestellten Softchoppermodelle Excalibur werden seit ein paar Jahren auf jeder Ausstellung vorgezeigt.

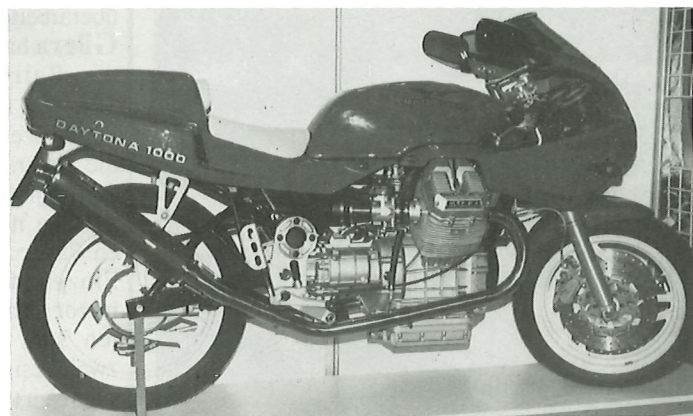
Husqvarna hat zwar keine neuen Motorräder gezeigt, aber die bestehende Modellpalette sinnvoll überarbeitet.



Husqvarna beschränkte sich auf Modellpflegemaßnahmen.



Von der erfolgreichen Rallye-Gilera soll eine Replica hergestellt werden.



Der holländische Auspuffhersteller BSM zeigte eine Auspuffanlage mit Kohlefaserschalldämpfern für die Moto Guzzi Daytona ohne den häßlichen Vorschalldämpfer unter dem Getriebe. Die Anlage kostet 1770 holländische Gulden und ist für den Straßenverkehr vermutlich zu laut.

Alle Modelle erhielten neue Sitzbänke und breitere Fußrasten für besseren Halt. Zusätzlich wurden durch leichtere Materialien hier und da ein paar Gramm eingespart. Bis auf leichtere Kolben blieben die Motoren unverändert, nur das Triebwerk der 360er Zweitaktmodelle wurde etwas überarbeitet. Die Auslaßsteuerung wurde verbessert und bei der CR 360 wuchs der Hub um einen Millimeter auf 74 mm. Jetzt beträgt der Hubraum



Hökenschnieder GbR

MOTO GUZZI

10 Jahre

Hökenschnieder GbR

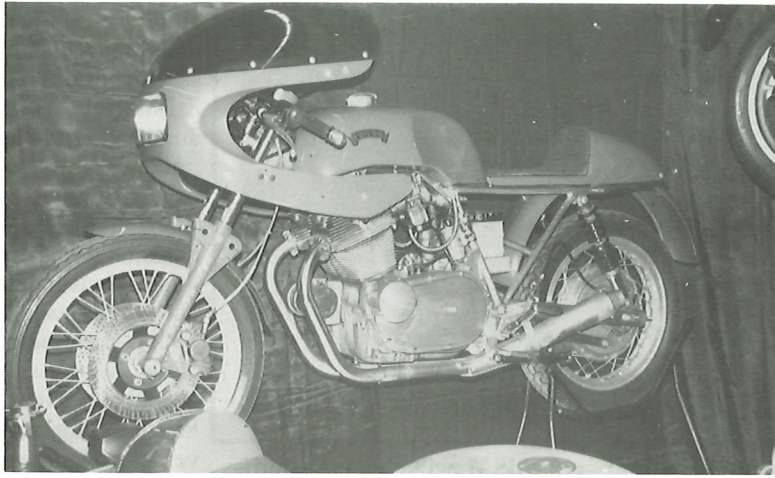
Moto Guzzi + Aprilia Vertragshändler

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

**Rufen Sie uns an: 0521/452445
und nutzen Sie unsere Erfahrung !**

Bielefeld

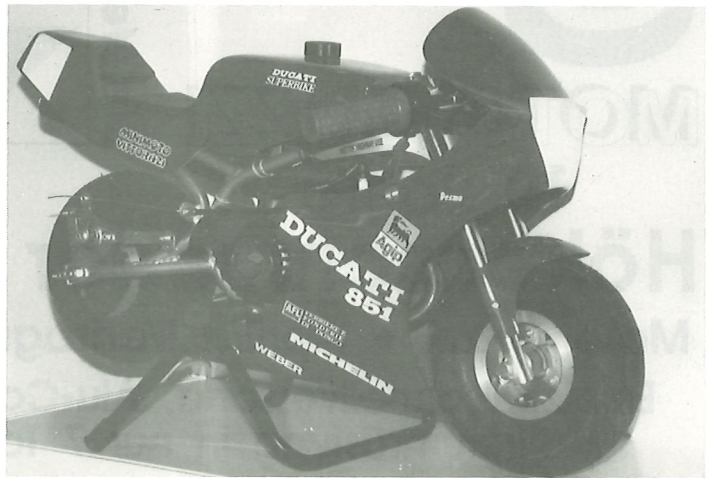




Der Egli-Händler Michael Niemann zeigte neben seiner Egli-Ducati, die er seit Jahren auf jeder Ausstellung präsentiert, diese Laverda 750 mit Egli-Fahrwerk. Während Egli-Laverdas bei uns recht unbekannt sind, erfreuen sie sich in England großer Beliebtheit.

353,6 ccm (vorher 348,8 ccm). Bei den Zweitakttern soll eine kürzere Leichtmetallschwinge in Verbindung mit einem um einen halben Grad reduzierten Lenkwinkel für bessere Handlichkeit sorgen. Bei den WR-Typen (straßenzulassungsfähige Enduros) kommen jetzt die Upsidedown-Gabel und das Zentralfederbein vom japanischen Hersteller Showa. Die CR-Fahrzeuge (Crosster ohne Beleuchtungseinrichtung) haben die gleiche Gabel aber der hintere Stoßdämpfer stammt aus dem Hause Öhlins. Bei den Viertakttern kommen neue Ventile zum Einsatz und die Federelemen-

auch nach Deutschland importiert werden soll, ist nicht entschieden. Der 600 Nordwest wurde als kleine Schwester die 350 Nord Cape zur Seite gestellt.



Die Sporterfolge von Ducati sind auch an den kleinsten Zweirädern, den Mini-Bikes, nicht spurlos vorbeigegangen. Etwas mehr als drei PS beschleunigen das Zwergenmoped auf ca. 60 km/h.

te wurden überarbeitet. **Gilera** hatte die Rallye-Enduro RC 750R gezeigt, die als erstes Serienmotorrad den neuen 750 ccm-Einzylindermotor erhalten soll. In zwei Designvarianten wurde die CX 125 gezeigt, die schon 1989 ihre Premiere auf dem Mailänder Salon hatte. Ob sie nun

gehört - gesehen - gelesen

Bremszange für Aprilia

Team Metisse, Hauptstr. 1, 4508 Bohmte 2, bietet die Bilett-Sechskolbenbremszangen, die wir in Heft Nr. 39 vorgestellt haben, jetzt auch für die Aprilia AF 1 125 an.

Bike des Jahres 1992

Unsere Kollegen von der Zeitschrift "motorrad, reisen & sport" haben ihre Leser das "Bike des Jahres" wählen lassen. Die ersten drei Plätze gingen natürlich an Motorräder aus Nippon (Honda CBR 900 RR, Honda VFR 750 F, Suzuki GSX-R 750), aber auf den fünften Platz wurde die Ducati 900 SS gewählt. Mit 6,2 % erhielt sie mehr als doppelt so viele Stimmen wie im Vorjahr. (1991 belegte die 900 SS mit 2,8% den achten Platz.) Man sieht deutlich, Ducati ist auf dem Vormarsch. Mit ein paar Stimmen mehr hätte die Ducati sogar Platz drei belegen können. Die dort platzierte Suzuki GSX-R 750 hat nur 0,2 % mehr Stimmen erhalten. Und bei 12000 Einsendungen sind 0,2 % gerade mal 24 Stimmen!! Es haben also nur 24 Stimmen zum dritten Platz gefehlt.

AGV produziert in Rußland

Der italienische Helmhersteller AGV hat in einem Zweigwerk im russischen Minsk die Produktion aufgenommen. Dort sollen im nächsten Jahr 300 000 Helme aus Fiberglas, Kohlefaser und Kevlar produziert werden. Von der Firma AGV stammt auch der bei Italo-Fahrern so beliebte Agostini Replica Helm in grün-weiß-rottem Design.

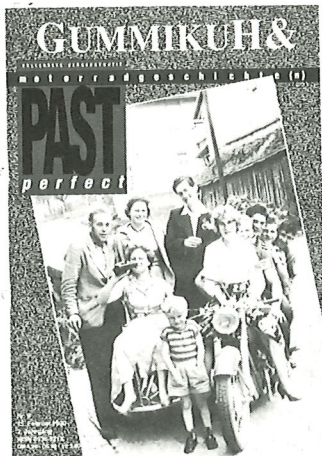
Neuer Ducati-Katalog

Rechtzeitig zur Bastelzeit hat die Firma Kämna, Brügger Str. 27, 2802 Otterstedt, Tel. 04205/8707 ihren neuen Katalog fertiggestellt. Auf 48 Seiten werden Zubehör- und Tuningteile für die neueren Ducatis ab 750 Sport angeboten. Der Katalog kostet 15 DM.

Ducati 851 als Modell

Der italienische Modellhersteller Protar will demnächst ein Modell der Ducati 851 Superbike auf den Markt bringen.

Garantiert autofrei



GUMMIKUH & PAST perfect ist der zugegebenermaßen relativ ungewöhnliche Titel unseres Magazins über Motorräder der 50er, 60er und 70er Jahre.

Ein pralles Magazin voller Erfahrungsberichte, Technik-Serien, Ersatzteil-Tips, Reparaturratschläge, Terminen und, und, und...

Und das alle vier Wochen!

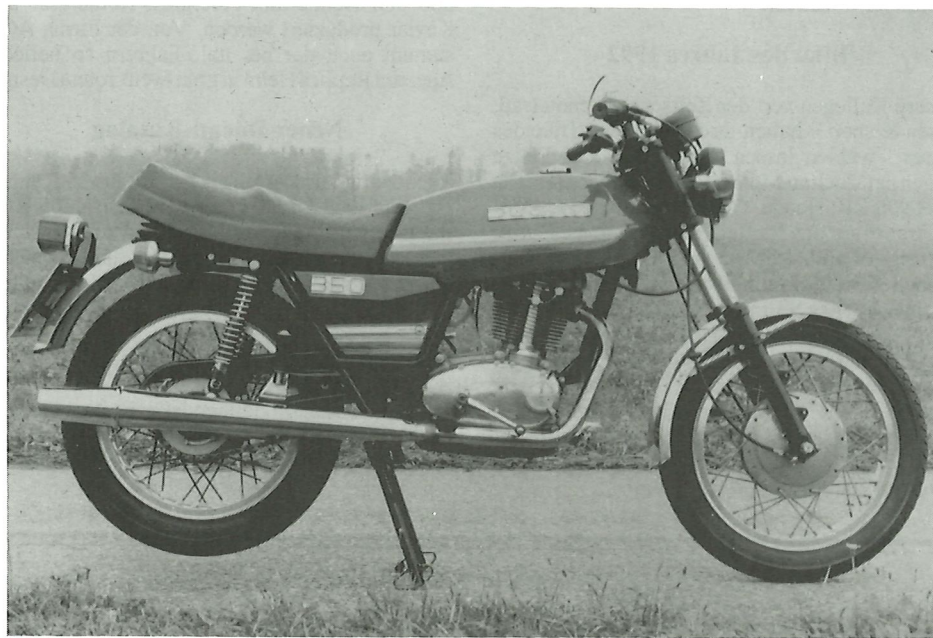
Neugierig geworden?

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

GUMMIKUH-Verlag, Am Deich 57h, 2800 Bremen 1

Die Saison ist voll im Gange, trotzdem nehme ich mir jetzt die Zeit für meine Ducati-Einzyylinderstory. Genaugenommen ist die Ducati 350 Forza meine vierte Einzyylinder-Duc; wen es mal erwischt hat, kommt nicht mehr davon los!

Viva Espania - Forza Ducati



Diese Ducati stammt nicht aus Italien sondern aus Spanien.

Im März 91 waren noch "Lagerbestände" von spanischen Einzyylinder-Ducatis zu haben. Also nix wie hin zu Demharter nach Dillingen, wo sie standen.

Ganz einsam in einer verstaubten Lagerhalle im Halbdunkel waren sie schön verstreut unter allerlei anderen Italos. Der erste Eindruck war ein mittlerer Schock über den leicht angegammelten Zustand der 350er. Es gab nur noch die Tourenversion mit 24 PS, aber alle noch nicht bewegt. Alle hatten Lackschäden und einen häßlichen schwarz lackierten Motor. Trotzdem habe ich zugeschlagen und mir die Beste ausgesucht.

Die Technik (12Volt, elektron. Zündung, Exzeterschwinge, Doppelrohrrahmen anders als Original) war mir gut geeignet für einen Aufbau. Über den Preis waren wir uns schnell einig, eine Woche später stand sie in der eigenen Garage.

Nach ein paar Kicks auf den Starter erweckte sie mit kernigem Schlag zum Leben und lief auf Anhieb sauber. So wurde dann im Juni eine Putz- und Pflegeweche eingelegt. Jetzt kam langsam Laune auf. Als nächstes stand die Hauptuntersuchung beim TÜV auf dem Programm, weil die Zulassung wegen der langen Standzeit trotz

Blankobrief erloschen war! Vor dem Termin wollte ich nur noch schnell die Motoreinstellung prüfen. Insbesondere die Ventile und die Zündung, die Fahreigenschaften hatten sich als in Ordnung erwiesen. Nach dem Abnehmen des Zylinderkopfdeckels traf mich fast der Schlag! Die Dichtflächen waren auch schwarz mitlackiert und noch schlimmer - Spritzlack im Motorinnern!

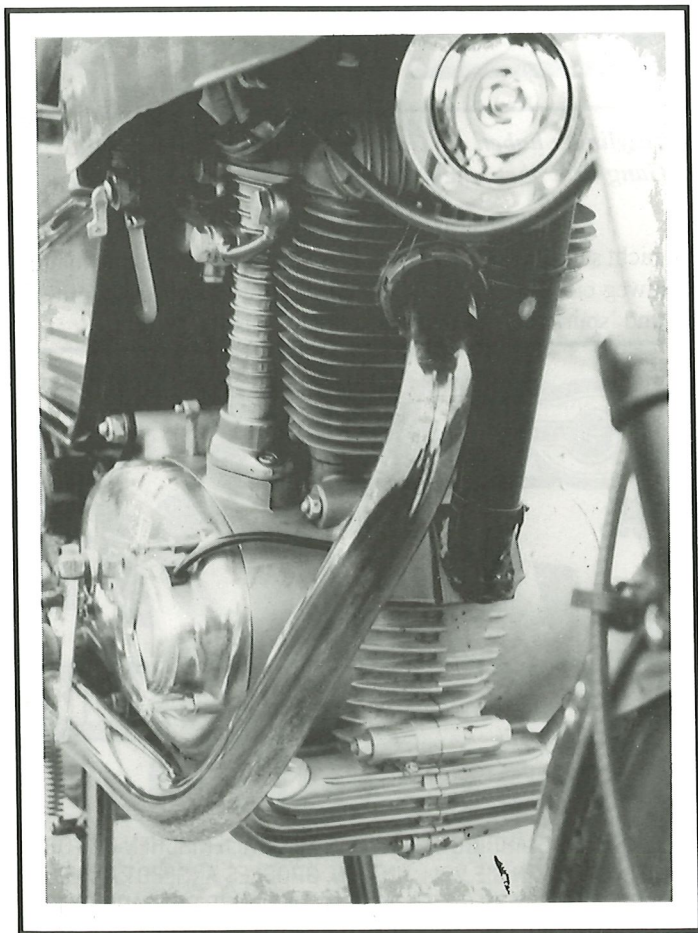
Es war also eine Motorzerlegung und Säuberung fällig, der TÜV mußte warten. Und von vornherein war sicher, daß jetzt alle Arbeiten am Motor mit größter Sorgfalt erledigt werden sollten.

Die Demontage förderte schlampig entgratete Teile (Getriebe, Kurbelwelle, Kegelräder) zutage, die Seitendichtflächen waren ebenfalls mitlackiert, das Getriebe war lieblos ausdistanziert und die Ölpumpenritzel waren Schrott und mit zuviel Spiel. Aber über den Winter hatte ich ja Zeit, übers Jahr fuhr ich die Le Mans II.

Bei der Gelegenheit erhielt der Zylinderkopf bleifreie Ventilsitze, eine verstärkte Ölpumpe von DSM. Als erstes aber mußte die schwarze Farbe runter, da half nur sand- und glasperlenstrahlen. Dann wurden die Deckel poliert, ebenso das Königswellenrohr. Insbesondere

die mühsame Säuberung der Innereien nahm viel Zeit in Anspruch. Und im Februar schließlich ging es an den Zusammenbau. Erfahrungsge-
mäß ist die genaue Ausdistanzierung des Getriebes, des Steuertriebs und der Kurbelwelle sehr wichtig.

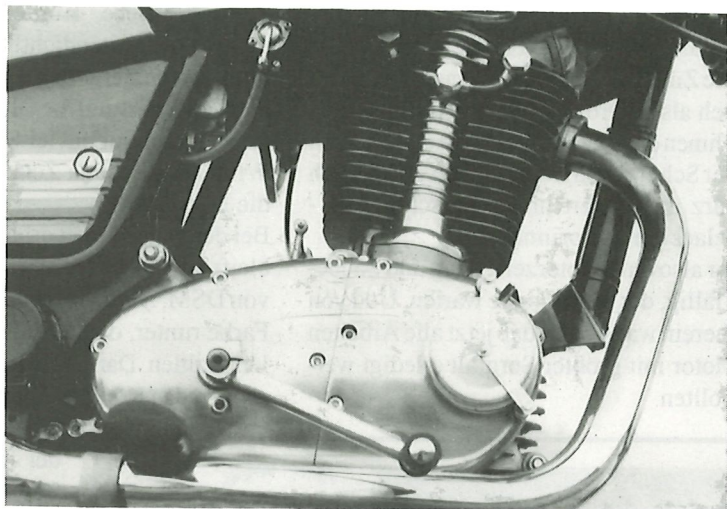
Zuviel Spiel führt beim Getriebe zu abgebrochenen Zahnradklauen, beim Königswellenantrieb bekommt man starke Laufgeräusche und die Kurbelwelle darf nicht seitlich wandern, weil sich sonst das Kegelradspiel verstellt! Aber natürlich ist zu wenig "Spiel" auch schädlich, die Kugellager gehen kaputt. Man sollte sich bei dieser Arbeit viel Zeit lassen - es lohnt sich! Anfang März lief sie dann wie gewünscht und der TÜV wurde mit einem properem Motorrad gemeistert.



Der Motor wurde vom schwarzen Lack befreit.

Die Maschine hatte bis jetzt (knapp 4000 km) keine Probleme, die zurückhaltende Leistung wurde nach ca. 2000 Einfahrkilometern immer besser. Der Motor erreicht noch im 5. Gang locker Drehzahlen über 7000 Umdrehungen, aber da nehme ich sowieso das Gasweg. Dies

entspricht echten 150 Sachen, nicht schlecht was! Das Fahrwerk ist schlichtweg ein Gedicht, unheimlich handlich und spurtreu.



Die Ducati-Einzylinder haben die Gangschaltung auf der rechten Seite. Der erste Gang liegt oben, die anderen Gänge werden nach unten geschaltet.

Nur die vordere Trommelbremse ist manchmal überfordert. Aber zusammen mit der Fußbremse reichts aus.

DUCATI

CAGIVA

SCHAJOR

aprilia

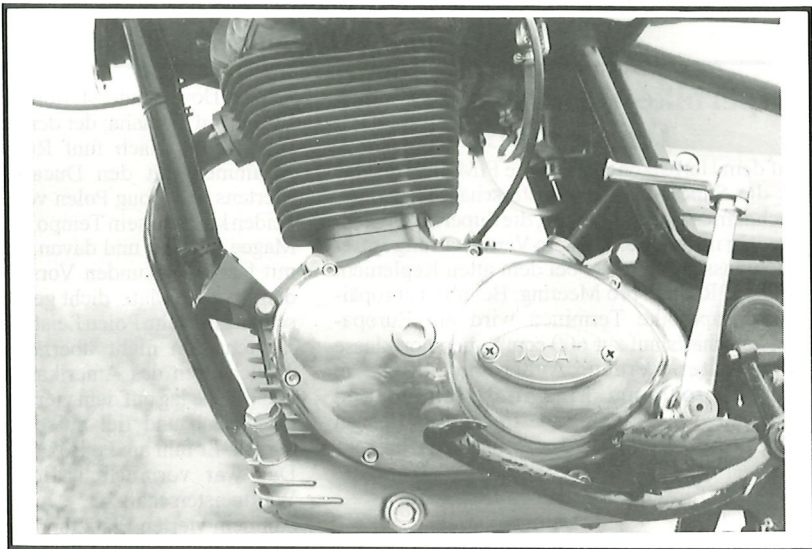


8261 Tüßling
0 86 33 / 14 79

MOTO GUZZI

UNSERE 14 JÄHRIGE ERFAHRUNG MIT ITALIENISCHEN MOTORRÄDERN, KÖNNEN SIE VOLL NUTZEN. GROSSES ANGEBOT AN NEU- UND GEBRAUCHTEILEN ZU GUTEN PREISEN. NEU- UND GEBRAUCHTMOTORRÄDER, LAFRANCONI UND 480 KRÜMMER MIT TÜV UND VIELES MEHR.

Ich muß sagen, ich habe den Kauf noch keinen Tag bereut. Eskamen von diesem Typ nur 27 Maschinen von Mototrans nach Deutschland. Die Firma ging ja leider Konkurs, das genaue Baujahr ist mir nicht bekannt. Wenn man sich mal an die eigenwillige

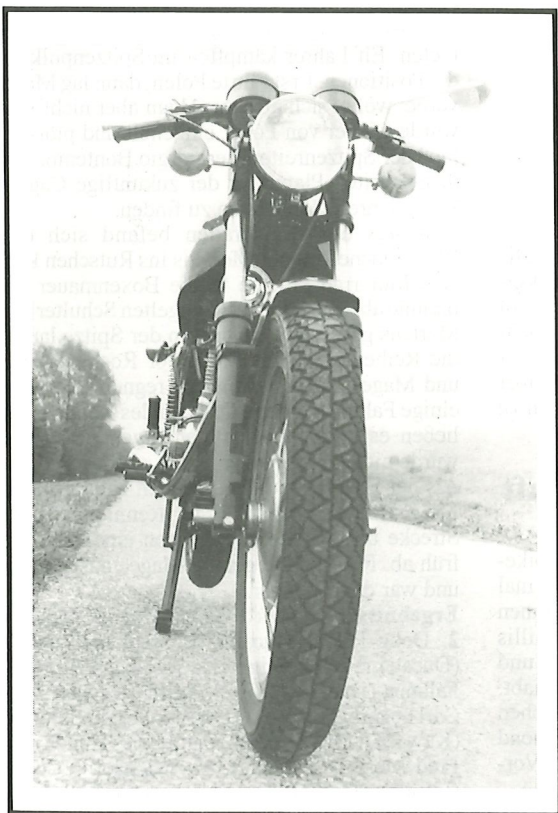


Links vor dem Motor sitzt der Öleinfüllstutzen

(typisch spanische) Optik gewöhnt hat und die Vorurteile überbord wirft, wird man viel Spaß haben. Sie ist der volle Exote, der letzte Mohikaner und leider ein völlig unterbewertetes Samlerstück. Mit sonoren Italo-Grüßen
Karl

Technische Daten:
 Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit einer über Königswelle angetriebenen, obenliegenden Nockenwelle.
 Fünfganggetriebe mit Mehrscheiben-Ölbaddkupplung.
 Bohrung x Hub: 76 x 75 mm
 Hubraum: 340 ccm
 Leistung: 24 PS

Die Ducati 350 Forza aus Spanien ist eine schlanke Erscheinung.



Superbike-Weltmeisterschaft Termine 1993

Auf dem Herbstkongreß hat die FIM die Termine für die Superbike-Weltmeisterschaft festgelegt. Nachdem es Vorschläge gab, die Superbikes nächstes Jahr nur noch einmal pro Veranstaltung antreten zu lassen, bleibt es bei dem alten Reglement mit zwei Rennen pro Meeting. Bei allen europäischen Superbike Terminen wird ein Europameisterschaftslauf zur 600 ccm Supersportklasse veranstaltet werden. Außerdem sollen im Rahmenprogramm Einzylinderrennen und Seitenwagen-WM-Läufe stattfinden. Ein Besuch der Superbike-WM wird also nächstes Jahr attraktiver.

Folgende Termine wurden veröffentlicht:

12.04.	Donington/GB
09.05.	Hockenheim/D
30.05.	Albacete/E
13.06.	Estoril/P
11.07.	Zeltweg/A
18.07.	Brünn/CS
08.08.	Anderstorp/S
22.08.	Johor Bahru/MAL
29.08.	Sugo/J
12.09.	Le Mans/F
26.09.	Monza/I
24.10.	Phillip Island/AUS
31.10.	Mainfield/NZ
14.11.	Mexico City/MEX

Da der Veranstalter der Superbike-WM, die Flammini-Gruppe, jetzt versucht, nach dem Vorbild der neugestalteten Straßenweltmeisterschaft von den Veranstaltern der einzelnen Rennen mehr Geld zu verlangen, können sich noch der eine oder andere Termin verändern, da die Streckenbetreiber nicht bereit sind, die hohen Geldforderungen zu erfüllen.

Superbike-Weltmeisterschaft in Australien

Die letzten beiden Veranstaltungen zur Superbike-Weltmeisterschaft fanden in Übersee statt. 2 mal 2 Rennen bei den maximal 80 Punkte zu gewinnen waren. Rein rechnerisch hätten noch Rob Phillis (Kawasaki), Giancarlo Falappa (Ducati) und Fabrizio Pirovano (Yamaha) Titelchancen gehabt. Aber eigentlich war klar, daß der Titel zwischen den Ducati-Fahrern Doug Polen und Raymond Roche entschieden wird. Mit 16 Punkten Vorsprung kam Polen nach Australien.

Auch in Down Under startete der Gastfahrer Kevin Magee auf Yamaha, der den ersten Lauf deutlich beherrschte. Nach fünf Runden setzte er sich zusammen mit den Ducati-Fahrern Stephane Mertens und Doug Polen vom Feld ab. Doch die beiden konnten sein Tempo nicht lange halten und Magee fuhr auf und davon. Er gewann den Lauf mit fast 10 Sekunden Vorsprung. Polen lag auf dem zweiten Platz, dicht gefolgt von Mertens. Es schien, als wenn Polen Leistungsmangel hatte und Mertens ihn nicht überholen wollte, um die Titelchancen des Amerikaners nicht zu gefährden. Roche lag auf dem vierten Platz, kam von der Strecke ab und fiel auf den vierzehnten Platz zurück. Er fuhr an die Box, um sich zu beruhigen. Das war vermutlich die Entscheidung der Weltmeisterschaft.

Auf dem vierten Platz fuhr nun Aaron Slight auf Kawasaki, gefolgt vom Ducatisti Giancarlo Falappa. Sechster wurde Rob Phillis auf Kawa vor Carl Fogarty, der diesmal auch eine Kawasaki einsetzte.

Der zweite Lauf war an Spannung kaum zu überbieten. Elf Fahrer kämpften im Spitzenpulk um die Positionen. Erst führte Polen, dann lag Magee vorne, wollte sich absetzen, kam aber nicht weg, wurde wieder von Polen eingeholt und plötzlich hieß der Spitzenreiter Piergiorgio Bontempi. Auf dem zweiten Platz war der zukünftige Cagiva-Werksfahrer Mat Mladin zu finden.

Eingangs der Zielgeraden befand sich eine Wasserlache, auf der Mertens ins Rutschen kam, sein Motorrad krachte in die Boxenmauer und brannte ab. Mit einer ausgekugelten Schulter kam Mertens glimpflich davon. An der Spitze lautete die Reihenfolge jetzt Polen vor Roche, Mladin und Magee. Als es anfang zu regnen, rechneten einige Fahrer mit dem Abbruch des Rennens und ließen es etwas vorsichtiger angehen. Aber es wurde nicht abgebrochen.

Als der Führungspulk zur letzten Runde auf die Zielgerade einbog, stand der Rennleiter an der Strecke und winkte das Rennen eine Runde zu früh ab. Roche hatte gerade Magee ausgebremst und war damit Sieger.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Kevin Magee (Yamaha); **2.** Doug Polen (Ducati); **3.** Stephane Mertens (Ducati); **4.** Aaron Slight (Kawasaki); **5.** Giancarlo Falappa (Ducati); **6.** Rob Phillis (Kawasaki); **7.** Carl Fogarty (Kawasaki); **8.** Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); **9.** Malcom Campbell (Honda); **10.** Fred Merkel (Yamaha); **11.** Michael O'Connor (Honda); **12.** Fabrizio Pirovano (Yamaha); **13.**

Martin Craggill (Kawasaki); 14. Jeffrey de Vries (Yamaha); 15. Peter Guest (Yamaha).

2. Lauf: 1. Raymond Roche (Ducati); 2. Kevin Magee (Yamaha); 3. Aaron Slight (Kawasaki); 4. Doug Polen (Ducati); 5. Mat Mladin (Kawasaki); 6. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 7. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 8. Michael O'Connor (Honda); 9. Rob Phillis (Kawasaki); 10. Scott Doohan (Yamaha); 11. Martin Craggill (Kawasaki); 12. Fred Merkel (Yamaha); 13. Jeffrey de Vries (Yamaha); 14. Troy Corser (Yamaha); 15. Kirk McCarthy (Suzuki).

Superbike-Weltmeisterschaft in Neuseeland

Mit einem Vorsprung von 26 Zählern kam Doug Polen zum letzten Rennwochenende der Superbike-Weltmeisterschaft 1993 nach Mainfield in Neuseeland. Der einzige, der ihm den Titel noch streitig machen konnte, war Raymond Roche, aber der hatte nur eine Chance, wenn Polen in einem der beiden Läufe ausfallen würde.

Im ersten Rennen hatte der Yamaha-Fahrer Fabrizio Pirovano den besten Start und er konnte sich elf Runden an der Spitze behaupten. Dahinter kämpften in einem großen Pulk Giancarlo Falappa (Ducati), Fred Merkel (Yamaha), Aaron Slight (Kawasaki), Piergiorgio Bontempi (Kawasaki), Doug Polen (Ducati), Raymond Roche (Ducati), Rob Phillis (Kawasaki) und Adrian Morillas (Yamaha) um die Plazierungen. Slight löste Pirovano an der Spitze ab, aber nach zwei Runden mußte er Polen vorbeilassen. Doch der wurde schnell von seinem Teamkollegen Falappa ausgebremst. Drei Runden lang konnte Falappa die Angriffe von Polen abwehren, dann bekam er Getriebe Probleme und mußte aufgeben. Auf dem zweiten Platz lag Roche, der auch über Schwierigkeiten beim Hochschalten klagte. Zwei Runden vor Schluß wurde er noch von Slight auf den dritten Platz verwiesen. Mit diesem Ergebnis hatte sich Polen den WM-Titel gesichert.

Im zweiten Lauf dominierte ganz klar Giancarlo Falappa, der fast einen Start-Ziel-Sieg vorgeführt hätte. Andauernd wurde er von Polen attackiert, der es in der vorletzten Runde auch schaffte, kurz die Führung zu übernehmen. Aber Falappa konterte sofort und gewann das letzte Rennen mit 0,01 Sekunden Vorsprung. Hinter den beiden hatte sich das Feld auseinandergezogen. Auf Rang drei fuhr Aaron Slight mit einem komfortablen Vorsprung vor Roche. Auf dem fünften Rang lag

Pirovano, dem sein Teamgefährte Merkel wie ein Schatten folgte. Aber Merkel fand keine Möglichkeit zum Überholen.

Ergebnisse: 1. **Lauf:** 1. Doug Polen (Ducati); 2. Aaron Slight (Kawasaki); 3. Raymond Roche (Ducati); 4. Rob Phillis (Kawasaki); 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 6. Fred Merkel (Yamaha); 7. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 8. Scott Doohan (Yamaha); 9. Daniel Amatriain (Ducati); 10. Troy Corser (Yamaha); 11. Tony Rees (Yamaha); 12. Russel Josiah (Kawasaki); 13. Paul McQuilkin (Suzuki); 14. Mike King (Ducati); 15. Scott Buckley (Yamaha).

2. Lauf: 1. Giancarlo Falappa (Ducati); 2. Doug Polen (Ducati); 3. Aaron Slight (Kawasaki); 4. Raymond Roche (Ducati); 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha); 6. Fred Merkel (Yamaha); 7. Rob Phillis (Kawasaki); 8. Scott Doohan (Yamaha); 9. Daniel Amatriain (Ducati); 10. Troy Corser (Yamaha); 11. Christer Lindholm (Yamaha); 12. Tony Rees (Yamaha); 13. Paul McQuilkin (Suzuki); 14. Russel Josiah (Kawasaki); 15. Scott Buckley (Yamaha).

WM-Endstand: 1. Doug Polen (Ducati) 371 Punkte; 2. Raymond Roche (Ducati) 336 P.; 3. Rob Phillis (Kawasaki) 289 P.; 4. Giancarlo Falappa (Ducati) 279 P.; 5. Fabrizio Pirovano (Yamaha) 278 P.; 6. Aaron Slight (Kawasaki) 239 P.; 7. Stephane Mertens (Ducati) 182 P.; 8. Daniel Amatriain (Ducati) 154 P.; 9. Carl Fogarty (Ducati) 134 P.; 10. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 127 P.

Weniger Ducati-Werksfahrer 1993

Ducati will das werkseitige Engagement in der WM straffen. Mit sechs Werksfahrern (Polen, Falappa, Tardozzi, Roche, Mertens und Amatriain) war die Rennabteilung heuer überfordert, was sich durch die vielen technischen Defekte in diesem Jahr zeigte. Möglich ist, daß es '93 zwei Teams mit je zwei Fahrern geben wird. Das offizielle Werksteam könnte wieder Uncini leiten, für das zweite Team erhielt Roche die Zusage.

Eraldo Ferracchi, der 1991 seinen Schützling Doug Polen zum Weltmeister machte, wird sich vermutlich aus der WM zurückziehen und sich auf die Amerikanische Meisterschaft beschränken. Hintergrund ist wohl, daß Ducati ihm 1992 entgegen den Vereinbarungen Franco Uncini als Teamchef vorgesetzt hatte. Polen wird gegebenenfalls mit Ferracchi nach Amerika zurückkehren.

Roche möchte 1993 ein Ducati-Team mit zwei Fahrern leiten. Einer der Fahrer wird Giancarlo Falappa sein. Als zweiter Pilot sind Polen, Phillis oder Amatriain im Gespräch.

Superbike-DM in Assen/NL

Der erste Lauf wurde auf einer nassen Strecke gestartet. Zuerst führte der Lokalmatador Johnny Verwijst auf Kawasaki, doch als er durch einen Highsider fast abgeworfen wurde, konnte der Yamaha-Pilot Roger Kellenberger die Führung übernehmen. Andreas Hofmann schob seine Kawasaki auf Platz zwei. Verwijst war nun dritter vor Peter Rubatto auf Yamaha. Kellenberger setzte sich ab, während Ernst Gschwender (Kawasaki), Udo Mark (Yamaha) und Edwin Weibel (Ducati) zu den Verfolgern aufschlossen. Verwijst übernahm Platz zwei und versuchte Kellenberger einzuholen. Die Kawasakis von Gschwender und Hofmann versuchten wiederum Verwijst einzuholen und Weibel mußte sich um seinen fünften Platz keine Sorgen machen, da die Reifen von Mark nachließen.

Im zweiten Lauf war es trocken und zuerst führte Jeffry de Vries auf Yamaha, doch Kellenberger übernahm schnell die Spitze und konnte sich zuerst absetzen. Auf den Plätzen drei, vier und fünf befanden sich Hofmann, Weibel und Gschwender, als das Rennen abgebrochen wurde, weil nach einem Sturz in der Schikane mehrere Motorräder brannten.

Nach dem Neustart führten die beiden Holländer de Vries und Verwijst. Kellenberger lag vor Gschwender auf dem dritten Rang und die beiden Titelaspiranten Hofmann und Weibel pflügten sich nach einem schlechten Start im Duett durch das Feld. An der Spitze stürzte Verwijst und Kellenberger erbeute den zweiten Platz. Gschwender ließ in der letzten Runde Weibel und Hofmann vorbei. Das Ergebnis des zweiten Laufes ergab sich durch die Addition des abgebrochenen Rennens und des Neustarts.

Edwin Weibel war mit 13 Punkten Vorsprung nach Holland gekommen und hat jetzt vor dem letzten Rennen in Most nur noch drei Zähler mehr als Hofmann.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Roger Kellenberger (Yamaha); 2. Johnny Verwijst (Kawasaki); 3. Andreas Hofmann (Kawasaki); 4. Ernst Gschwender (Kawasaki); 5. Edwin Weibel (Ducati); 6. Karl Truchsess (Kawasaki); 7. Toni Heiler (Yamaha); 8. Peter Rubatto (Yamaha); 9. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 10. Rainer Jänisch (Suzuki); 11. Claus Ehrenberger (Suzuki); 12. Oliver Schmidt (Kawasaki); 13. Mile Pajic (Kawasaki); 14. Bernhard Schick (Ducati); 15. Gerard van der Wal (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Jeffry de Vries (Yamaha); 2. Roger

Kellenberger (Yamaha); 3. Andreas Hofmann (Kawasaki); 4. Ernst Gschwender (Kawasaki); 5. Edwin Weibel (Ducati); 6. Udo Mark (Yamaha); 7. Bernd Caspers (Yamaha); 8. Karl-Heinz Hennemann (Yamaha); 9. Thomas Stocker (Suzuki); 10. Bernhard Schick (Ducati); 11. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 12. Rainer Jänisch (Suzuki); 13. Toni Heiler (Yamaha); 14. Gerard van der Wal (Kawasaki); 15. Claus Ehrenberger (Suzuki).

Superbike-DM in Most Finale in der CSFR

Drei Punkte Vorsprung brachte der Ducati-Fahrer Edwin Weibel mit zum Saisonfinale nach Most. Es versprach, ein spannender Titelkampf zwischen ihm und Andreas Hofmann zu werden. Während Hofmann die zweitbeste Trainingszeit erzielt hatte und damit in der ersten Startreihe stand, mußte Edwin Weibel aus der zweiten Reihe starten. Hofmann hatte den besten Start, doch Weibel war auch gut weggekommen und lauerte schon auf seine Chance. In der dritten Runde übernahm die Ducati von Weibel die Führung. Hinter Weibel und Hofmann kamen Ernst Gschwender (Kawasaki) und Roger Kellenberger. Kellenberger konnte Gschwender überholen. An der Spitze schien sich nichts mehr an den Positionen zu ändern, dann wurde Weibel aber beim Überunden aufgehalten. Hofmann konnte aufschließen und in der letzten Runde riskierte Hofmann alles, übernahm die Führung und siegte mit 43 Hundertstelsekunden Vorsprung vor Weibel. Damit hatten Hofmann und Weibel beide 181 Punkte, aber Weibel mußte noch drei Punkte als Streichresultat abziehen. Für Hofmann würde es also reichen, im letzten Rennen direkt hinter Weibel ins Ziel zu kommen.

Im zweiten Lauf lag zuerst Kellenberger vorne vor Karl-Heinz Hennemann. Auf dem dritten Platz fuhr Weibel und Hofmann kam auf dem fünften Rang hinter Gschwender. Hennemann fiel in Runde sechs auf die vierte Position zurück und vier Runden später mußte er auch Hofmann vorbeilassen. Hofmann holte seinen Teamkollegen Gschwender ein, der ihn natürlich passieren ließ. Als Hofmann sich verschaltete, fuhr Gschwender wieder vorbei. Obwohl sicherlich klar war, daß Gschwender Hofmann nicht aufhalten würde, versuchte Hofmann ausgerechnet an der rutschigsten Stelle der Strecke Gschwender auszubrem sen. Hofmann war zu schnell, stürzte und begrub die

Sport - Sport - Sport

fast sicheren Titelchancen. Weibel überholte Kellenberger in der fünfzehnten Runde und gewann das Rennen. Damit sicherte sich der Schweizer den Titel als deutscher Superbike-Meister.

Ergebnisse: 1. **Lauf:** 1. Andreas Hofmann (Kawasaki); 2. Edwin Weibel (Ducati); 3. Roger Kellenberger (Yamaha); 4. Ernst Gschwender (Kawasaki); 5. Stefan Scheschowitsch (Kawasaki); 6. Achim Penisch (Suzuki); 7. Claus Ehrenberger (Suzuki); 8. Gerhard Häberle (Kawasaki); 9. Jürgen Fuchs (Suzuki); 10. Rainer Jänisch (Suzuki); 11. Thomas Stocker (Suzuki); 12. Wolfgang Hambach (Kawasaki); 13. Anton Gruschka (Honda); 14. Bernd Caspers (Yamaha); 15. Bernhard Schick (Ducati).

2. **Lauf:** 1. Edwin Weibel (Ducati); 2. Roger Kellenberger (Yamaha); 3. Ernst Gschwender (Kawasaki); 4. Toni Heiler (Yamaha); 5. Karl-Heinz Hennemann (Yamaha); 6. Claus Ehrenberger (Suzuki); 7. Achim Penisch (Suzuki); 8. Michael Geiger (Kawasaki); 9. Rainer Jänisch (Suzuki); 10. Jürgen Fuchs (Suzuki); 11. Anton Gruschka (Honda); 12. Hayri Winter (Honda); 13. Kai-Uwe Schmid (Kawasaki); 14. Urs Zwicker (Yamaha); 15. Andreas Möller (Yamaha).

Punkte (DM-Endstand): 1. Edwin Weibel (Ducati) 198 Punkte; 2. Andreas Hofmann (Kawasaki) 181 P.; 3. Ernst Gschwender (Kawasaki) 158 P.; 4. Hayri Winter (Honda) 103 P.; 5. Thomas Franz (Honda) 92 P.; 6. Bernhard Schick (Ducati) 91 P.; 7. Wolfgang Hambach (Kawasaki) 82 P.; 8. Bernd Caspers (Yamaha) 77 P.; 9. Klaus Liegibel (Yamaha) 73 P.; 10. Sven Seidel (Suzuki) 65 P.

Battle of Twins - DM Finale in Most

Das letzte Rennen konnte wieder Thomas Körner auf Ducati überlegen für sich entscheiden. Er gewann vor der Bimota von Dirk Linnebacher und Mathias Dewald (Ducati). Ein siebenter Platz reichte Bernd König zum Titelgewinn.

Ergebnis: 1. Thomas Körner (Ducati); 2. Dirk Linnebacher (Bimota); 3. Mathias Dewald (Ducati); 4. Karl-Richard Beck (Ducati); 5. Hartmut Müller (Norton); 6. Martin Kratzer (Ducati); 7. Bernd König (Ducati); 8. Julius Ilmberger (Ducati); 9. Uwe Brunzel (Ducati); 10. Thomas Schuller (Yamaha); 11. Ralf Altschneider (Bimota); 12. Raimund Schäfer (Ducati).

DM-Punkte (Endstand): 1. Bernd König (Ducati) 108 Punkte; 2. Dirk Linnebacher (Bimota) 105 P.; 3. Thomas Körner (Ducati) 101 P.; 4. Karl-Richard Beck (Ducati) 91 P.; 5. Julius Ilmberger

(Ducati) 83 P.; 6. Herbert Enzinger (BMW) 71 P.; 7. Klaus Caspers (Ducati) 57 P.; 8. Hartmut Müller (Norton) 49 P.; 9. Jens Hofmann (Ducati) 47 P.; 10. Martin Kratzer (Ducati) 38 P.

Fahrer-Transfermarkt

1992 hat der italienische Zwerg Aprilia den Giganten Honda, Suzuki und Yamaha auf der Rennstrecke gezeigt, daß auch ein kleines Werk, das nur 55 000 Zweiräder im Jahr verkauft (Honda über 2 000 000 Einheiten), auf der Rennstrecke um den Titel kämpfen kann. In der 125er-Klasse holte Alessandro Gramigni für Aprilia den ersten WM-Titel und in der 250er Klasse belegten die Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani und Pierfrancesco Chili die Plätze zwei und drei. Im letzten Jahr wurden die ersten fünf Plätze noch gemeinschaftlich von den fünf Honda-Werksfahrern belegt. Dieses Jahr waren unter den ersten sechs in der Endwertung vier Aprilias.

Da die Japaner anscheinend momentan nicht gegen die Motorleistung der Aprilias ankommen, haben sie Aprilia die Fahrer abspenstig gemacht. Max Biaggi, der in seiner ersten Grand Prix Saison schon einen Sieg verbuchen konnte und als Fünfter die WM beendete, wurde von Honda mit einer doppelten Gage geködert. Er wird im Team von Erv Kanemoto den Weltmeister Luca Cadalora ersetzen, der in die Halbliterklasse wechselt. Pierfrancesco Chilis Team bekam Werksyamahas für einen Preis angeboten, der gerade einem Fünftel der normalen Leasingrate entsprach.

Alberto Puig, der sich mit 71 Punkten einen sechsten Platz in der Endabrechnung sichern konnte, wird '93 voraussichtlich auf einer Werkshonda unterwegs sein. So ist Aprilia als Top-Fahrer nur Loris Reggiani übriggeblieben. Als neue Werksfahrer wurden Wilco Zeelenberg und Jean-Philippe Ruggia verpflichtet. Zeelenberg fuhr letztes Jahr die Werks-Suzuki und Ruggia war auf der Gilera unterwegs.

Werksmotoren werden im nächsten Jahr Patrick van den Goorbergh und Andy Preining leasen können.

Wilco Zeelenberg und Patrick van den Goorbergh werden im DC-Sports-Team des Holländers Jan Huberts antreten. Im gleichen Team wird Hans Spann auf einer Rumi in der 125er Klasse fahren. Für Gilera sollen 1993 Paolo Casoli und Alessandro Gramigni fahren. Gilera bietet dem 125er Weltmeister Gramigni, der zu den 250ern wechseln will, ungefähr doppelt soviel Geld wie Aprilia. Bei Gilera wäre Gramigni Werksfahrer neben

Sport - Sport - Sport

Casoli, bei Aprilia soll erst nach zwei, drei Rennen entschieden werden, ob er komplette Werksmaschinen erhalten wird. Bei den ersten Rennen soll er nur Werksmotoren erhalten.

Der Österreicher Harald Bartol hat die alleinige Leitung der GP-Abteilung von Gilera zugesprochen bekommen. In diesem Jahr hatte es einige Probleme zwischen Bartol und dem Projektleiter Frederico Martini gegeben, unter denen die Entwicklung der Motorräder gelitten hatte. Für 1993 strebt Bartol Plätze unter den ersten fünf an, aber das hatte er auch schon vor einem Jahr für 1992 angekündigt.

In der 125er-Klasse wird Alessandro Gramigni seinen Titel nicht verteidigen. Er wird in die Viertelliterklasse aufsteigen. Seine Nachfolge werden Carlos Giro und Ralf Waldmann antreten.

Der 19-jährige Spanier Giro hat in der letzten Saison mit einigen guten Plätzen auf sich aufmerksam gemacht. Der Deutsche Waldmann verläßt das Zwafink-Honda-Team und wechselt zusammen mit seinem Teamkollegen Oliver Petrucciani zu Aprilia. Waldmann wird '93er Werksmaschinen bekommen, während sich Petrucciani mit Vorjahresmaterial begnügen muß. Bruno Casanova bleibt als Werksfahrer bei Aprilia.

Pharaonen-Rallye

Den größten Erfolg, seit Gilera vor drei Jahren anfang an den Wüsten-Rallies teilzunehmen, konnte Franco Picco bei der Pharaonen-Rallye in Ägypten erzielen. Picco gewann mit vier Stunden Vorsprung auf der Gilera RC 750 R vor Danny LaPorte auf Cagiva.

Geschenk-ABO

Immer wieder stellt man sich Fragen wie: "Was schenke ich Ihr/Ihm zum Geburtstag? Was könnte ich als kleines Dankeschön nehmen?"

Falls der liebe Mensch, der beschenkt werden soll, auch ein Fan italienischer Motorräder ist, empfehlen wir ein **MOTALIA-Geschenk-ABO**.

Ein **MOTALIA-Geschenk-ABO** erzeugt 12-mal Freude beim Beschenkten und kostet bloß **35,-DM**.

MOTALIA-Geschenk-ABO

Ich möchte ein MOTALIA-Abo verschicken an:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Meine Anschrift ist:

Name: _____

Straße: _____

Ort: _____

Land: _____

Das erste Heft soll möglichst am _____ ankommen.

Den Betrag von 35,-DM habe ich

☐ auf das Konto Nr. 742 171 der Sparkasse
Kiel (BLZ 210 501 70) überwiesen.

☐ als Scheck beigelegt.

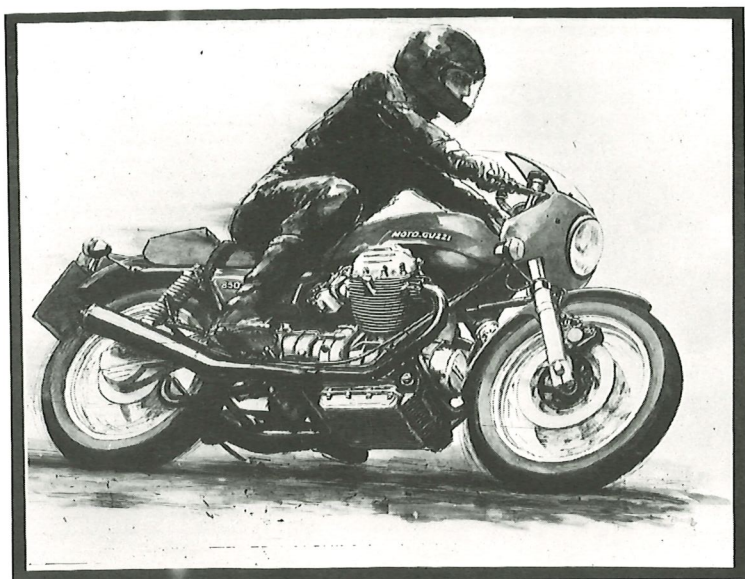
Datum: _____

Unterschrift: _____

Auf Wunsch wird dem Beschenkten mit dem ersten Heft ein Brief übersandt. (Brief bitte beilegen!)

Das MOTALIA-Geschenk-ABO kann innerhalb von 7 Tagen widerrufen werden.

Coupon ausschneiden, kopieren oder abschreiben und an den Verlag Felix Hasselbrink, Schönberger Str. 2, 2322 Lüttenburg schicken.



Neu !!!

Achtung Guzzi-Fans!

Poster "Le Mans I"

Colorierte
Federzeichnung

Vierfarbdruck

70 x 50 cm

Preis DM 30,-
incl. Verpackung
und Versand

Heute noch Karte heraustrennen, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

Ducati-
Wandkalender
1993

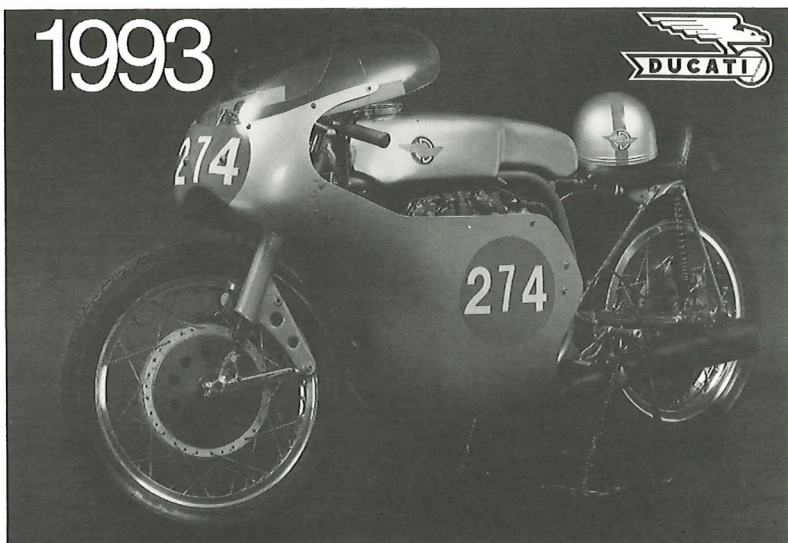
13 Blatt im
hochwertigen
Vierfarbdruck

Kalendergröße
42 x 30 cm

Bildgröße
32 x 24 cm

Nur 36 DM
inclusive Versand

Ein Schmuckstück
für jedes
Wohnzimmer



Auch 1993 gibt es wieder einen farbigen Ducati-Wandkalender. Motive wie 750 SS mit Rundmotor, 350 Grand Prix Parallel-Zweizylinder, BOT- und Superbike-Rennmaschinen erfreuen das ganze Jahr lang das Auge des Betrachters. Dieser Kalender darf in keinem Wohnzimmer oder Büro fehlen.

Heute noch Karte ausschneiden, ausfüllen und ab in den Briefkasten.

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich ____ Exemplare
von dem Guzzi Le Mans I Poster zum
Preis von 30 DM (incl. Versand in
stabiler Rollenverpackung).
Kein Nachnahmeversand!

Antwort

0 Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

0 Den Betrag habe ich auf das
folgende Konto überwiesen:

Hamburger Sparkasse

Bankleitzahl: 200 505 50

Kontonummer 1273492536

Kein Nachnahmeversand möglich!

Holger Aue

Witthack 4c

2100 Hamburg 90

Absender:

Bitte
freimachen,
falls 60 Pf-
Briefmarke
zur Hand

Hiermit bestelle ich ____ Exemplare
von dem Ducati-Wandkalender 1993
zum Preis von 32 DM. Dazu kommen
einmalige Versandkosten in der Hö-
he von 4 DM. Keine Nachnahme!

Antwort

0 Den Betrag lege ich in bar oder
als Verrechnungsscheck bei.

0 Bitte buchen Sie den Betrag von
meinem Konto ab. Meine Bankver-
bindung ist:

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

Unterschrift

Verlag Hasselbrink

Schönbergerstr. 2

2322 Lütjeburg

Kein Nachnahmeversand möglich!

MOTALIA im Abonnement

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!

- ☐ ich möchte gerne ein Probeheft der MOTALIA haben.
Vier DM in Briefmarken habe ich beigefügt.
- ☐ Ja, ich möchte MOTALIA ab sofort/Nr. _____ abonnieren.
Den Betrag von 35,- DM für ein Jahr (12 Ausgaben)
- ☐ habe ich auf das Konto 742171 BLZ 210 501 70 der
Sparkasse Kiel überwiesen.
- ☐ habe ich als Scheck beigefügt.
- ☐ können Sie von meinem Konto abbuchen. Meine Bankverbindung
ist:

Bank

Bankleitzahl

Kontonummer

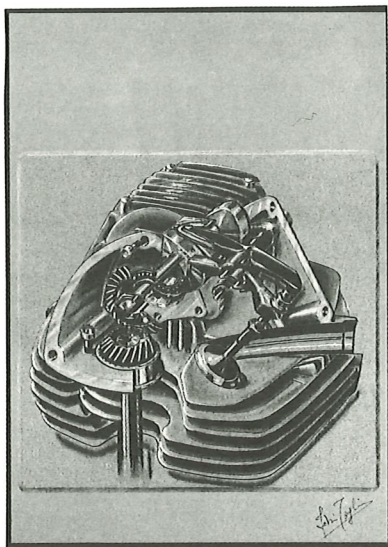
Unterschrift

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

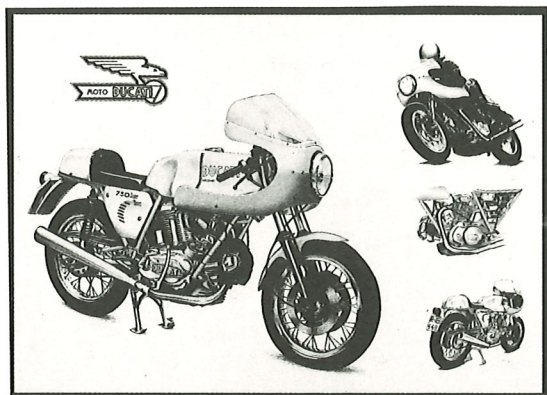
Datum: _____

Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite bitte nicht vergessen!!



Links: Ducati-Zylinderkopf, mit vielfältigstem Autogramm von Dr. Fabio Taglioni, 70 x 50 cm, Farbdruck.
Preis 30,- DM



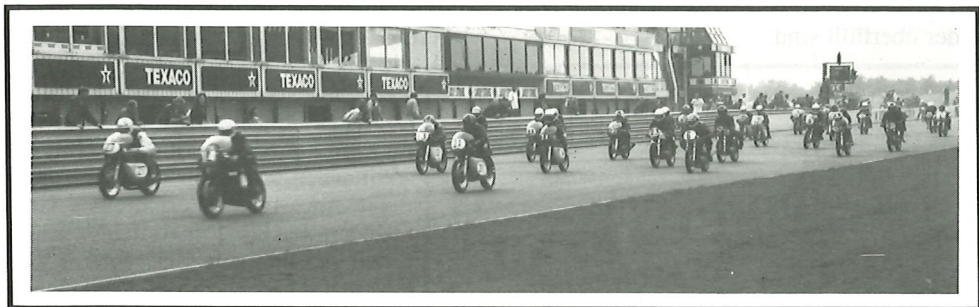
Oben: Ducati 750 SS (Rundmotor), handgemalt, Farbdruck, 70 x 50 cm.
Preis 34,- DM

Nur private Kleinanzeigen sind kostenlos.
Beim Ausfüllen bitte nicht Adresse oder
Telefonnummer vergessen! Ein Anspruch auf
Veröffentlichung besteht nicht.
Text bitte unter folgender
Rubrik veröffentlichen:

Unterschrift

Ducati-Clubrennen

Seit Jahren haben die Ducati-Clubrennen einen festen Platz im Terminkalender vieler Ducati-Fahrer und Italo-Fans. Der Ducati Club München veranstaltete sein Rennen zuerst auf dem österreichischen Salzburgring, später wechselte er nach Hockenheim. Die Österreicher wählten Zeltweg als Austragungsort und in Holland ist Assen jedes Jahr im September der Anziehungspunkt für die Italo-Freaks. Das deutsche Clubrennen gibt es seit 1991 nicht mehr, dafür ist eine Veranstaltung in der Schweiz dazugekommen. Und natürlich gibt es auch ähnliche Veranstaltungen in Frankreich und England.



Start zur Ducati-Einzyylinderklasse über 250 ccm in Assen '92.

Der Grundgedanke war, daß die Clubmitglieder ihre Motorräder mal auf einer abgesperrten Rennstrecke ohne Gegenverkehr bewegen konnten. Bei den ersten Rennen kamen viele Ducatisti auf eigener Achse an, demontierten das Kennzeichen und fuhren auf der Piste. Geht man heute bei einem Clubrennen durch das Fahrerlager, sieht man hauptsächlich "reine" Renner, die extra für die

Clubrennen und ähnliche Veranstaltungen hergerichtet sind. Von Straßenzulassung ist hier nicht mehr die Rede. Gegen die extrem erleichterten und getunten Racer hat der Ducatisti mit seinem Straßenmotorrad keine Chance mehr.

Obwohl sich die Clubrennen größter Belieb-

**Die
Zeltwiese
hinterm
Fahrerlager
ist in
Zeltweg
immer gut
gefüllt.**



heit erfreuen und immer mehr Ducati-Fahrer daran teilnehmen wollen, entfernen sich die Veranstalter, zumindestens in Holland und Österreich, immer mehr vom reinen Clubrennen. Durch internationale BOT-, SOS-, Classic- und Superbike-Rennen werden die Veranstaltungen aufgewertet. So sind Zeltweg und Assen für die Zuschauer zu den interessantesten Viertaktveranstaltungen Europas geworden. Immer mehr Ducati-Fahrer erhalten aber eine Absage, weil die Startfelder überfüllt sind.

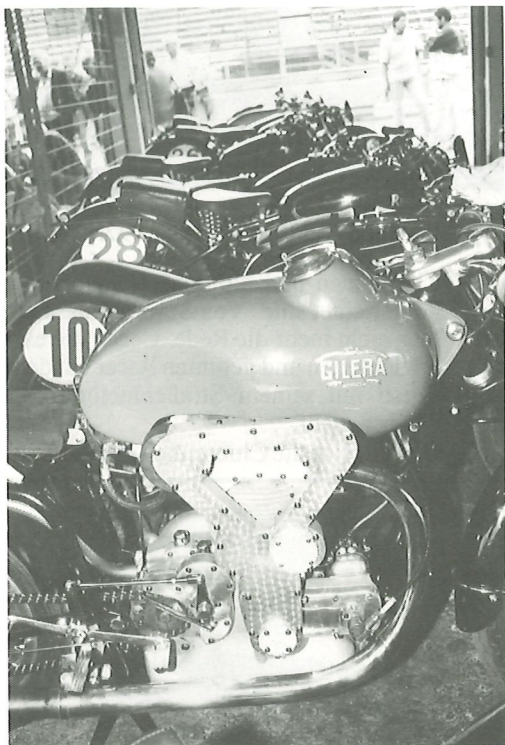
die anderen sieben teilen sich in BOT, SOS, Classics, Triplets und Superbikes auf. Unter den Veteranen konnte man letztes Jahr Raritäten wie eine Werks-Guzzi mit Walverkleidung und eine auf zwei Nockenwellen umgebaute Gilera Saturno bewundern.

In Assen legt der Veranstalter den Schwerpunkt auf die internationalen BOT- und SOS-Läufe. Diese Veranstaltung hat mittlerweile ein so hohes Niveau, daß sich die Elite fast aller Kontinente hier ein Stelldichein gibt. In Assen hatten Motorräder wie die Britten und

die VeeTwo aus Australien ihren ersten europäischen Auftritt. Auch die Dr. John Guzzi bestritt hier 1990 das einzige Rennen in Europa. Seitdem steht sie in Mandello und wird nicht mehr eingesetzt. Internationale Größen aus allen Ländern treffen sich zum direkten Vergleich gleichfalls in der Klasse der großen Einzylinder. Gegen soviel Prominenz verblassen die normalen Ducati-Fahrer natürlich schon fast. Die Boxengasse ist den Auslandsstars vorbehalten, die sich teilweise vom restlichen Geschehen abschotten.

Bei einem Gang durch die Fahrerlager sieht man so viele seltene Motorräder und außergewöhnliche Konstruktionen wie bei kaum einer anderen Veranstaltung. Wann sieht man schon einen Ducati-Dragster, eine BOT-Guzzi mit Kettenantrieb, alte Guzzi-Werksmaschinen, Ducati-Einzylinder mit Alu-Rahmen und Vierventil-Köpfen oder ähnliches? Der Technik-Freak kann sich an zahlreichen Eigenkonstruktionen Anregungen für die nächsten Umbauvorhaben holen und an fast jedem Motorrad gibt es etwas neues zu entdecken. Überall wird geschraubt und fachgesimpelt. Ein ewiges Thema ist die obligatorische Phonmessung. Die Auflagen, die den Rennstrecken gemacht werden, lassen von Jahr zu Jahr

geringere Lautstärken zu und die Fahrer müssen sich immer wieder was neues einfällen lassen, um die Lärmprüfung zu meistern. Häufig wird vor Ort improvisiert und dabei gehen ein paar PS verloren. Dabei weiß doch



Unter den Veteranen war 1991 eine Gilera Saturno in Zeltweg, die auf zwei Nockenwellen umgebaut worden war.

Um trotzdem möglichst viele Fahrer starten zu lassen, hat der Ducati Club Austria seine Veranstaltung auf vier Tage ausgedehnt. In Österreich wird in 10 Klassen gefahren. Nur drei Klassen sind den Ducatisti vorbehalten,

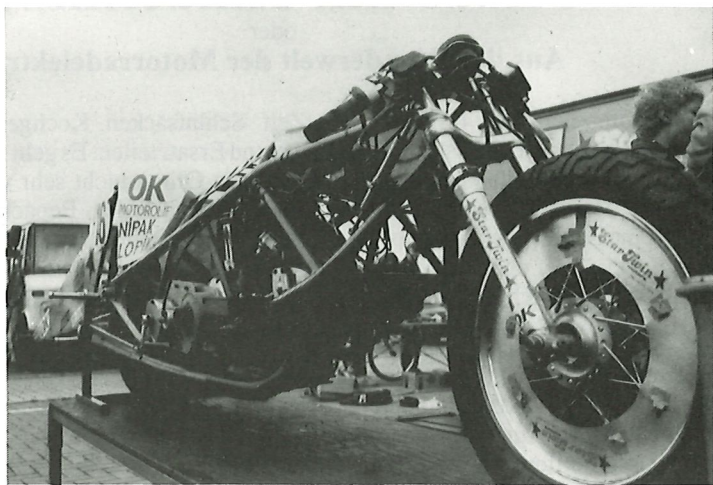
jeder von vorn-
herein, was ihn
erwartet. Nur in
der Schweiz
sind die Phon-
werte kein The-
ma, dort sind
beim Clubren-
nen offene Aus-
puffanlagen er-
laubt.

Wer auf der Su-
che nach Er-
satzteilen oder
Zubehör ist,
kann im Fahr-
erlager fündig
werden, profes-
sionelle Händ-
ler bieten ihre
Ware genauso
an, wie Private,
die ihre Garage

aufgeräumt haben. Von der Vergaserdüse bis
zum kompletten Motorrad kann man so ziem-
lich alles erstehen, vorausgesetzt man hat
genug Geld mit.

Am Samstag Abend wird mit einer Party für
Stimmung gesorgt. In Assen tritt sogar regel-
mäßig eine Live-Band auf.

Wer an einem Clubrennen teilnehmen will,

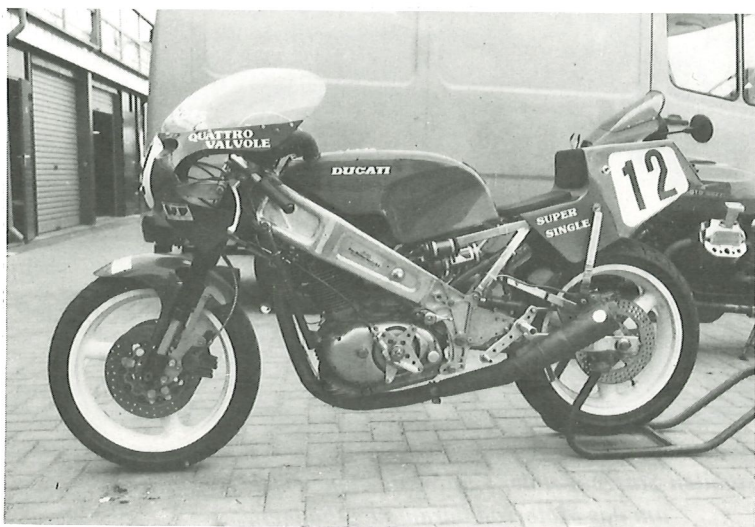


Holländischer Dragster mit Ducati-Motor, ein regelmäßiger Gast in Assen.

muß sich frühzeitig anmelden, um einen
Startplatz zu bekommen. Zuschauer können
natürlich unangemeldet kommen. Der Zu-
tritt zum Fahrerlager ist gestattet und
Zeltmöglichkeiten bestehen im Bereich der
Rennstrecken.

Die Termine und Veranstalteradressen für
das nächste Jahr werden wir rechtzeitig im

Terminkalen-
der bekanntge-
ben. Und viel-
leicht wird es
1993 sogar
wieder ein
Ducati-Rennen
in Deutschland
geben.



**Einzyylinder-
Ducati mit
Alu-Fahr-
werk und
Vierventil-
zylinderkopf.**

Urlaub mit Hindernissen

oder

Aus der Wunderwelt der Motorradelektrik

Urlaub war angesagt, fast 4 Wochen mit Zelt, Schlafsäcken, Kochgeschirr, Gepäck für 2 Personen und einer großen Kiste mit Werkzeug und Ersatzteilen. Es geht zwar bestimmt nichts kaputt, aber für alle Fälle, so lautete die in meinen Ohren nicht sehr vertrauenerweckende Begründung. Meine Skepsis wurde nicht kleiner, als nach dem Bepacken des Motorrades - immerhin eine California II - nur noch der untere Teil der Reifen und der obere Teil der Scheibe zu sehen waren. Aber egal, auf in den Süden! Nach den ersten Minuten schwächte sich mein Entsetzen beim Anblick der nächsten Kurve zu leichter Unruhe ab, die Cali zog erstaunlich ruhig um die Ecken.

In Österreich hatte sich die Straßenbau-gesellschaft anscheinend vorgenommen, den Fahrbahnbelag der Autobahn generalüber-holen zu lassen, kilometerlange Baustellen und Stau für uns waren die Folge. Wer mag schon Staus? Wir beide nicht, und die Guzzi erst recht nicht. Nachdem die Strecke kurz vor Wien wieder frei war, wollten wir so

richtig genüsslich Gas geben. Nichts passier-te. Also ein wenig mehr Gas, und das Motor-rad wurde langsamer (?). Am Benzin konnte es nicht liegen, der Tank war voll. Zum Glück war der Standstreifen an dieser Stelle nicht von Baufahrzeugen blockiert, also rollten wir gemütlich vor einer Notrufsäule aus, der Motor sagte "pött" und dann nichts mehr.



Die stabilen Sturzbügel der California eignen sich vorzüglich, um das Motorrad daran aufzuhängen.

Sowas passiert nur, wenn ich fahre. Nach den üblichen Sprüchen wie "Frauen und motorradfahren" begab Mann sich dann auf Fehlersuche. Zündkerze kaputt, so lautete die erste Diagnose, es sollte nicht die letzte sein! Nach längerem kramen in der Ersatzteilkiste kam eine andere zum Vorschein. Eingebaut, Probelauf auf dem Seitenständer, sie tat es wieder. Ein Wagen des ÖAMTC (Pannenhilfe in Österreich), der in diesem Moment zufällig vorbeikam, konnte direkt zum nächsten "Kunden" durchstarten. Wir haben uns wieder angezogen, draufgesetzt, gestartet, nichts passierte. Ratlosigkeit machte sich breit. Dann muß es wohl am Kerzenstecker liegen. Abgebaut, Ersatzstecker angebaut, Probelauf auf dem Seitenständer, lief einwandfrei. Uff! Angezogen, aufgesessen, gestartet, nichts passierte. So langsam machte sich neben der Ratlosigkeit auch noch Ärger breit. Zündkabel, was anderes blieb ja jetzt nicht mehr übrig. Aber das war in Ordnung. Ein Spannungsprüfer fand sich auch in unserer Wunderkiste, und mit dessen Hilfe stellte sich dann heraus, daß eine der Zündspulen von regelmäßiger Funktion nicht mehr viel hielt. Eine neue Zündspule war natürlich nicht dabei, wer nimmt so etwas schon mit? Also mußte uns der nette Mann vom ÖAMTC ein zweites Mal besuchen, und der Schutzbrief verwandelte sich vom nutzlos mitgenommenen Ballast zu einer sehr praktischen Sache. Mit einer notdürftig angeklebten Autozündspule ging es dann im Schnecken tempo zu einer Tankstelle, wo das Motorrad bis zum nächsten Morgen eine Unterkunft fand. Uns hat man auch recht schnell ein Quartier besorgt, mittlerweile waren nämlich alle Geschäfte geschlossen und kein Ersatzteil mehr zu bekommen. Am nächsten Morgen brachte die Zentrale das Kunststück fertig, in Österreich einen Guzzi-Händler aufzutreiben. Es dauerte zwar recht lang, aber dafür war er auch in Wien. Wie aber schafft man ein fahruntüchtiges Fahrzeug 50 Kilometer weiter? Ganz einfach! Man nimmt einen belastbaren Tragegurt, zieht ihn durch die 4

Sturzbügel, hängt das Ganze an einen Kran und hievt es auf den Abschleppwagen, wo das Motorrad dann (immer noch am Haken) gut festgezurret wird. Was machen die bloß mit einem vollverschalteten Joghurtbecher in diesem Fall? Meinen Schatz hat die ganze Aktion ziemlich mitgenommen, er wurde abwechselnd blaß und rot und hatte nach drei Tagen immer noch einen steifen Nacken, da er während der Fahrt immer nach hinten geschaut hat. Als der Fahrer noch meinte: "Ich glaube, sie hat sich bewegt!", fand er das gar nicht lustig.

Der Rest war fast ein Kinderspiel. Bei Händler Horvat wechselte eine gebrauchte Zündspule zum stolzen Preis von 40 DM den Besitzer, der Motor nahm willig seine Arbeit wieder auf und es ging mit 24 Stunden Verspätung weiter dem Urlaubsziel entgegen, von da an zum Glück ohne die geringsten Probleme. Nur mit den Spätfolgen dieser Sache haben wir heute noch zu kämpfen. Der ADAC versteht nämlich überhaupt nicht, wieso eine Übernachtung nötig war, wenn es noch nicht mal eine Reparaturrechnung gab....

Birgit

Importeur BRD

DELLORTO
VERGASER

**Komplette Vergaser
Ersatzteile**

Düsen, Schieber, Nadeln,
Dichtungen usw. usw.

Stein-Dinse 

Im Alten Dorfe 3 F
3300 Braunschweig / Rühme
Telefon 05 31 / 31 49 49
Telefax 05 31 / 31 41 40

Händler-Liste anfordern

Liebes Motalia-Team,

leider ist es oft so, daß man nur zu Blei & Papier (oder Computer & Tastatur) greift, wenn Land- unter oder ähnliches ist.

So habe ich mich die letzten 12 Monate besonders auf den 15. des Monats gefreut, und das nicht, weil der Chef die Lohntüte überreicht, sondern weil die Motalia eintrifft. Seit meine bessere Hälfte auch vom Guzzi-Fieber gepackt ist (V7-Spezial-Besitz), schlagen wir uns fast um die neue Ausgabe.

Doch wie ist mir der Oktober verdorben, warte ich vergeblich auf mein Exemplar. Nach 7 Tagen vergeblichen Wartens dämmert mir: Motalia gibt es nicht mehr! Doch das darf nicht sein. Also zweite Möglichkeit: Ich habe glatt vergessen, mein Abo zu verlängern (ich Trottel). Also schnell Blei und Papier und Scheck ausgefüllt, an Motalia geschrieben, mit der Bitte, auch die Oktoberausgabe zu schicken.

An Euch habe ich eine Bitte, damit mir der Schock in 12 Monaten erspart bleibt: Schreibt doch auf das Etikett der letzten Ausgabe bitte einen Hinweis, daß bei weiterem Bezugswillen ein weiterer Scheck rüberwachsen müßte. Dies bedeutet im Zeitalter der EDV hoffentlich nicht allzu große Schwierigkeiten. Außerdem erspart Ihr damit manch begeistertem Leser das Mitzählen.

Mit 2-Zylindrigen V-Grüßen
Euer Ulf

Mit der letzten Motalia, mit der das Abonnement abläuft, verschicken wir immer einen Brief, in dem wir unsere Leser darauf hinweisen, daß das Abonnement ausläuft und sich nicht automatisch verlängert. Wer weiterhin die Motalia regelmäßig zugeschickt bekommen will, muß erneut 35 DM bezahlen. Wenn keine Zahlung bei uns eingeht, ist das Abo automatisch beendet und es bestehen für den Leser keine weiteren Verpflichtungen.

Auf dem Adressetikett ist seit jeher das Heft, mit dem das Abo ausläuft, angegeben. Über der Anschrift befindet sich eine Kennzeile, in der verschiedene Daten angegeben sind. Als erstes kommt eine fünfstelligen Kundennummer, an zweiter Position folgt ein Kennbuchstabe und danach wird angegeben, welches Heft der Abonnent als letztes erhält. Bei Ulf stand hier zum

Beispiel "12/92", denn sein Abo war noch gar nicht abgelaufen, sondern er war gerade umgezogen. Zwar hatte er uns seine neue Adresse mitgeteilt, aber leider war der Straßenname etwas unleserlich geschrieben, so daß wir etwas anderes entzifferten, als er geschrieben hatte. Die Red.

Hallo Motalia Team!

Ich möchte eine kurze IFMA-Nachlese halten. Während der Ausstellung führte ich auf dem Stand von A & G, unserem Guzziimporteure, ein längeres Gespräch mit dem Thema Qualitätsprobleme. Als Gesprächsgrundlage diente mir eine Kopie eines Test- und Technikberichts aus der "Motorrad" über die MG Florida (von Mai 92).

In diesem Bericht spiegeln sich alle Probleme wieder: Mangelnde Qualität, schlechte Verarbeitung, mangelhafte Detaillösungen, hoher Preis usw.

U.a. benutzte ich auch das Argument, daß von den 5 Quotas, die ich bisher gesehen habe, 2 am Getriebeausgang/Schaltwelle undicht waren, und das bei einem Motorrad was ca. 18000,- DM kostet (beide Kilometerstand unter 400!!).

Nach dem Gespräch habe ich die beiden Quotas vom Stand "kontrolliert". Jetzt muß ich meine Statistik neu überarbeiten, denn von 7 Quotas die ich bisher gesehen habe, waren 4 undicht (wieder Getriebeausgang/Schaltwelle!). Ein trauriges Bild, finde ich. So gehts aber auf die Dauer nicht weiter.

Viele Grüße Viktor

"... und keine Probleme?"

Auch mich nervt diese Frage seit geraumer Zeit. Nach 6000 km Regen und Sturm in Schottland hatten wir lediglich 1 Plattfuß, 2 gebrochene Tachowellen und 3 durchvibrierte Rücklichtbirnen an unseren beiden Rundmotor SP's. So kann auch ich nur sagen: Null Problemo - warum auch.

Euer

Wolfgang Göller

Leserbrief zum Thema "Guzzi-Tuning"

Mille GT '89: unter Belassen der serienmäßigen 30er PHF Vergaser, der kleinen Ventile und der platten Kolben » Zylinderkopfbearbeitung und Nockenwelle a la Martinek: et-was sauberer Lauf, unten 'rum Leistung gleich, ab 3500 geht die Post ab, bis 6000 Durchzug ohne Ende, Drehzahl im 5. Gang, 2 Personen sitzend, topfeben und windstill 6600 U/min (vorher 6000) (ca. 17 km/h Geschwindigkeitszuwachs, die Red.). Das sind Resultate, die ich schon schlechter bei aufwendigeren Umbauten gesehen habe. Ein Lob dem Meister. Preis, gemessen am nominellen Aufwand: hoch. Preis, gemessen am Resultat: niedrig. Noch ein Lob.

Auf Empfehlung vom Meister montierte ich 48 Ø Krümmer (mit TÜV): unten 'rum noch mehr "Biß". Für die nächste Saison geplant ist Schwungmassenreduzierung und nochmals dezente Kopfbearbeitung für erhöhten Vergaserdurchlaß (Ich will "oben rum" mehr Biß). Ich bin gespannt. Macht das Fahrwerk mit? Bei mir ja, und zwar noch bezahlbar. Die original 35er Telegabel spricht nach Wechsel auf Bitubo-Einsätze eher noch sensibler an, als die neue 40er Gabel. Ein Gabelstabilisator von "Idea-uno" Typ LM 2 oder 1000 Spada, paßt nach leichtem Wechsel des vorderen Schutzbleches gegen eins von der LM 2 wie angegossen (eintragungsfähig). Reifengröße vorn auf 100er Breite reduziert eintragen lassen, ME 33 Komp K in 100/90 V 18 und hinten ME 55 in 120/90 V 18 aufziehen. Zuletzt LSL-Lenkungsdämpfer "kurz" an den vorhandenen Montagepunkten befestigen (TÜV!) und auf zweithärtester Stufe fahren. Die Federspannung der Konis gewichtsabhängig, die Dämpfung auf Stufe 2 einstellen. Ausprobieren, fertig. Auch hier habe ich schon schlechtere Fahreigenschaften nach z.T. teuren Telegabelumbauten gesehen. Ich kenne eine alte Guzzi, die hat ein rattenscharfes Fahrwerk, einen standfesten und alltagstauglichen Motor mit über 100 PS und sieht gut aus. Meine ist in allen Punkten wesentlich schlechter, bis auf einen: Ich hab sie bezahlen können.

Grüße Heinz

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

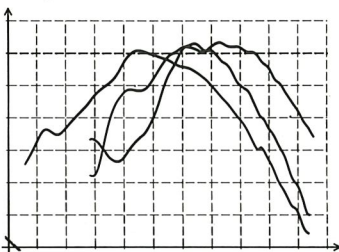
Unser Motto für die
Tuning-Saison ab
Sommer 92:

**100 Nm Drehmoment
für jede Moto Guzzi!**

Für ein
optimales
Preis-Leistungs-Verhältnis -

- ♦ Ventiltrieb-Kits
7006, 7709, 7906 u. a.
- ♦ Brennraumbearbeitung
für jede Motorvariante
- ♦ individuelle
Prüfstandsabstimmung
- ♦ perfekter Massenausgleich
des Kurbeltriebs

original von DYNOTEC.



Interessiert? - Vereinbaren Sie
Ihren Beratungstermin.



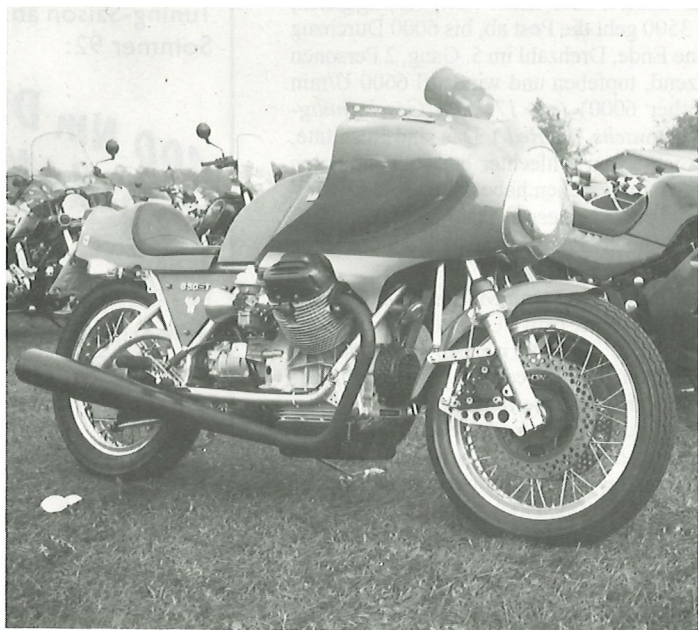
**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

6523 Flörsheim-Dalsheim
Alzeyer Straße 33-37
Tel. 062 43/5882, Fax 062 43/7029

Sport-Umbau aus Holland

Beim Ducati-Clubrennen im holländischen Assen entdeckten wir auf dem Zuschauerparkplatz vor der Haupttribüne eine Guzzi, die wir Euch nicht vorenthalten wollen. Die dort gesehene 850 T unterscheidet sich deutlich von den Sportumbauten, die man meistens auf Treffen und bei Rennen sieht.

Mit einer riesigen Halbverkleidung sticht die Guzzi zwischen den Motorradreihen hervor. Hat man sich erst mal dem Motorrad genähert, zieht das aufwendige mechanische Anti-Dive das Auge des Betrachters an. Die originale Gabel wurde so verdreht, daß die Aufnahmen der Bremsättel nach hinten zeigen. Dazu muß man die Tauchrohre von rechts und links vertauschen. Die Adapterplatten, auf denen jetzt die Bremsättel montiert sind, sind drehbar auf der Radachse gelagert. Die Adapterplatte ist über einen Hebel, der an der oberen originalen Bremsattelhalterung befestigt ist, an der



unteren Gabelbrücke abgestützt. Durch diese Konstruktion soll das Eintauchen der Gabel beim Bremsen verringert werden.

Über riesige, aus dem vollen gedrehte Trich-

**DUCATI
GILERA**

SPIEGLER
BREMSSTECHNIK

brembo

bifubo

**MOTOR
RAD
HANDEL**
Raphael
Ulrich

Bodener Weg 1 · 2061 Siebenbüumen
Telefon: 04501/775 · Fax: 04501/1052

Service für Neu-
und Gebraucht-
motorräder

Schweißen von
Aluminium und Niro

Dreh- und Bohrarbeiten

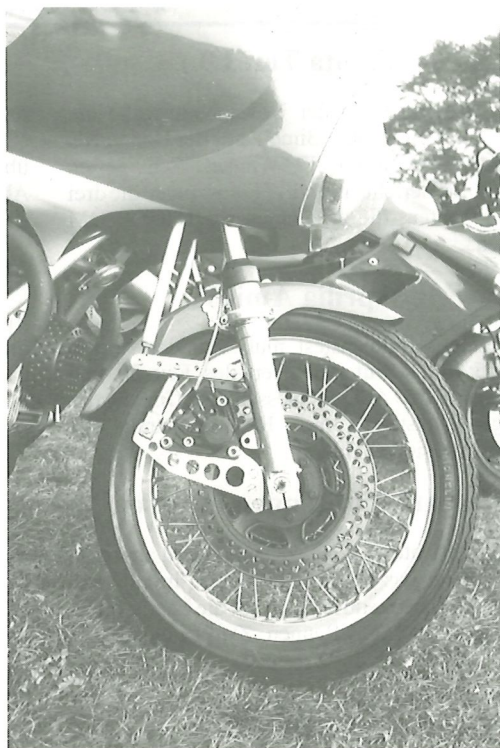
SLICK 50

Jetzt bei uns: '93er Modelle

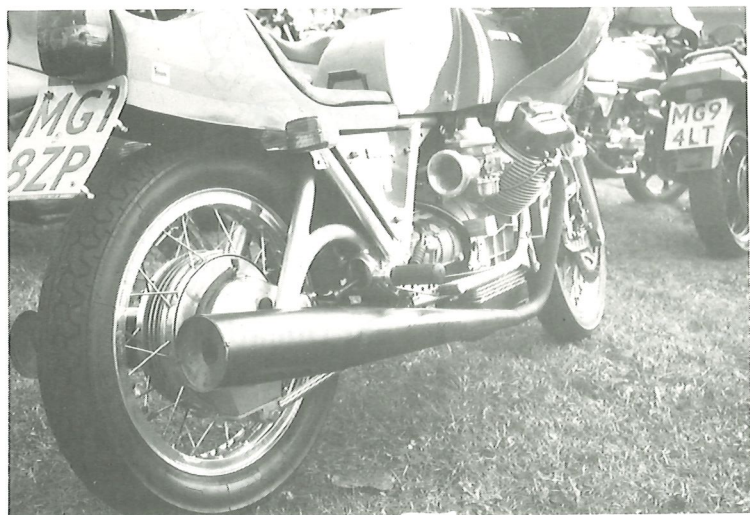
ter erhalten zwei Bing-Vergaser, wie sie bei BMW verwendet werden, die Luft, um sie mit Benzin vermischt durch die geraden Ansaugstutzen in die Brennräume weiterzuleiten. Durch eine voluminöse, lange Auspuffanlage werden die Abgase ausgestoßen.

Am Heck fehlt doch etwas, da sind ja gar keine Stoßdämpfer und was ist das überhaupt für eine Schwinge? Im Rahmendreieck befindet sich ein Zentralfederbein und der Winkelantrieb am Hinterrad ist mit einer Momentabstützung gegen den Rahmen gelagert. Die Kardanwelle verfügt über zwei Kreuzgelenke, eins wie original im Schwingendrehpunkt und eins am Eingang zum Kardangehäuse. Während das erste gekapselt ist, läuft das zweite im Freien. Über fast die gleiche Konstruktion verfügt die Daytona.

Sicher ist diese Guzzi nicht jedermanns Geschmack, aber mal was anderes als das Einerlei mit Classic-Halbschale und freiem Rahmendreieck.



***Oben:** Ein mechanisches Anti-Dive-system soll das Eintauchen der Gabel beim Bremsen verringern.*



***Links:** Zentralfederbein und Kardanmomentabstützung wie an der Daytona.*

Bimota Tesi 1D

“PS” vergleicht in der Novemberausgabe die achsschenkelgelenkte Bimota mit der Honda NR 750 und der Norton TT Wankel. Acht Seiten nimmt der Bericht ein und 17 Fotos zeigen die drei Kontrahenten, die zusammen ca. 190.000 DM kosten.

Aprilia Amico

In einem Vergleichstest muß sich der Aprilia Amico Roller mit dem Hercules Fox 50 und Suzukis AH 50 Address messen. Der Umfang des Vergleichstests in “mo” Heft 11 beträgt drei Seiten mit sieben Bildern.

Ducati Clubrennen in Assen

“mo” berichtet in dem November-Heft auf sechs Seiten über das Ducati Clubrennen in Holland. Der Artikel konzentriert sich auf die internationalen BOT- und SOS-Rennen. Zwölf Fotos bebildern den Text.

Husqvarna

Auf einer Seite werden in “Enduro” Heft 11/92 die Änderungen der Husqvarnas für das Modelljahr 1993 aufgelistet. Zwei Fotos bebildern den detaillierten Bericht.

Gilera 600 Nordwest

“Enduro” testet die Gilera 600 Nordwest auf vier Seiten in der Novemberausgabe. Zu dem Artikel gehören 10 Fotos und ein farbiges DIN A2 Poster in der Heftmitte.

Bianchi Bianchina

Auf vier Seiten berichtet “Motorrad Classic” über die Bianchi Bianchina 125 aus den fünfziger Jahren. Drei Fotos gehören zu dem Artikel, der in Heft Nr. 6/92 zu finden ist.

Aprilia Pegaso 650

Die Einzylinder-Enduro mit fünf Ventilen testet der “Motorradfahrer” in Heft Nr. 11/92 auf vier Seiten. Zu dem Artikel gehören sechs Fotos.

Ducati Cucciolo

Auf etwas mehr als einer halben Seite berichtet “Markt” innerhalb eines mehrseitigen Berichtes über Fahrradhilfsmotoren über den Cucciolo. Drei Abbildungen zeigen den Hilfsmotor in Heft Nr. 11/92.

Husqvarna Endurosport-Gespann

Ein Fahrbericht über ein Endurosport-Gespann mit dem Viertakt-Einzyliermotor der Husqvarna 610 TE nimmt drei Seiten in der Novemberausgabe von “Enduro” ein. Neun Fotos zeigen das geländegängige Dreirad.

Ducati 907 I.E.

Einen Langstreckentest über 50.000 km hat “PS” mit der vollverschalten Einspritz-Ducati durchgeführt. Auf sieben Seiten kann man in Heft 11/1992 nachlesen, welche Mängel aufgetreten sind. 16 Fotos gehören zu dem Artikel und zeigen viele Einzelteile des Motors.



RPR

**DUCATI
CAGIVA**

GILERA

**Motortuning
Fertigung von Spezialteilen
Neumaschinen, Zubehör**

**Ihr Ducati-Händler im
Rhein-Ruhr Gebiet**

**Gartenstraße 29 · D-5802 Wetter
Telefon 02335/2957
Fax 02335/5280**

Motalia Anzeigenmarkt

Aermacchi

Suche 4-T Motor, auch alt, vergammelt, defekt für Schnittmodell, bis 50 Mark, 0241/507469

Benelli

Suche Benelli 124 (Zwei-Zylinder-Viertakter), Zustand egal, auch Motorschaden oder Unfall, Tel. 04381/7701

3 Kisten mit Benelli Leoncino und Ledizio Ersatzteilen (NEU) komplett, VHB: 500,-, Tel: 07231/353921, Mario verlangen

Suche Benelli 250/254/304 Vierzylinder zum Ausschlichten und als Teileträger. Tel. 04381/7701

Suche Kickstarterumbausatz für Benelli 250 Vierzylinder. Tel. 04381/7701

Cagiva

350 Elefant, Tel. 0221/7901348 ab 19 Uhr

Cagiva Elefant 900 IE, Serie Speciale No. 714, 4/91; 32000 Langstrecken-KM; siehe Reise/Testbericht Motalia 6/92; Stahlflex; V2A-Powerauspuff; 86 db im Brief; Straßenreifen; Henning Wilkens, tagsüber Firma 040/893076; abends 04161/87851 oder 040/8505359

Ducati

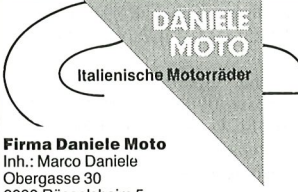
Suche Ducati 1 + 2 Zyl. Prospekte, Betriebsanl., Werkstattb., E-Teil Kataloge, Duc-Hauszeitung, Poster, usw. Zahle gut oder biete Tauschmaterial. T. 07524/3595, S. Kranz, Spitzkapelle 5, 7967 Bad-Waldsee

Suche von 900 SS (KöWe) Hinterradschwinge mit Vorrichtung zum Kettenspannen (also nicht SD), Tel. 043921333

Verkaufe Ducati 860 GTS, EZ 7.79, Motor gen. überholt, Zustand 2+, metallic-blau, mit Zubehör, Preis VS, Tel. 08678/8831 bzw. 1880 ab 17.00

Ducati 500 Pantah u. Duc 125 SD, Tel. 07354/8576 ab 17 h

WHB und ETL für Pantah je DM 20, 0241/507469



Firma Daniele Moto
 Inh.: Marco Daniele
 Obergasse 30
 6090 Rüsselsheim 5
 ☎ 06142/33306 + 32926 • Fax 34199
 Großes Gebrauchtmotoren- + Teilelager
 Preisvorteile bei Selbstabholung ab Italien

Verk. Werkstattbücher, Ersatzteilkataloge für div. Königswellen-Ducatis, Preis VB, Tel. 02150/4703

Suche Ducati Prospekte, Ersatzteil- u. Werkstatthandbücher, T. 09383/6223, G. Will, Altenschnöbich 65, 8718 Priesenstadt

851, 7/91, 6000 km, Sonderlackierg., Stahlflex, WP-Gabelfedern, Metzeler, sehr schön, VB 21.500, 07063/7775

Kopf für 900 SS alt-lieg. komp.; Typenschilder für Ducati - NCR-Füchse - Paar 8,-; 900/750 SS/851-NCR-Dellorto-Aufnäher, 06592/7268

Verkaufe für Ducati 750 S/SS, Bj. 73/74 Limadeckel gebraucht lange Kickwelle, Zustand 2, FP 500,- DM, Tel. 07623/2689

Ducati 900 SS, EZ 5/92, 5000 km, Kd. neu, Extras. Festpreis 16.500, Tel. 09602/2571

Verk. f. Ducati 1 Zyl. (breite Motoren 250-450cc) Trockenkuppl.-Umbausatz m. geradeverz.-Prim.-trieb, 030/30315347

Suche Teile v. Motoplat-Zündg. Pick-Up 96407, E-Box 9635105/12V, Lima-Rotor v. Vento o. Forza, 030/30315347

Ducati 900 SS, Bj. 90, in Teilen zu verkaufen + 1 WBO-Alutank neu, VHB, 06132/2927 oder 73406

Private Kleinanzeigen sind kostenlos!

Verkaufe Ersatzteilkatalog 750/900 SS, Bj. 75 bis 78 als Kopie in stabilem Ordner mit Klarsichthüllen für DM 50,-, Tel. 07623/2689

HR1, Bj. 82, SS Umbau, ca. 43.000 km, extras, VHB 14.500,-, Tel. 07561/6922

MOTALIA: Der größte Kleinanzeigenmarkt nur für italienische Motorräder

Verk. Duc. 500 S m. Rotax 1 Zyl. Mot. m. TÜV=Neuaufbau, kw 20. VB 4500,-, Tel. 09171/6867 ab 19.00



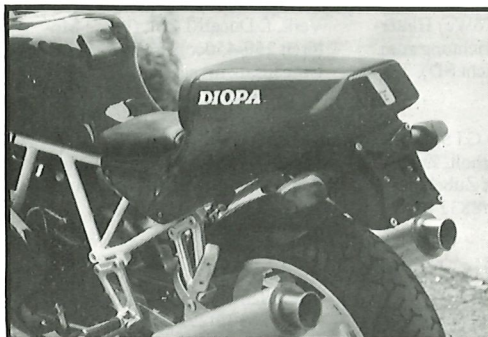
ZWEIRADTECHNIK

GUZZI • DUCATI • LAVERDA
 MORINI • AERMACCHI • MV AGUSTA

**Klassiker • Neumaschinen
 Werkstatt • Ersatzteile**

Wolfgang Frodl
 Mindelheimer Str. 49 a
 D-8908 Krumbach
 ☎ 08282/1545 • Fax 62192

Motalia Anzeigenmarkt



Ab sofort für die 91er Modelle 750/900

- kompletter Einmannhöcker
- Kotflügel hinten und vorne – kurze und lange Ausführung
- Spoilerscheibe getönt
- passend an Originalbefestigung
- mit TÜV-Materialgutachten
- und viele weitere GFK-Teile für Ducati-Modelle

DIOPA

● **GFK**

Kunststofftechnik

Richard Diopa · Römerstr. 19 · 7000 Stuttgart 1 · Tel. 07 11/60 45 04

Suche 4 Kolben Bremsättel von Brembo d'oro, altes Modell und schwimmende Bremsscheiben 300er oder 320er, 6 Loch, Tel. 04458/351

Suche f. Vento: Kontaktaktlose Motoplatzzündg.-Schalthebel, Fuß-/Handbremshebel, Zyl., Lima, Ansaugstutzen, 030/30315347

907 ie, EZ 4.91, Tel. 0221/7901348 ab 19 Uhr

Verk. Ducati 900 SD, Bj. 82, Motor für 4000,- überholt, VB 9700,-, Tel. 08342 3220

750 S-GT (Rundmotor), guter Zustand, viele Neuteile, Bremsattel, Reifen, Speichen, Regler, Elektrik, 12500 DM, Tel. 06843/1798

Suche Vorderradschutzblech der Ducati 900 SD, das häßliche platte aus Edelstahl, das so aussieht, als sei es von einem Anhänger, eventuell auch mehrere, Patrick 08330/1349

V2A Motorschrauben-Set z.B. f. Ducati Pantah 500/600 48,- DM; Motor Befestigungsschr. 45,- DM; Div. andere V2A Schrauben/Teile auf Anfrage, Tel. 02163/47815

750 S, 89, WP, Kämna-Vergaser, 851-Armaturen, Diopa-Radabd. v., 2. Verkl.-Sch., Metzeler, Tel. 07031/806817, 11900,- DM VHB

Tausche 888, 91 gegen 750 SS (alt) oder 900 SS (alt) Königswelle, Tel. 0231/455464 (Wertausgl.)

Verk. für 1-Zyl. Ducati Vorderrad + Akrontfelge mit Yamaha TZ Bremse (Scheiben, Zange, Zylinder + Stahlflexleitung). Tel. 0511/1317862

Ducati 900 SS, 6/83, DM 18.000,-, Tel. 08802/334

DUCATI LAMSON  **MOTO GUZZI**

Über 80 Polyesterteile für ital. Motorräder aus eigener Produktion
Katalog gegen DM 7,- Schutzgebühr
Münsterstr. 44-46 * 5100 Aachen

Tel. 02408/2848
Fax: 02408/7932

seby·poly

Superlight Höcker
91-92 **280 DM**
Polster 2-teilig mit eingnähter ITALO-Fahne
3-farbig **149 DM**

Superlight 2-Mann Vario passend 91-92
Verkleidungsseitenteile, GFK-Nachbau
pro. Stk.

Halbschale 110 DM
Vollschale 240 DM

Mittelteil f. Voll- u. Halbschale 150 DM

Seby-Halbschalenteile Spezial
kurze Ausführung für 750-900 SS 91/92
re + li **330 DM**

Kotflügel lange und kurze Ausführung
für vo. u. hi. Auch aus Carbon!
für 750/900 SS-888/851 für Mod. 88-92

Zubehör:

Für fast alle Mod. Scheibe auch getönt.
Nachbauten fast aller originalen DUC-
Verkleidungsteile u. vieles mehr.

Spezialisiert auf
Ducati-Moto Guzzi-Laverda-MV.

Ducati - Bimota -
Husquarna - Cagiva
Vertragshändler

ITALMOTO



Motorräder führender Hersteller

Winterzeit = Bastelzeit + deshalb für alle, die ihre ausgeschlagenen Vergaser nicht mehr eingestellt bekommen, ein Winterangebot

! Original DellOrto Vergaser !

Guzzi PHF 30 DD/DS, B.-Pumpe, Choke wie Mille GT	Stück 250,-
Guzzi PHM 40 NS/ND, B.-Pumpe, Choke LM etc.	Stück 285,-
Guzzi PHM 41 NS/ND, B.-Pumpe, Choke LM etc.	Stück 285,-
Guzzi PHM 40 CS/CD, B.-Pumpe, Tupfer, Umlenkung	Stück 295,-
Ducati PHM 40 AS/AD, B.-Pumpe, Tupfer 750-900SS	Stück 285,-
Ducati PHM 40 BS/BD, B.-Pumpe, Choke 900-1000SS	Stück 295,-
Alu-Trichter mit VA Sieb $\varnothing$ 30 - $\varnothing$ 41 mm	Stück 35,-
Kunststofftrichter $\varnothing$ 38 - $\varnothing$ 40 mm original Ducati	Stück 10,-

Wir haben vorgesorgt - Wer jetzt schon an Weihnachten denkt, findet mit Sicherheit etwas in unserem Geschenkebazar wie z.B.:

Anstecknadeln: 750SS, 900SS alt + neu, 851, LM 1, LM 5, Saturno, SFC 1000, Cagiva Crosser, Freccia, LM Motor, 900SS Motor, Ducati Flügel, Guzzi Adler + viele andere	Stück 15,-
Aufnäher: Guzzi verschiedene, Ducati alter + neuer Schriftzug, Lucky Explorer + viele andere	Stück 15,-
T-Shirts: Ducati, Agip, Laverda, verschiedene Motive	ab Stück 20,-
Schlüsselanhänger: Ducati	Stück 15,-

Sweat Shirts - Gesticktes Duc Emblem	Stück ab 49,-
Hosenträger - mit Duc Meccanica Emblem	Satz 19,60

Wir haben auch noch Mützen, Polo-Hemden, Schrauber-Kombis, Halstücher, Handschuhe, Taschen, Abdeckplanen, Jacken, Lederkombis, u.s.w.

Das alles speziell für Ducati Freunde +

Diejenigen, die größte Geschenke planen, können schon jetzt die ersten

93er Modelle bei uns

abholen!

Wir zahlen Höchstpreise für Unfall/Defekt-Ducatis

Italmoto GmbH * Heinkelstr. 29
3008 Berenbostel/Hannover

Telefon (05131) 92000/92009
Telefax (05131) 95694

Motalia Anzeigenmarkt

Racing Auspuffanlagen

Alu-Inox hochglanzpoliert oder Kohlefaser-Inox
auch hochgelegt

750 S/SS, 900 SS, 851, 888

Satz ab 898,-DM

Echte Superbike-Optik + Leistungsgewinn

DUCATI KAMNA

Tel.: 04205/8707

Alu-Tanks für 750 Sport, 900 SS 88, 89, 90

hochglanzpoliert 685,-DM incl. TÜV

Hochverdichtete Kolben für alle 900er

50 Gramm leichter als Original

Doppel-T-Profil-Pleuel für alle 900er

Brügger Str. 27 + 2802 Otterstedt

Ducati 750 SS Unfallmaschine,
Frontschaden, EZ 03/92, 1900 km,
Tel. 0531/345979

500 Pantah, Verkäufe Verkleidung
(ohne Scheibe) sowie Seitendeckel +
Luftfilteranlage. Tel. 02605/84124

Verk. Ducati 860 GTS, Bj. 79, orig.
6500 km, sehr guter Zustand, DM
8900,-, Tel. 07231/789273 ab 19
Uhr

Verkaufe Ducati 750 Sport, Bj. 04/
89, 15' km, viel Zubehör VB:
11500,-DM, Tel. 0861/64236 od.
08664/1786

Verk. Tank, Verkleidung, Brems-
zangen von 851 SP3. Für 900 SS
Öhlinsfederbein, für 750 S 2-1 An-
lage, Preis VS, Tel. 08036/1282

Verk. f. 900 SS, Bj. 76, Stoßdämpf.,
Motorgehäuse, Ventilsitzringe (auch
Übermaß), Kuppl.-Seitendeckel, Öl-
pumpe. 030/30315347

Zu verkaufen 1-Zyl. Rennmaschine,
250 ccm, Doppelduplex, 1988 Hock-
enheim 1. Platz, 1990 Hockenheim
3. Platz, getunt von Hans Eireiner.
Tel. 08531/21951 Wasner Rudi VB
5.000,- DM

Ersatzteilkatalog 860/900 GTS, Bj.
75-77 als Kopie in stabilem Ordner
in Klarsichthüllen für DM 50,-, Tel.
07623/2689

Suche Fournales Federbeine für 900
SD, 0421/808544

Suche Ducati Info Ausgaben vom
Ducati-Club München sowie Pros-
pekte von allen 1 + 2 Zyl. Reiner
Leicht, Tannenstr. 10, 6209 Hohen-
stein 1, 06120/1383

Carrillo Pleuels für versch. Modelle
Stck. DM 400,-. Tel. 07531/52130

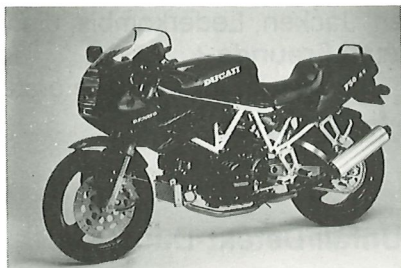
Hallo Duc-Fans! NCR-Fuchsaufkle-
ber, St.pr. 7,50 DM + Vers. Bei: Glas
G., Wiesenzeile 21, 8220 Traunstein,
Tel. 0861/64236

Verkaufe kontaktlose Zündung für 1-
Zylinder-Duc für Doppelzündung
von Lucas. Tel. 0511/1317862

2 Bremsgriffe, orig., fast neu für 1
Zylinder Ducati, 2 Griffe, Kupplung
und Bremse mit Waagebalken, 2
Bremsgriffe, Tel. 0511/1317862

Verk. Duc 900 HR Umbau, Bj. 83,
Kick-, TÜV 4.94, VB 14500 DM,
Tel. 02541/82417

DUCATI



CAGIVA

HS

agv
Norton

H. S. MOTORRAD-TECHNIK
Gutenbergstraße 48
2350 Neumünster
Tel. 0 43 21 / 34 33 · Fax 34 20

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe schwarzen Veglia Tacho, weiße Veglia Öltemperaturanzeige, Fußrastenanlage für HR II, sowie diverse Sturzteile für HR II, Tel. 02546/1267

Desmothek 030/6618195

Neufahrzeuge Modell 93

750 SS Nuda	13.300,-
750 SS Carenata	13.650,-
900 Superlight	17.250,-
Mit TÜV und Garantie	

860 GTS, Bj. 78, abgem. 83, Koffer, LM-Träger, O-BA., Werkstatthandbuch, Teilekatalog, Rep., Tel. tags 07731/62620, abends 07533/1596

Suche für 750 S, Bj. '73, Rahmen mit schmalem Heck oder Tausch gegen 750 S-Rahmen, Bj. 72 (wie GT). 02921/52720

Suche 2,5 x 18" Marvic Magnesiumrad für Duc, Zahnriemenabdeckung komplett, sowie Lenkerstummel 41,7 mm ø, Tel. 02626/78194 nach 19 Uhr

Gilera

Suche Auspufftopf für Saturno. Tel. 04381/7701.



Nordwest und RC 600 C
20 Kw oder 34 Kw = 1 Preis Tuningteile für Saturno
 Alle Gilera Modelle auf Lager • Info kostenlos
 Herstellung von Gilera SOS Rennmaschinen

Guzzi

Suche Ölwannezwischenring und Agostini-Ölabscheider für große Guzzi. Tel. 04381/7701

LM II Köpfe, Kurbelwelle, Ölwanne, Steuergehäusedeckel zu verkaufen, Tel. 0251211994

V 65 SP, Bj. 6/85, 30tkm, guter Zustand, mit Koffern, VB 4900 DM. Tel: 067512624 oder 067228532

Lima-Deckel aus Plastik für große Modelle, sowie für kleine Modelle mit elektr. Zündung; nur DM 5,-, Tel. 0761/64611

Rarität: Moto Guzzi 850 T4-Ge-spann, Rundmotor, EML-Rohrspei-chen, 15" Zoll, 2cv6-Radnabe, Öl-temp., Gepäckträger am Motorrad u. SW, moderne Sitzbank, Bj. 81, 43t km, wie neu FP DM 11.800,-; Moto Guzzi 850 T4 solo mit Zusatzschein-werfer, Lafrancis, Krauser-Ge-päckträger und Koffer, 44t km, wie neu, sehr schön, FP DM 8.100,-, telephonisch werktags von 18.00 - 22.30 Uhr: 07451/6510

1000 SP, EZ 3/81, rot, 44000 km, TÜV 4/93 (auf Wunsch neu), VB 5300 DM, Tel. 0661/601929

Suche dringend Handbremszylinder orig. LM2 gebr., biete alle Poly-Teile und Sitzbank LM 2 billigst, Jens Lucas, Lindenstr. 23, O-7145 Wied-ritzsch

LM III Umbau, LM I Tank, S3 Sitz-bank, P&W HS, 1000 ccm, Koni-Bitubo, TÜV 03/94, VB 8500 DM. 0208/866572

Achtung ! Lagerrestverkauf

Batteriekasten 28 AH VA	80,-
Schutzblech Alu hinter der Batterie wie Original LM I/II/III/S	80,-
Batteriegrundplatte wie Original VA/ALU	40,-
Cockpitgrundplatte für drei Armaturen aus ALU mit Halter für gr. Instrumente aus VA	60,-
Original Cockpithalter aus VA für 35er Gabel z.B. LM I/II/T3 Paar	30,-
Alle Teile neu und hochglanzpoliert	
Tel. 02432/20179 ab 22.00 Uhr	

Verkaufe LM III-Motor teilüberholt, Probefahrt möglich, im Tausch gegen defekten LM III, IV oder Cal. III-Motor 1900 DM, eventl. auch ohne Tausch. 0211/452649

Verk. für Mille Schutzbleche, Blinker, Lenker, Sitzbank, Tourenschei-be, Seitendeckel, Tel. 05461/1766



GILERA

**Zweirad
Technik**



Heim

6339 Bischoffen - Niederweidbach
Roßbacher Straße 3 • Tel. 0 64 44 / 18 52

Motalia Anzeigenmarkt



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!
 - Bleifreiumbauten - kleine Modelle im Tausch
 - große Modelle nur Umbau
 - Motoren-, Getriebe- und Kardaninstandsetzung für alle Modelle
 - Glasperlenstrahlen
 - spezielles Tuning und Zubehör für kleine Guzzis
 - täglicher Schnellversand

Wir haben noch:

DUCATI

851 Strada
 750 SS

april

AF 1 Futura

MOTO GUZZI

California III
 Quota (Vorführmotorr.)

Nutzen Sie jetzt unsere attraktiven Winterkonditionen!

DAS Moto Guzzi Ersatzteillager in Süddeutschland

"Pit's Moto Italia Import"
Hans-Thoma-Str. 2
7750 Konstanz
Tel.: 07531 - 54271
Fax: 07531 - 66041

LM 1000 (V) Rahmen/Brief, Gabel, Bremsen, 0911/609608

T 3-Motor, Gehäuse sandperlenge-
 strahlt, modifizierter Steuerketten-
 spanner, neue Dichtungen, Ventile
 eingeschliffen, VA-Schrauben, Nok-
 kenwelle + Stößeltassen ohne Lauf-
 spuren, Zylinder noch nicht montiert
 damit man sich auch überzeugen
 kann VHB 2000,-; Getriebe LM I
 1100,-; Anlasser 200,-; Orig. Nok-
 kenwelle (Gutachten v. Hoeckle)
 120,-; LiMa mit neuem Rotor 200,-;
 Verkleidung LM II m. Lampe 200,-;
 Stucchi-Verkleidung f. T 5 mit neuer
 Scheibe 350,-; Brems Scheibensatz
 LM II 250,-; Gußhinterrad 150,-;
 06151/343164 tagsüber, ab 18.00
 06151/25361

Kaufe Anbauteile für SP 3 (Verklei-
 dung, Tank usw.), wenn möglich
 grün, Tel. 0461/57743

Suche Guzzi Cali II Teile: v + h
 Kotflügel, Lenker + Züge, Tank,
 Gep.-Träger, Kofferh., Sturzbügel,
 Tr.-Bretter, Tel. 040/6418129

EPM-6-Speichenfelgen 2,25" u. 3,5"
 TÜV, 800,-; Koni LM IV 200,-;
 Stahlflex LM I 100,- alle Teile 4000
 km, Preis VHS; 36er Dell'Ortos,
 Schwungscheibe LM I, PS 12, Gabel
 LM I, viele andere Teile, Preis VHS,
 Tel. 07045/3453, Michael

Suche für Moto Guzzi LM III Mar-
 zocchi-Gabel komplett und 40er
 Dell'Ortos, 0441/383457

Sitzbankhalterung für Guzzi V 35/
 V 50 zu verkaufen, Tel. 0761/64611

Verk. Lafra. Competitione für Cali 2,
 Mille SP/NT guter Zustand 300,-;
 Orig. Lenkerverkl. LM 2 rot kompl.
 m. Halter u. H4 Scheinwerfer 250,-;
 Luftfilterkasten LM 4 m. neuem Fil-
 terelement 60,-; Becker Gep.Tr. m.
 Kofferhalter chrom 100,-; Krauser
 Koffer 40 ltr. 150,-; Suche guterhal-
 tene Zylinderköpfe LM 2, bitte kei-
 nen Schrott anbieten. Tel. 06348/
 4229 nach 18.00 Uhr

Suche 40er Krümmer u. Verlicchi-
 Lenker f. 38er Standrohr, 0431/
 675546

Verk. Moto Guzzi V 65 Lario gegen
 Gebot, Klaus Schulze, Schäfergasse
 7, 8357 Wallersdorf

Langer Tank + 1-Mann-Höcker aus
 Polyester, ohne Gutachten für LM 1
 o. 2, Fotoinfo, Tel. 08331/81631

V7 Sport, 29t km, § 94, Originalzu-
 stand, neue Auspuffanlage, neuer
 Originallack, techn. + opt. gut, 9500
 DM, Tel. 0211/452649

Le Mans-Rahmendreieck frei, Spez.
 Lima-Regler + Gleichricht. spart 750
 gr. kpl. m. Kabelbaum DM 150,-,
 Tel. 07644/7228

Suche Le Mans 1 oder Le Mans 2
 Rahmen mit Brief und Ago-1-Mann
 Sitzbank m. Papieren, Tel. 08331/
 81631

ITALO MOTORRAD HANDEL

Tel.: 0 25 967 600 · FAX: 3800

**TOP-ANGEBOTE IM NEUEN
 KATALOG "ESCHER '92"**

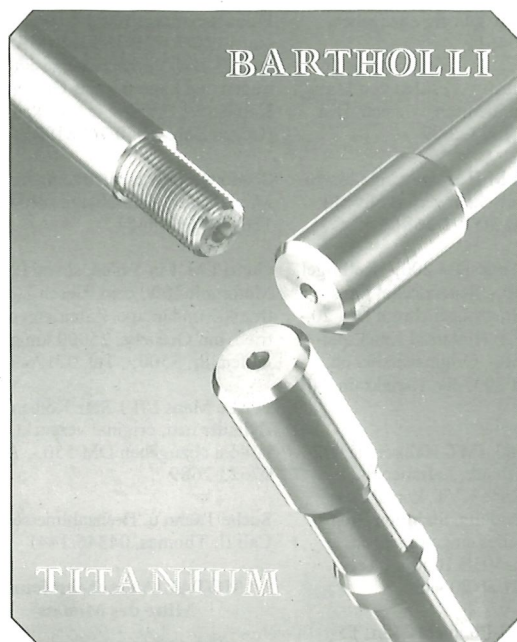
- ◇ Speichenräder in versch. Größen
- ◇ Lima - Umbau mit Frühladung
- ◇ hydraulische Kupplung
- ◇ hinterliegender Ölfilter
- ◇ Verschleiß- & Ersatzteilservice
- ◇ aktuelle Angebote an Guzzi's

GLEICH ANFORDERN - ES LOHNT SICH!

B. ESCHER
 Unterstraße 70
 4717 NORDKIRCHEN 2



Motalia Anzeigenmarkt



BARTHOLLI TITAN - STECKACHSE

Das unschlagbare Leichtgewicht

Der Dichte herkömmlicher Stahlwerkstoffe ($7,9 \text{ kg/dm}^3$) steht hier die Dichte des in Rennsport, Luft- und Raumfahrt erprobten Werkstoffs TITAN AL 6 V4 ($4,5 \text{ kg/dm}^3$) gegenüber. Eine Gewichtsersparnis von ca. 40 %, gepaart mit der vierfachen Festigkeit gegenüber z.B. Edelstahl, macht TITAN zum ultimativen Material für Radsteckachsen und Motorhaltebolzen.

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

BARTHOLLI Italo Parts



Hajo Barth &
Oliver Oettel GBR
Lucas Str. 10
5210 Troisdorf-Bergheim
0228/455623 oder
02241/404335

LM II, guter Zustand, 38000 km, sinnvolle Extras alle Orig. Teile vorhanden, Tel. 05271/4259 ab 18.00 VB 8800,-

LM IV od. V, Unfall, Motorschaden od. gebraucht zum Herrichten v. privat gesucht, Tel. 06227/53408

LM III 1. Hd. org. 15000 km, Moto Italia, Halbschale, 1/2 Sitzbank, schwarz-met. Rahmen beschichtet, usw., sehr gepflegt, VB 10800,-, 07575/2520

LM I, 1000 ccm, kpl. neu aufgebaut (Belege über 6000,-), Bj. 77, 65.000 km, neu bereift, Lafras, alles offen eingetragen, Konis hinten, FAG vorne (luftunterstützt), Stahlflex usw., alles eingetragen gegen Gebot. Tel. 07541/7917

Verk. Schajor Krümmer 48 mm, neu verchromt, 400,- sowie div. LM II Teile (z.B. Verkl. etc.) Tel. 0981/7520

Suche vorderes Schutzblech V 65 Florida (chrom), Tel. 07541/7917

Moto Guzzi T5 Classic Umbau mit Kat, ABM, Konis, super Zustand, 6200 DM, Tel. 07665/5568

Suche für LM 3 Rahmenunterzüge u. Seitenständer, sowie LM 4 Schwinge, Tel. 06241/76963



GUZZI MÜLLER

Vertragshändler

2152 HORNEBURG

HOCHFELD 2

TEL. 04163/59 94

T-Shirt DM 30,-

Großer Aufkleber
30x40 cm DM 20,-

©



Aufkleber DM 5,- (vierfarbig)

Motalia Anzeigenmarkt

LM 3, 850 ccm Kolben/Zylind., Verkl., Gabel, 0911/609608

ETL und WHB für V 35 sowie Rep. Anl. für 850 je 20 DM, 0241/507469

LM II oder III: Wechselhöcker lackiert; LM III Originalteile: Tank, Sitzbank, Schutzblech vorn, Hauptständer, Seitendeckel, Fußrastenanlage, Ölwannezwischenring, Seitenständer; LM IV: Stutzen für Rahmenheckänderung (Moto Spezial); alle Teile neuwertig, Preis VHB. Tel. 07121/59798

MG 1000 SP1, 28000 km, TÜV 94, techn. + opt. im gepflegtem Zustand, 5500 DM, 0211/452649

Seitendeckel in klassisch, rundlichem Design mit Halter für große Guzzi's, Eigenentwurf, Stück 65,-DM. Foto-info? Tel. 02361/371628 ab 18 h

Verk. 1 Paar 40er Ansaugstutzen DMB, handgefertigt, DM 100,-, 1 Paar Lampenhalter LM 1 chrom DM 30,-, Bremsankerplatte hinten LM 3 DM 40,-, 040/7688197

2 20-er Flachschieber Vergaser, für V 35 passend, günstig abzugeben, Tel. 0761/64611

Guzzi Buch zu verkaufen von Mario Colombo, italienisch, wie neu. DM 75,-, Tel. 07623/2689

Suche für LM II Bremszange hinten Vek. Doppelscheinwerfervollverkl. Pr. 150 DM, 05192/5681

Mille GT-Tank DM 200,-, Kotflügel vorn DM 30,-, Seitendeckel links DM 20,-, Sturzbügel chrom DM 20,-, LM III Teile: Hinterrad Knickspeiche DM 150,-, Originalsitzbk. oh. Bürzel DM 50,-, div. Kleinkram 040/7688197

LM 2, EZ 80, IMT-Halbschale, 1/2 Wechselsitzbank, Lafranconis, zurückverlegte KVT, kontaktlose Piranha-Zündung, Stahlflex Bremsleitungen, alles eingetragen, ca. 80.000 km, VHB 10500,-, Tel. 08254/8521 ab 20 Uhr

Verk. Cal. II-Rahmen, 0 km, T5-Plastikt., Räder, Armaturen, Gabel, Tank, 04821/5423 ab 19.00

Suche TÜV-Gutachten für Agostini-Fußrastenanlage LM 1/2. Wer hat einen 110/70 VB 18 Laser ME 33 auf 2,5 Zoll-Vorderradfelge eingetragen und kann mir das Gutachten/Kopie oder Briefkopie schicken? (Gegen Bares) 040/7688197

Schutzbleche Reichertracing für Le Mans 1, siehe Umschlaginnenseite 150,-, 07672/4651

Guzzi LM 4 in Teilen, sowie LM 1/2 Motor mit 1000 ccm, Bosch Elektronik-Zündanlage, Zahnriemenantrieb, mit Getriebe, 25000 km gelaufen, Pr. 3500,-, Tel. 07176/3729

Für Le Mans I/II 1 Satz Kolben und Zylinder neu, original verpackt Gilar doni abzugeben DM 550,-, Tel. 07623/2689

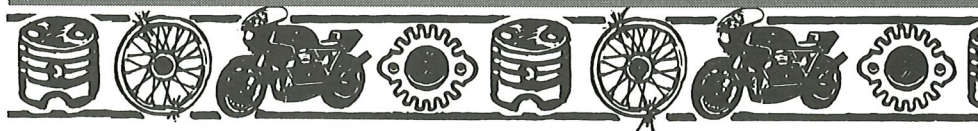
Suche Tacho u. Drehzahlmesser für Cali II, Thomas, 04346/1441

MOTALIA erscheint immer Mitte des Monats

V 50 Monza Motor + Getriebe u.w. Teile zu verk., Tel. 02596/1335

Wir sind umgezogen.

MAX, der MOTO GUZZI-Teile-Direkt



Sonderangebote:

- | | |
|----------------------------------|----------------|
| 1. Lafranconi LM I-II, verchromt | Paar 549,00 DM |
| 2. LM III, Auspuff verchromt | Stk. 199,00 DM |
| 3. V7 Sport, Auspuff verchromt | Stk. 247,50 DM |

- | | |
|--|--------------|
| 4. Hydr. Kupplungsbestätigung komplett | 378,00 DM |
| 5. Ölwannezw. Ring, Filter hinten | ab 249,00 DM |
| 6. Ölmeßstab MAX. Alu.-steckbar | ab 49,90 DM |
| 7. Krümmenflansche CNC gefräßt Alu | 49,90 DM |

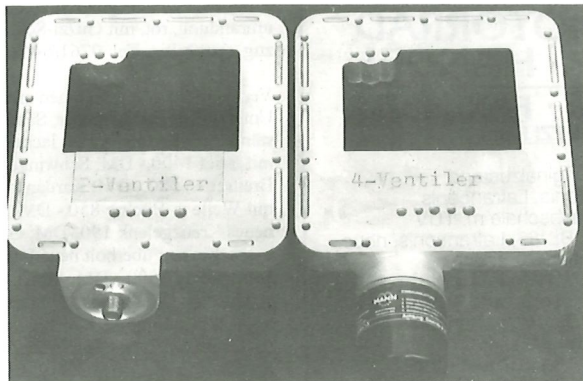
MAX

Ersatzteil-Zentrum:

„Schnellst-Versand“
+ „Direkt-Verkauf“



Motalia Anzeigenmarkt



Einteilige Zwischenringe mit außenliegendem Ölfilter
 Guzzi für 2 Ventiler DM 245,- und 4 Ventiler DM 255,-
 Limaumbau 280 - 390 Watt Preis auf Anfrage
 Lafranconi TÜV gerechter Umbau für LM I und II ohne
 Leistungseinbuße DM 150,-
 Bremsmomentabstützung zum Rahmen DM 265,80

Motorradspezialteile K. Speier,
 Gartenstr. 1, 5433 Siershahn, Telefon 02623/5947

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

**Hier könnte Deine kostenlose
 Kleinanzeige stehen!**

Suche: Seitenwagen Squire mit
 Guzzi Anschlüssen. Verkäufe
 Guzziteile, 05551/54530

Verk. Kofferträger + Gepäckbrücke
 f. 850-T3 California, FP 100,-, Tel.
 ab 15 Uhr 02853/4110

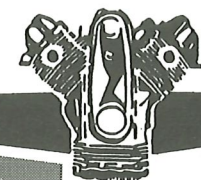
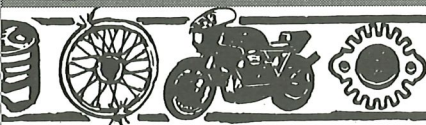
Suche 38er Standrohre für Moto
 Guzzi, Tel. 040/255876

Für V 7 1 Stück Ventildeckel runde,
 hohe Ausführung neuwertig DM 60,-
 links oder rechts passend, Tel.
 07623/2689

Verkaufe Drehzahlmesser Veglia
 Borletti, Tel. 02546/1267

Verk. LM3 Konis, Schwinge, Kuppl.,
 36er Dell'Ortos, VR 2.15 x 18, HR
 3.0 x 18, Zyl. V7, Sitzb., Seitend.,
 Tel. 07045/8499

Import



● Zubehör Sport + Tourer
 ● Edel-Teile „MAX“

MAX
 M. Hartmann

- | | | | |
|--------------------------------------|--------------|--|--------------|
| 8. Edelstahlauflaufschellen 35-48 mm | 19,90 DM | 12. Stahlflexbremsleitungen "Spiegler" | ab 199,00 DM |
| 9. Quota Seitenständer | 169,00 DM | 13. Schwingenumbau auf 160er Breitreifen | 180,00 DM |
| 10. Speicherrädersatz Alu-VA | ab 899,00 DM | 14. Polizia Sattel | ab 99,00 DM |
| 11. Vorderradnabe V7 Sport/850 GT | 199,00 DM | | |

(Angebote, solange Vorrat reicht)

7530 Pforzheim • Villingerstr. 7 • Fax: 072 31/35 41 50

072 31/35 39 21 o. 35 40 63

→ **Kostenlose Preisliste anfordern!!**

Motalia Anzeigenmarkt

ITALO MOTORRAD HANDEL

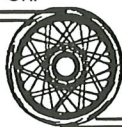
Tel.: 0 25 96/ 600 · FAX: 3800

TOP - Angebote für GUZZI Fans

- Le Mans I rot, 37.000 km, Bj. '78, Originalzustand
 Le Mans II rot, 38.200 km, Bj. '80, Konis, Lafranconis
 Le Mans II rot, 40.200 km, Bj. '80, Halbschale m. TÜV
 Le Mans III rot/schwarz, 40.200 km, Bj. '86, Lafranconis, neue Verklidg. gerade verzahnte Getr.-räder
 Le Mans III rot/schwarz, 28.000 km, TÜV, orig. i. KA
 Le Mans III rot/schwarz, 24.950 km, Bj. '82, orig. TÜV
 Le Mans III rot/schwarz, 56.900 km, Bj. '81, Lafranconi Auspufftüten, v + h neu bereift
 California II weiß, 21.000 km, Bj. '84, orig. Zustand - top-
 T3 California schwarz, 105.000 km, Bj. '78, Motor/Getriebe/Kardan überholt, Kolben/Zyl. müssen getauscht werden
 T3 silber, 19.700 km, Bj. '76, orig. Zust., Speichenräder
 T3 24.500 km, Bj. '77, Lenk.vk, Gep.tr., Speiche - schön
 T3 stahlblau, 49.500 km, Bj. '81, m. Lenkerverk., Sturzb.
 T3 rot, 41.100 km, Bj. '81, m. Lenkerverkl. u. Koffer
 T4 dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer L/R, Top-case
 SP 1000 silber, 53.000 km, Bj. '79, orig. Zustand - top-
 V 7 Spezial weiß, 13.700 km, Bj. '70, schöner orig. Zust.
 V 7 Spezial 14.500 km, Bj. '71, Auspuffanlage neu
 V7/850 GT schwarz, 62.000 km, Bj. '72 Koffer/Scheibe
 V 65 TT Enduro, weiß, 17.000 km, Bj. '85, Gepäck/Koffertträger
 V 35 Imola, rot/schwarz, 26.600 km, Bj. '83, guter Zustand
 Nuovo Falcone, Bj. '71, Behörde, dunkelgrün, geringe Laufleistung

Unsere Telefonanrufzeiten:
 Mo.-Fr.: 16.00 - 18.30 Uhr
 Mo.+Do.: 9.00 - 12.00 Uhr
 Mittwoch: Ruhetag
 Samstag: 8.00 - 11.30 Uhr

B. ESCHER
 Unterstraße 70
 4717 NORDKIRCHEN 2



Suche Nockenwelle oder Motor f.
 750 S/Sport. Bitte kein Schrott.
 0041/53/394243 Schweiz

Mille GT, 5/87 - 5/94, 45t km, Kof-
 ferhalter + Krauser Koffer, Frentubo
 Br.Ltng., VB 8200,-, Tel. 08531/
 32725

LM 4, div. Umbauten z.B. Alutank,
 Lafra. Dioden, 18", Veglia, Spiegel,
 Alustummel etc., VB 11t DM,
 048331576

V 35 - V 75: Verkäufe Ölwanne für
 kleine Modelle, DM 40,-, Tel. 0761/
 64611

VK: Drehmomentstarken Motor,
 1000 ccm, Su. Steuerdeckel, Nok-
 kenwelle auch defekt, VK. Getriebe,
 07544/71106

Verk. Classic Halbschale P&W
 komp. u. TÜV 450 DM, Wechsel-
 sitzbank komp. v. Wulf m. TÜV 450
 DM, 05192/5681

V 65/V 65 SP: Original Sitzbank-
 umrandung, rot, mit Guzzi-Schrift-
 zug, spottbillig, Tel. 0761/64611

Verkaufe für LM I: Rahmen mit
 Unterzügen, Hauptständer, Seiten-
 ständer, Halterungen, neu lackiert
 mit Brief 1400,- DM; Schwinge für
 Breitreifen 380,- DM; Kardan kpl.
 mit Welle u. Buchse 850,- DM;
 neues Kreuzgelenk 190,-DM; Ge-
 triebe wie neu überholt neue Lager
 einbaufertig 1000,- DM; Motor-
 gehäuse mit ZW-Ring u. Wanne
 350,- DM; sämtliche Einbauteile
 bzw. Anbauteile wie K-Welle, Zy-
 linderköpfe, Nockenwelle u.u.u.,
 Preise a. Anfrage; Bremssättel 08
 vorn a 100,- DM; hinten 09 120,-
 DM; Bremszylinder vorn u. h. a
 100,- DM; Lima Bosch 250,- DM;
 Anlasser Lucas 240,- DM; Kupplung
 kpl. gebr. 300,- DM; 1 Paar Konis
 neu 300,- DM; Gabel 35 mm ø 400,-
 DM m. Brücken und Bitubodämpf.;
 Scheinwerfer T3 150,- DM; Gaman-
 Sitzbank 120,-DM; Schutzblech v. +
 h. zus. 200,-DM; Tank m. Verschluss
 + B.Hähnen 310,- DM; Seitenteile
 m. Schriftzug a 60,- DM; Dann Neu-
 teile wie Lenker Armaturen, Kabel-
 baum, Org. Verkl. m. Scheibe, Hupe,
 Blinker + Gestänge neu vorn + h.
 und, und, und Preise a. Anfrage
 mögl. aber nicht unbedingt Gesamt-
 abnahme, Tel. 05261/6202

Verkaufe div. Teile für Moto Guzzi
 California II/850 T3 California: Len-
 ker, Sturzbügel vorne, Hauptständer,
 Schutzbleche V7 850 GT v + h, Aus-
 puffanlage LM I-II original, Lafran-
 conis 38er rechts, Gaman Sitzbank
 mit Unterteil, Lenkerarmaturen 850
 T5, Vetter-Windjammerverkleidung
 mit Scheinwerfer, Tel. 040/255876

Agostini-Vollverkleidung, passend
 für LM 3 + 4 mit Haltern und Gut-
 achten 350,-, 02951/4848 Holger

T3 Rahmen m. Brief; T3 Gabel,
 Räder u.w. Teile. Tel. 02596/1335

Le Mans II Köpfe, Kurbelwelle, 40
 Vergaser mit Tupfer, Ölwanne, Stirm-
 deckel, Verteiler, Krümmer, Tel.
 0251/211994

Motalia Anzeigenmarkt

André Pierre Vaut

Zweiradmechanikermeister
Steinkamp 5, 2743 Selsingen

TÜV & ET-Service
ab Bj. 65 für
LaFranconi + off. Tr
04284 - 8300



Original Felgen + Reifen von Mille
GT (Cali II) wegen Umbau. Hinten
2,5 mm, vorne 6 mm Profil. Neuwer-
tig. Tel. 05725/8513

Kaufe für Cali 3 größere Zylinder
und Kolben sowie schrägverzahnte
Stirnräder. Pessnegger Walter,
Schmalzgasse 35, A-6060 Tulfes,
Tel. A-05223/8536

LM II, Bj. 81, TÜV neu, viele
Extras, top Zustand, VHB 8900 DM,
Tel. 09369/2427

Stucchi VVK kompl. m. H4, Halter
(alte Ausführung) VB 250,-; Konis,
rote Federn + Schwinge rot f. LM II
VB je 250,-; Meaini Fußrastenanl.
120,-; Bremsscheibe hinten ungelocht
20,-; 36er Vergaser + Stutzen 250,-;
Tommaselli Stummel ø 35 mm,
orig., 50,-; Satz Kolben + Zylinder f.
LM II, ca. 30000 km, VB.
Suche: Fournales f. LM 3-5, Ein-
scheibenkupplung v. Transkontinen-
tal oder HTM auch def. Tel. 02644/
5161 ab 18 Uhr

Suche Kontakt zu anderen Moto
Guzzi oder Benelli 250-Zweizylin-
der-2-Takt Fahrern/innen. Tel.
02241/44920

Cali T3, Bj. 79, TÜV neu, viele
Extras, eine der Schönsten, alles
Chrom und VA, Wertgutachten,
VHB 17600,-, Tel. 09369/2427

Auspuffanlage LM 5, chrom kompl.,
Bremsscheiben 280 mm 2 Stück,
Bremssättel, Preise VHB, Tel.
04393/2415

LM III-Teile wg. Gespannumbau:
Telegabel komplett, s. gt. Zustand,
Räder rot, Seitenständer mittig, wie
Mille GT. Tel. 07822/76454

Suche Convert, Zustand egal. Tel. A-
05223/8536, Pessnegger Walter,
Schmalzgasse 35, A-6060 Tulfes/
Tirol

Verk. original Endschalldämpfer LM
4/5, schwarz, leichte Kratzer links,
sonst gut, VHS nur Wochenende:
05051/1528 Jörg

LM III, § 94, vernickelter Rahmen,
Magni-Räd., 38 mm ø Marzocchi-
Gabel, Lafranc., K&N, Spezial-
Schwinge, überholt, Mot. + Getriebe,
+ viele and. Extras, 8800 DM, 0211/
452649

V7/700 Motor, Neu!, 0 km, aus Be-
hördenbest., kompl. mit Zyl. und
Köpfen, DM 2000,-, Tel. 02065/
65876

Laverda

Für Laverda 750 Lima, Anlasser,
Motorseitendeckel (I+r) und diverse
Kleinteile 040/7124203, Erfahrung
für DMC für Laverda 1000 einbau-
mäßig gesucht.

Wegen Neukauf Laverda 500, Bj.
79, 33 kw, 8000 km, Höcker,
Stahlflex, Telefix usw., Top-Zustand
m. Wertgutachten, Preis VHS, Tel.
0571/41424

Suche kaputte 750 GT + S Kur-
belwelle oder Schrottmotor (Motor-
nummer bis ca. 3700). Tel. 07531/
52130 ab 21 Uhr

750 SF 2, Bj. 74, + 2. Motor, VB
6000,-, 07943/8442

Suche 1200er Motor, Zylinder oder
heißen 1000er Motor + Renngetrie-
be. Verk. MG LM I Teile 0421/
705219

Laverda 1200 zu verkaufen, Bj. 78,
guter Zustand, 7000,-, Tel. 04458/
351

Verk. Rep.-Anltg. + E-Teil-Kat. f.
3C, 3CL, RGS, RGA, SFC u. Fahr-
rerhandbuch 3C, 040/7458722

Suche SFC Teile Serie I, alles anbie-
ten, Tel. 05703/889

Carrillo Pleuel für 750 SF + SFC
Stck. DM 400,-. Tel. 07531/52130
ab 21 Uhr

Nieland

Tel. 08345/884
Fax 08345/714

Teile für 1000/3CL: Tank (neu),
SFC-Höcker, Ölkühler, orig. Nok-
kenwellen, Tachoantrieb, div.
Bremsenteile, Tel. 07266/8960

Biete Teile 750 SF, Bj. 72: Tank,
Schutzblech vorn + hinten, Sitzbank,
Auspuff + Krümmer und weitere
Kleinteile. Tel. 05703/889

SFC Halbschale ohne Ausschnitt mit
Halter u. Scheibe f. 3CL, Tel. 04383/
634

Suche für Laverda 1000 3C, Bj. 75,
einen Alulichtmaschinendeckel,
(mögl. Top-Zustand) Tel. 0541/
41881

Suche Yota oder 1200er auch im
schlechten Zustand oder nicht kom-
plett ab 19.00 Tel. 07132/41422

Suche Laverda 750 zum Aufbauen,
auch Händlerangebote erbeten. Tel.
0431/790440

Motalia Anzeigenmarkt

750 SFC Köpfe, Kolben, Pleuel, Auspuffanl., 2-2 + 2-1, Endtöpfe SF2 und anderes. Tel. 0731/52130 ab 21 Uhr

Gabel, Vorderrad mit Bremstrommel (Borrani) und Edelstahlschutzblech, alles in TOP-Zustand für SF 750 zu verkaufen. Tel. 0211/452649

Morini

Suche Moto Morini 250 T (Einzyylinder) oder 125 T billig, Zustand ist egal. Nehme auch Unfallmaschine. Tel. 04381/7701

Tausche Zündbox schwarz mit rotem Punkt gegen eine mit grünem Punkt, suche Geber, rotes Spulengehäuse, 0241/507469

Moto Morini 500 R Camel, 3/84, DM 4500,-, Tel. 08802/334

Suche für 3 1/2 Morini Ansaugstutzen zum Schrauben und Schriftzug 3 1/2 für Seitendeckel, 05551/54530

Moto Morini 350 S, Bj. 79 Originalzustand, ab MFK Schweiz 15tr SFR. 8900,-, Tel. 077/518/546

Suche rechten Seitendeckel (Fahrwerk nicht Motor) für Moto Morini 250 T oder 125 T. Farbe egal. Tel. 04381/7701

Suche für Morini 3 1/2 Zündbox mit grünem Aufkleber. Tel. 0431/790440

MV Agusta

Ersatzteile für 350 Ipotesi: 1 Sitzbank 120,-; 1 Vorderrad mit Bremsscheibe 200,- für 125 S 1x Vorderradnabe; für 350 B Vorderradnabe mit Deckel neuw. 300,-; für 4-Zylindermodelle Dichtsatz 75,-. Tel. 07231/353921, Mario verlangen

Sonstiges

K&N Motorentlüftungsfilter, neu 8,- DM, Tel. 0761/64611

Su. große Trommelbremse, möglichst Doppelduplex, evtl. komplettes Vorderrad, Zustand egal, Tel. 0961/23635

Motorradtrailer für eine Maschine bis 300 kg. Mit Auffahrrampe, Trittflächen und ABE. Für 550,-. Tel. 05725/8513

Für Brembo: Hohlschrauben aus Edelstahl Innensechskant mit poliertem Kopf, Tel. 02365/13177

Krauser-Gepäckträgereteile (erste unzerbrechliche Kunststoffserie): Top-Platte, Kofferträger links, u.a., Tel. 0761/64611

Moto Stefano

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



Moto Guzzi V 1000 Speiche, TÜV, gt. Zust.	6.600,-
Moto Guzzi Nuovo Falcone, TÜV, 19.000 km orig.	4.500,-
Moto Guzzi Stornello Sport	900,-
Moto Guzzi Airone, gt. Originalst., fahrbereit	4.000,-
Laverda Jota 1000, Lack neu, tech. top	6.500,-
Malanca 125 2 Zyl. 1.600 km original	1.600,-
Capriolo 125 OHC	700,-
Ducati 350 Scrambler gt. Zst. Borrani, Neuteile	4.500,-
MV Agusta 350 Sport fahrbereit Bj. 72	4.200,-
Aermacchi 350 fahrbereit	2.000,-
Moto Morini 350 Kanguro fahrbereit	1.500,-

Weitere Klassiker auf Anfrage, Liste anfordern!

Stefan Leibfritz, Oberer Brühl 40
7460 Balingen - Roßwangen
Tel. 07433/381486, Fax: 37035

Hallo Willy, fahre seit drei Jahren 750 S 3 und habe Interesse an IG. U. Disselmeier, Bahnweg 3, CH-8240 Thayngen

Suche "Motorrad"-Katalog Nr. 2 aus den Jahren 1971/72, Tel. 0761/64611

Hier könnte Deine kostenlose Kleinanzeige stehen!

Honda CB 72, Yamaha AS 3, Huski MC, Bj. 65 + 73, Jawa Speedway, Maico 500 Motor, Maico 125 GS, Kramer MC, 04333895

Wer leiht mir die Hefte Motalia Nr. 14 + 16 zum Kopieren. Zahle 10 DM. Pessnegger Walter, Schmalzg. 35, A-6060 Tulfes/Tirol, Tel. A-05223/8536

LAVERDA - BSA - MOTO GUZZI - TRIUMPH -
BMW - MOTO MORINI

VA Auspuffanlagen

für (fast) alle Europäer

z.B.: LAVERDA 1000 = 1150,-

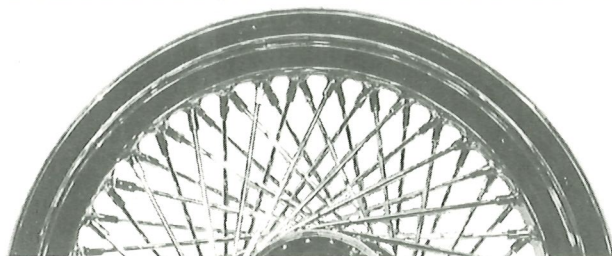
MOTO MORINI 3 1/2 = 950,-

DUCATI DARMARH = 980,-

VA AUMANN

Tel. + Fax 04432-1610

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



Speichenrad-Instandsetzung

NORBERT SCHENK

Einspeichen und Zentrieren

für Motorräder und PKW

Speichen nach Wunsch, auch VA
Felgen in Alu und stahlverchromt
auch Akront - Felgen

2110 Buchholz i.d.N. · Tel. 0 41 81 / 3 01 26

Verk. Helm FM neuwertig Gr. M,
ital. Farben, NP 500,- für 330,-, Tel.
08321/26537

Zubehör

Verk. Harro-Magnet-
Tankrucks. "Space-
Bag", Inhalt ca. 10 l,
nur 50 DM Festpr.,
Tel. ab 15 Uhr 02853/
4110

Vollverkleidung ohne
Lampenauschnitt,
paßt z.B. an Ducati 1-
Zylinder. Preis VB,
Tel. 0511/1317862

Maximale Batterie-Le-
bensdauer durch richtiges
Überwintern mit spez.
Motorrad-Ladegerät, Info:
Tel. 07644/7228

Dainese-Kombi, rot-weiß,
Gr. 50, Daytona-Stiefel,
Gr. 42, Handschuhe,
Schubert-Helm, Gr. 59,
Regenkombi usw. alles
sehr gut erhalten, kom-
plett zum günstigen Preis!
Tel. 07720/38778

1 Satz Boge Stoßdämpfer
f. BMW Boxer HD-Aus-
führung Federweg ge-
kürzt auf Federweg 75
mm Original 100 mm
(System Otto Butenuth v.
Isle of Man 1972 auf R
90 S) Preis DM 60,- incl.,
Tel. 04921/44253

Verkaufe: 1 Reifen Pirelli
Phantom 100/90 V 19
MT 28 (BMW usw.
pass.) DM 80,- neuwertig
incl.; 1 Reifen Dunlop
Sport Max (Ducati pass.
usw.) 120/60 ZR 17 DM
90,- incl.; Fahrwerks-Kit
BMW Boxer bis Bj. 82, 1
Satz Gabel Feder White-
Power, NP 149,- jetzt 75,-
+ Gabelöl White Power;
Stoßd. hinten Boge HD
Ausführung NP 300,-
jetzt 100,- incl.; Sämtliche

Teile werden verkauft wegen Motor-
rad Sport Aufgabe (keine Zeit mehr),
Tel. 04921/44253

MOTORRADSIITZBEZÜGE

REPARATUR POLSTERUNGEN

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

BERTRAM SÄTTLER HEINESTR.9

7539 KÄMPFELBACH 1 · 07231/82184

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

Suche 1 Satz 2½ u. 3½ Speichen-
felgen oder Campagnolos. Tel.
07461/6447

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Aermacchi-HD 350, 5-Gang, fahrb.	2200,-
Ducati 500	1200,-
Ducati 600 Desmo	3500,-
Laverda 750	2400,-
Laverda 1000	2400,-
Moto Morini 350	ab 1500,-
Moto Guzzi LM III, guter Zustand	4800,-
Moto Guzzi LM I	6500,-
Nuovo Falcone	ab 1600,-
Nuovo Falcone, guter Zust, TÜV	4200,-
Iso 125 Viertakt	950,-

Rainer Bollgrün
7989 Argenbühl
Ratzenried 112
Tel: 07522/4411

Motalia Anzeigenmarkt

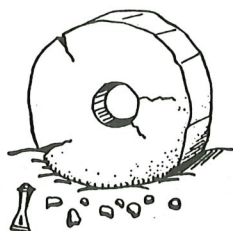
BÖHM – Technik rund um's Rad

Speichen – Umbauten
Felgen – Einspeichen
Radrestaurationen

Neue Straße 14
D-7135 Wiernsheim

☎ 070 44/57 32

Verk. Regenkombi H. Gericke,
Neupreis 120 DM, ca. 1½ J. alt, Gr.
M, VHS. Tel. 05051/1528
Wochenende Jörg



Suche LM4-Schwinge, Speichen-
räder, Verlicchi-Lenker, Transconti-
Kupplung, 48er Krümmer, Quad-
Einsätze, FAC-Federbeine für LM 2,
Tel. 0711/589285 o. 589398

Suche Münchener Ducati Club
Zeitung von 1984. Biete doppelte
nach 1984. Des weiteren das
Motorrad in kompl. Jahrgängen von
1965. Angeb. an S. Kranz, Spitz-
kapelle 5, 7967 Bad-Waldsee

Verkaufe für LM2 36er-Vergaser,
Verkleidung etc. und ein Schwaben-
lederkombi m. Aufschrift Moto Guz-
zi Le Mans, Preis VHS Tel. 0711/
589285 u. 589398

**Die nächste MOTALIA
erscheint am
15. Dezember.
Redaktionsschluß ist der**

Hier gibt es Motalia

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

Fa. Polo	Spaldingstr. 160	2000 Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	2123 Bardowick
Guzzi Müller	Hochfeld 2	2152 Horneburg
Fa. Polo	Faulstr. 20-22	2300 Kiel
Hein Gericke	Flämische Str. 18	2300 Kiel
H.S. Motorrad-Technik	Gutenbergstr. 48	2350 Neumünster
Andre Vaut	Steinkamp 5	2743 Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	2850 Bremerhaven
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	3300 Braunschweig-Rühme
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	4000 Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	4040 Neuss
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselnerstr. 1	4790 Paderborn-Elsen
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	4800 Bielefeld 14
Ralf Tholen	Brockendorferweg 16	5013 Elsdorf-Grouven
RPR	Gartenstr. 29	5802 Wetter
PS-Motorradladen	Teichstr. 30	7104 Obersulm-Weiler
Peter Böhm	Neue Straße 14	7135 Wiernsheim
M.A.X.	Hauptstr. 93	7541 Straubenhardt 4
Pit's Moto Italia Import	Hans-Thoma-Str. 2	7750 Konstanz
Fa. Stork	Schönauer Straße 2	7800 Freiburg
Moto Mahle	Küchel 2	7981 Vogt
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	8395 Hauzenberg/Haag
Frodo's Zweiradgarage	Vogelmühle	8908 Krumbach
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 120,- DM oder über je 10 Hefte im Monat für 200,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.



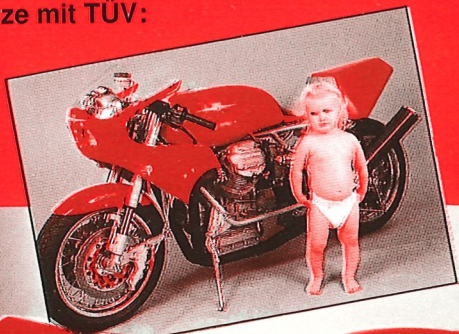
M. Hartmann

MAX

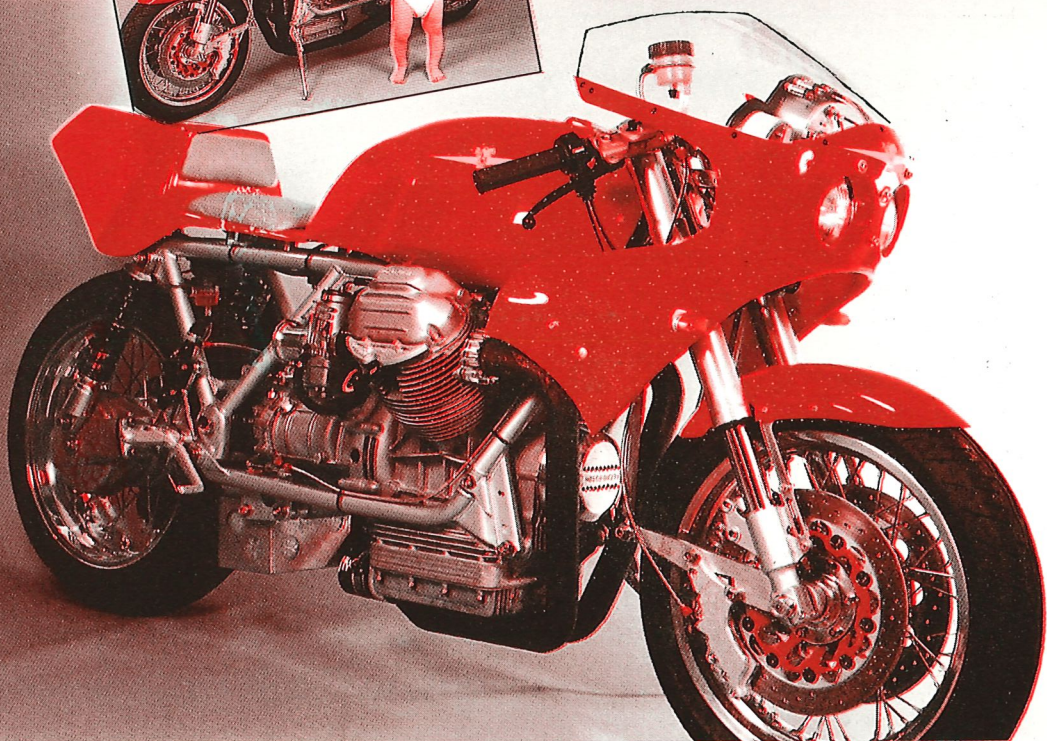
- Teile-Direktimport für: Moto Guzzi
- Zubehör (alle Modelle)
- Edel-Teile „MAX“

MAX-BOT-GUZZI

in Kürze mit TÜV:



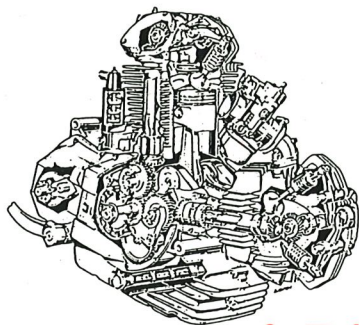
z.B. ● 17 Zoll Speichenräder ● vorne 120/70, hinten 180/55 Bereifung ● 6 Kolben-Bremszange ● Upside-Down-Gabel/mech. Antidive ● breite Schwinge ● 1040 ccm/96 PS a. Hinterrad ● Auspuff 2 in 1 – VA-Kohlefaser ● Einscheibenkupplung ● elektr. Hallgeber-Zündung ● MAX-Verkleidung + Sitzbank, usw., usw.



M. Hartmann
MAX

Villinger Straße 7 • 7530 Pforzheim • Fax 072 31/35 41 50

072 31/35 39 21 o. 35 40 63



DUCATI

Andreas Nienhagen
Eberhardstraße 28
7050 Waiblingen 4
Hegenach

0 71 51 / 5 28 77

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

Montag - Freitag ab 17 Uhr, Samstag ab 9 Uhr

**Besserer Druckpunkt . . .
Kürzerer Bremsweg!
durch Stahlflex-Bremsleitungen**

made by Spiegler

Lieferbar für alle Modelle als fertiger Kit o. Sonderanfertigung

Anschlüsse eloxiert in:

silber, schwarz, rot, gold, blau, grün o. magenta.

**Ducati Superbike-
Lenkerumbau**
„modern Art“

750 SS • 851 • 900 SS

brembo

**BREMSBELÄGE
UMRÜST-BREMSSCHEIBEN
BREMSTEILE
UMRÜST-BREMSEANLAGEN**

Umrüstbremsanlage Ducati 750 SS
auf Doppelscheibe!

SPIEGLER
BREMSTECHNIK GMBH

KUNZENWEG 16 d · 7800 FREIBURG
TEL. 0761/611010 · FAX 0761/64814

Informieren Sie sich über die vielen Vorteile. Gesamtkatalog DM 5,- (auch Wiederverkäufer)