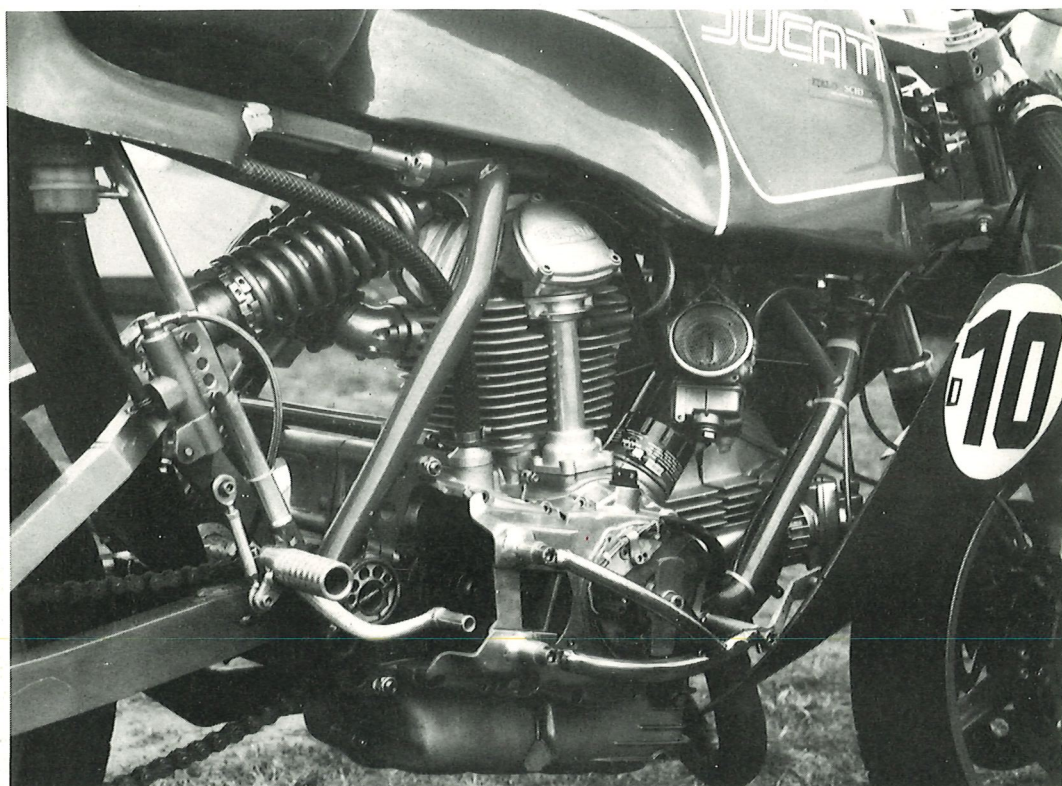


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



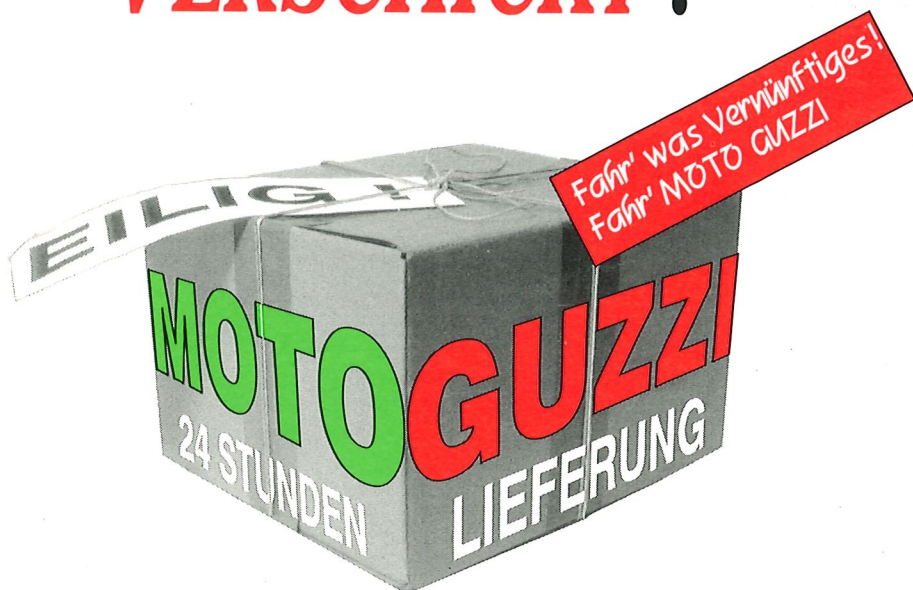
Desmo Corse, Renntraining in Polen

Fahrbericht: Moto Guzzi 1100 Sport

Reisebericht: Indien mit einer Le Mans

BESTELLT ! VERPACKT ! VERSCHICKT !

hübner + partner · bs



ALLE MOTO-GUZZI-TEILE INNERHALB VON 24 STUNDEN

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

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



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

STEIN-DINSE GmbH

Im Alten Dorfe 3f • 38112 Braunschweig
Telefon 0531 - 210 210 • Telefax 0531 - 210 21 22

Impressum

MOTALIA

Verlag Felix Hasselbrink

Schönberger Str. 2

24321 Lütjenburg

Tel.: 04381/7701, Fax: 9623

Herausgeber:

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

Mitarbeiter dieser Ausgabe:

Felix Hasselbrink, Susanne Schwarz,
Michaela Poost, Frank Siepmann, Peter
Kindermann, Roland Pfaff, Heiner
Steinmann

Gültige Anzeigenpreisliste:

Nr. 1/95, bitte anfordern

Erscheinungsweise:

MOTALIA erscheint jeden Monat (außer
Juni) immer zum 15ten.

Redaktionsschluß:

jeweils der 1. des Monats

Druck:

Rudolf Stade, Kiel

Bankverbindung:

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

Bezugspreise:

Inland:

Einzelheft: 3,50 DM

Jahresabo, je 1 Heft: 40,00 DM

Jahresabo, je 5 Hefte: 150,00 DM

Jahresabo, je 10 Hefte: 250,00 DM

Auslandsabo, je 1 Heft: 55,00 DM

Namentlich gekennzeichnete Artikel und
Leserbriefe geben nicht unbedingt die Mei-
nung der Redaktion wieder.

Veranstaltungshinweise, technische Tips etc.
ohne Gewähr.

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

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

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

Hallo Italienerfreunde!

Um gleich mit der Tür ins Haus zu fallen, die
Motalia wird teurer. Zwar bleibt der Preis für ein
Jahresabonnement mit 40 DM unverändert, aber
dafür wird es in Zukunft nicht mehr 12 Ausgaben
pro Jahr geben, sondern nur noch 11 Hefte.

Durch die stetige Steigerung der Auflage und das
unregelmäßige Anwachsen des Heftumfangs ist
der Arbeitsaufwand für die Motalia soweit
gestiegen, daß es uns als kleiner Ein-
einhalbpersonenbetrieb unmöglich geworden ist,
für mehr als ein verlängertes Wochenende wegzufahren. Da aber auch wir gerne mal mit dem
Motorrad verreisen würden, ohne vorher nächtelang
vorarbeiten zu müssen, um dann nach dem
Kurzurlaub (bisher allerhöchstens eine Woche
möglich) alles liegengebliebene in den nächsten
Tagen und Nächten aufzuarbeiten, haben wir uns
dazu entschlossen, nur noch 11 Hefte pro Jahr
herauszubringen, damit wir auch einmal einen
Monat Pause machen können. In Zukunft wird
also die Juni-Ausgabe ausfallen. Da in diesem
Sommermonat sowieso viele von Euch im Urlaub
sind, wird sich das hoffentlich verschmerzen lassen.

Damit der Preis für ein Einzelheft in entsprechen-
dem Verhältnis zum Abopreis bleibt, erhöht er
sich ab dieser Ausgabe auf 3,50 DM. Gleichzeitig
haben wir mal wieder den Heftumfang gesteigert.
Ab diesem Heft hat die Motalia wieder vier Seiten
mehr, also insgesamt 84 Seiten.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Euch

Euer Motalia-Team

Fahrbericht Moto Guzzi 1100 Sport

Die 1100 Sport basiert auf dem Modell Daytona, von dem das Fahrwerk aber nicht komplett übernommen wurde, sondern sich ein paar Änderungen gefallen lassen mußte. Auch der Motor ist ein alter Bekannter, dessen Hubraum aufgestockt wurde. Es handelt sich sozusagen um das Triebwerk der Le Mans IV, doch mit größeren Kolben ($\varnothing$ 92 mm anstatt $\varnothing$ 88 mm) und einem von 78 mm auf 80 mm verlängerten Hub hat die 1100 Sport jetzt einen Gesamthubraum von 1064 ccm. Für die Gemischaufbereitung sorgen die bekannten 40er Dell'Ortos und auch die Edelstahlauspuffanlage stammt aus dem Ersatzteilregal, sie wird an der Daytona verbaut.

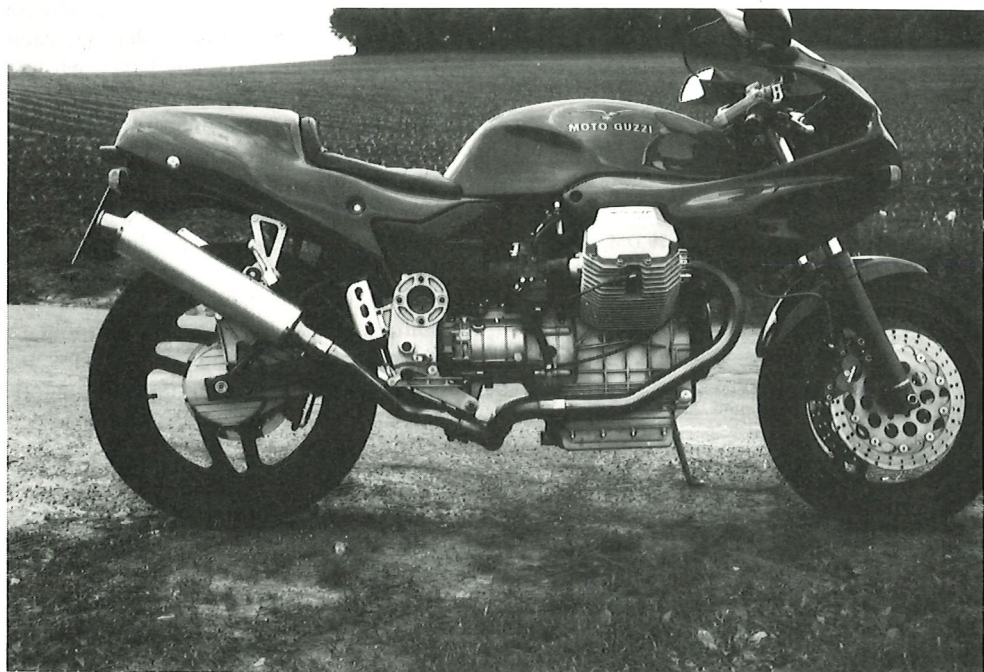
Es wird der 1100 Sport nachgesagt, daß sie im Originalzustand sehr schlecht abgestimmt sei, um die gültigen Gesetzesvorschriften (Abgaswerte und Lärmbeschränkungen) zu erfüllen. Daher ändern die meisten Händler sofort die Bedüsung, manche machen noch mehr.

Die Firma Nauber aus Hilter bot uns eine Sport für Probefahrten an, bei der sowohl die Vergaserbestückung geändert war und zusätzlich eine andere Auspuffanlage montiert

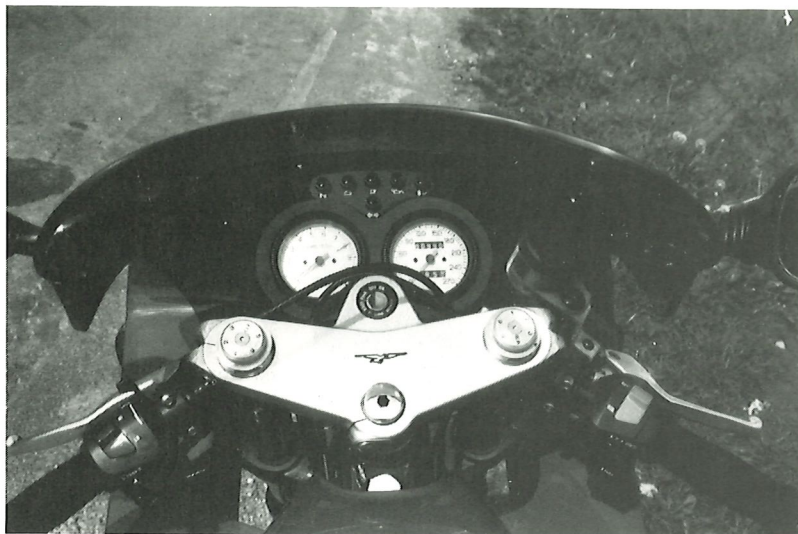
wurde. Desweiteren war das Motorrad durch eine niedrigere Sitzbank und eine höhere Verkleidungsscheibe von P&W verbessert worden.

Beim ersten Probesitzen gefiel auf Anhieb die Sitzbank. Der Originalsitz der Sport ist so hoch, daß ich nicht mit beiden Füßen ganz auf den Boden komme, aber hier kein Problem. Die Sitzposition paßte auch sofort, also konnte es losgehen.

Ich bin zuerst etwas skeptisch gewesen, da



Das Vorführmotorrad der Firma Nauber war mit einer geänderten Auspuffanlage und einer anderen Sitzbank und Verkleidungsscheibe modifiziert.



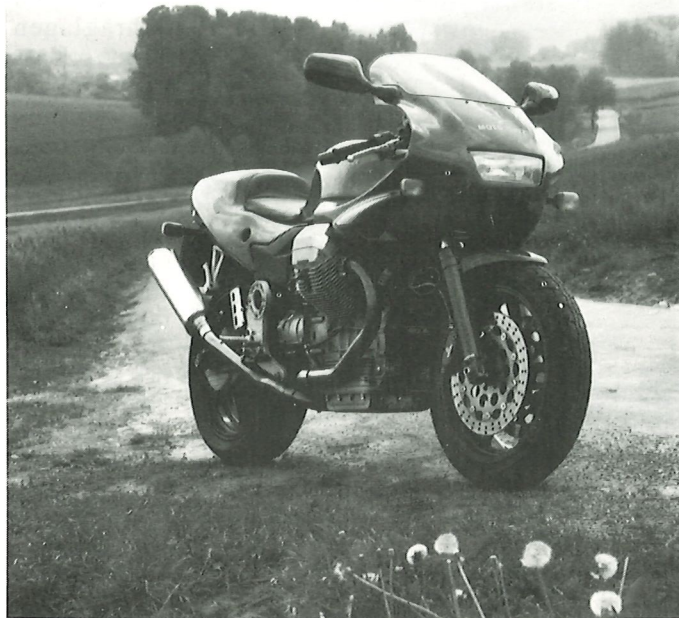
Das Cockpit ist von der Daytona bekannt, aber bei der Sport ist die Verkleidungshalterung dezenter ausgefallen.

ich mich noch recht gut an die Daytona erinnern konnte. Mit der hatte ich damals aufgrund der Lose im Antrieb und den Lastwechselreaktionen einige Eingewöhnungsschwierigkeiten. Wenn man bei der Daytona in der Kurve die Gasgriffstellung änderte, gab es immer einen Schlag und die Maschine verließ die vorgesehene Linie, auf der ich die Kurve durchfahren wollte. Um die Linie halten zu können, mußte man am Besten vor der Kurve abbremesen und die Kurve unter Schub durchfahren. Da ich mehr die Angewohnheit habe, in Kurven reinzubremesen, brauchte ich damals drei Tage, bis ich mit der Daytona gut zurecht kam. Erstaunlicherweise verhielt sich die 1100 Sport völlig anders, bei diesem Motorrad funktionierte die Momentabstützung des Kardans ohne Nebenwirkungen - kein Aufstellmoment, keine Lose im Antrieb -

molto bene. Selbst in Schräglagen konnte schlagartig am Gasgriff gedreht werden, ohne daß die Maschine vom Kurs abweichen wollte. Die 1100 Sport fuhr sich wie ein Kettenmotorrad. Überhaupt verhielt sich das Fahrwerk neutral, war handlich und trotzdem spurstabil.



Durch die P&W-Sitzbank wirkt das Heck der Guzzi nicht so breit.



Soweit ich zurückdenken kann, daß beste Guzzi-Fahrwerk, mit dem ich bisher unterwegs war. Auch die Federelemente verrichteten ihre Arbeit gut. Die Gabel hatte mir schon damals in der Daytona gefallen und ist für die Sport weiterentwickelt worden. Das zu harte Koni-Federbein der ersten Daytona ist durch einen hochwertigen White-Power-Stoßdämpfer ersetzt worden, der sich mannigfach verstellen läßt. Auch die Bremsanlage mit zwei Vierkolben-Bremssätteln, großen $\varnothing 320$ mm-Bremscheiben und serienmäßigen Stahlflexleitungen ist über jeden Zweifel erhaben.

Trotz des hohen Fahrzeuggewichtes gingen Kurskorrekturen in Schräglage und Schräglagenwechsel leicht von der Hand.

Der Motor, der serienmäßig 90 PS leistet, hat sicherlich genug Leistung. In der gefahrenen Abstimmungsvariante mit Max-Zwischen-



Zum Vergleich die originalen Sitzbänke der Sport (links) und Daytona (rechts).

stück und Mistral-Schalldämpfern erreichte die Guzzi eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h laut Tacho, wobei beide Spiegel durch den Fahrtwind einklappten. Im mittleren Drehzahlbereich stand immer genug Druck zur Verfügung, nur unter 3000 U/min wollte der Motor noch nicht richtig Gas annehmen, aber das läßt sich sicher durch weitere Abstimmungsarbeiten verbessern. Hierbei sei aber darauf hingewiesen, daß mit der anderen Auspuffanlage und geänderter Vergaserbestückung die Betriebserlaubnis erloschen ist, was teuer werden kann.

Mit dem Motor und dem Fahrwerk konnte die 1100 Sport bei der kurzen Probefahrt überzeugen, aber es wäre keine Guzzi, wenn es nicht ein paar Kleinigkeiten zu verbessern gäbe. Der Seitenständer ist extrem ungünstig angebracht und bietet keinen sicheren Stand, der Kupplungshebel ist nicht einstellbar und für kleine Hände zu weit vom Lenker entfernt, außerdem benötigt die Kupplung genauso wie der Gasgriff eine zu hohe Handkraft.

Während mir die Zubehör-Sitzbank gefiel, konnte die Verkleidungsscheibe nicht überzeugen. Bei Stadtfahrten wurde der Fahrtwind genau auf meine Augen gerichtet, was mir gar nicht gefiel, außerdem wurde der Blick auf die Kontrollleuchten verdeckt.

Technische Daten:

Motor:

Luftgekühlter V2-Motor mit längsliegender Kurbelwelle, zwei Ventile pro Zylinder, die über Stoßelstangen von einer halbhohen Nockenwelle betätigt werden. 2x $\varnothing$ 40 mm Dell'Orto Vergaser, kontaktlose Zündanlage.

Bohrung x Hub: 92 x 80 mm

Hubraum: 1064 ccm

Leistung: 90 PS bei 7.800 U/min

Drehmoment: 89 Nm bei 6.400 U/min

Kraftübertragung: Zweischeiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanwelle mit zwei Kreuzgelenken und Momentabstützung.

Fahrzeuggewicht vollgetankt: 232 kg

Höchstgeschwindigkeit: ca. 210 km/h

Preis: 18.205 DM



aprilia

STORK

Roller, Motorrad,
u. Autoreparaturen
aller Marken

Vertragshändler

Tel. 0761/ 462 63
Freiburg, Schönauerstr. 2

Exklusives Zubehör für Moto Guzzi „made by Stork“



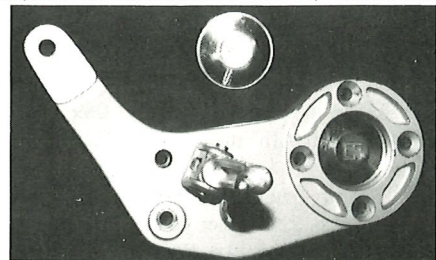
Oben:
Satz Krüm-
merblenden,
V2A pol.
für Call 3 + 1100
ersetzt das Plastikteil
DM 147,-



Links:
Lima Deckel
(gr. Guzzi) Alu Guß pol.
DM 129,-

z.B. Abdeckung für Schwingenlagerung 1100 Sport + Daytona

Alu poliert o. silber bzw. schwarz eloxiert. DM 45,- Stück inkl. MwSt



Veranstaltungskalender

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

Juli

19.07.-21.07.95

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

Info: Bernhard Sattler, Markt 21, 25821 Bredstedt.

21.07.-23.07.95

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

Info: 06698/310 (Volker).

22.07.1995

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

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

22.07.-23.07.95

5. Veteranenteilemarkt in Dueville bei Vicenza (Area Lanerossi)/Italien.

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

28.07.-30.07.95

Scottish Camping Weekend des Morini Riders Club England.

28.07.-30.07.95

1. Ducati Pompone Treffen im Hotel Kreuz in Gammertingen/Schwäbische Alb mit Programm.

Info: Frank Burkhart, Tel. 07574/2204 o. 2230, oder Peter Krinke, Tel. 07577/899 o. 1795.

28.07.-30.07.95

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

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

28.07.-30.07.95

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

Info: Rainer Oeding, Tel. 04207/801506.

28.07.-30.07.95

10. Aberdeen Angover des Italian Motorcycle Owners Club England.

Info: Mike Bates, Tel. 01224744318, Großbritannien.

28.07.-31.07.95

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

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

August

04.08.-06.08.95

Internationales Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Bavarrese e.V. in 83620 Thal (bei Glonn).

Infos: Wolfgang Lehmann, Tel. 089/6371242 und Leo Allgeyer, Tel. 08104/9778.

04.08.-06.08.95

Treffen der Laverda Freunde Silberstedt.

04.08.-06.08.95

8. Italo-Motorradtreffen des Italo-Moto-Club-Schweiz in Grünenmatt.

Info: CH-031/7010210.

04.08.-06.08.95

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

Info: Tel. 07141/241274.

11.08.-13.08.95

Treffen des Laverda Stammtisch Heftrich.

11.08.-13.08.95

Twin & Single Treffen in Karmøy/Schweden.

11.08.-13.08.95

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

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

11.08.-13.08.95

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

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

11.08.-13.08.95

Rally des schwedischen Laverda Clubs in Koeping/Schweden.

Veranstaltungskalender

12.08.-13.08.95

4. Ansbacher Spaghetti-Treffen
in Steinbach bei Ansbach.
Info: Tel. 0981/77135.

15.08.-19.08.95

Laverda-Treffen in der Schweiz.

18.08.-20.08.95

Treffen der Gruppo Moto Guzzi
Finlandia bei Kannonkoski/Fin-
land.

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

18.08.-20.08.95

Cadwell Park Track Day des Mo-
rini Riders Club England mit
Benutzung der Rennstrecke am
Freitag.

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

18.08.-21.08.95

Treffen des Moto Guzzi Club
Dänemark in Blåbjerg ca. 10 km
von Varde.

Info: Moto Guzzi Club, Louise-
vej 5, DK-3050 Humlebaek, Dä-
nemark.

19.08.-20.08.95

Ducati-Clubrennen in Assen/
Holland mit internationalen Läu-
fen der Klassen SOS, BOT und
BEARS.

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

19.08.-20.08.95

15. Treffen des Laverda Club
Schweiz im Baselland.

Info: Tel. 056281830, Schweiz.

25.08.1995

Track Day des International La-
verda Owners Club auf der Renn-
strecke Cadwell Park in England.
Info: Alan Cudlipp, Orchard Cot-
tage, Orchard Terrace, Acomb,
Hexham, Northumberland, NE46
4QB, Tel: 01434/600048, Groß-
britannien.

25.08.-27.08.95

8. Treffen der Freunde italieni-
scher Motorräder Trossingen auf
dem Stock-Car Gelände Trossin-
gen.

Info: 07425/4910.

25.08.-28.08.95

V-Twin Rally des Moto Guzzi
Club Großbritannien in Shaftes-
bury (Dorset)/Großbritannien.
Info: K. Irwin, Tel. 509/237198,
Großbritannien.

26.08.-28.08.95

Walliser-Weekend des Ducati-
Club-Schweiz.

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

September

01.09.-03.09.95

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

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

01.09.-03.09.95

11. Internationales Moto Guzzi
Treffen im Allgäu.

Info: Moto Guzzi Club Friedrichs-
hafen e.V., Eschenstr. 10, 88069
Tettngang.

01.09.-03.09.95

Laverda-Treffen in der Eifel.

08.09.-09.09.95

5. Ducati-Festival auf der Renn-
strecke von Lignerès/Schweiz.
Info: Susi's Töff-Eggä, Hauptstr.
24, CH-8546 Islikon, Tel. 054/
552180, Schweiz.

08.09.-10.09.95

9. BOT-Treffen MRC Salzkam-
mergut, Bad Goisern, Berghotel
Predigtstuhl, Oberösterreich.

Info: Dygruber Blasius, Tel. A-
06242/317.

08.09.-10.09.95

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

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

08.09.-10.09.95

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

15.09.-17.09.95

14. Internationales Moto Guzzi
Treffen des Moto Guzzi Club
Belgien in Lommel Kerkhoven.
Info: Van Vossel Luc, Tel. 052/
450614, Belgien.

16.09.-17.09.95

Moto Guzzi Treffen in Mandello
mit Werksbesichtigung.

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

Veranstaltungskalender

17.09.1995

Benelli-Tag in Pesaro.

Info: Moto Club "T. Benelli",
Corso XI Settembre, I-61100
Pesaro, Telefon: 721/31508, Ita-
lien.

22.09.-24.09.95

Herbsttreffen des Moto Guzzi
Club Großbritannien in Lutter-
worth/Großbritannien.

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

23.09.-24.09.95

Westschweizer-Weekend des
Ducati-Club-Schweiz.

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

23.09.-24.09.95

Veteranenteilemarkt auf der
Rennstrecke von Imola/Italien.

Info: C.R.A.M.E., c/o Bruno Bru-
sa, Via Zanotti 3/D, I-40026 Imo-
la, Italien.

29.09.-01.10.95

18. Einzylindertreffen des Moto
Guzzi Falcone Clubs.

Info: Harald Stränz, Tel. 040/
7223606.

Oktober

07.10.-08.10.95

Veterama in Mannheim.

Info: Veterama GmbH, Rhein-
gastr. 21, 68526 Ladenburg, Tel.
06203/13507.

07.10.-08.10.95

1. Veteranenteilemarkt in Cosen-
za/Italien.

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

13.10.-15.10.95

Treffen des MV Agusta Club in
Düren.

Info: MV Agusta Club e.V., Anke
Mündörfer, Zellerstr. 36/38,
68167 Mannheim.

21.10.-22.10.95

Veteranenteilemarkt in Pesaro/
Italien.

Info: Tel. 0541/756706, Fax:
0541/756714, Italien.

November

04.11.-05.11.95

Veteranenteilemarkt in Rimini/
Italien.

Info: Tel. 0541/390996, Fax:
0541/390996, Italien.

21.11.-26.11.95

EICMA MOTO 95, Internationa-
le Motorradausstellung in Mail-
land.

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

25.11.1995

Klausabend des Ducati-Club-
Schweiz.

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

25.11.-26.11.95

Veteranenteilemarkt in Novogro
bei Mailand im Parco Esposizio-
ni di Novogro beim Flugplatz
Linate/Italien.

Info: Tel. 02/70200022, Italien.

Dezember

15.12.1995

Phillip Island Funday des Ducati
Owners Club of Victoria/Austra-
lien.

MOTALIA

die Zeitung mit dem
größten Terminkalender
für italienische Motor-
räder erscheint jeden
Monat (außer Juni) zum 15.

**Motalia ist die Zeitung mit dem
größten Terminkalender für
italospezifische Motorradveranstaltungen.**

**Bitte teilt uns Eure Termine rechtzeitig mit, damit wir sie hier
veröffentlichen können (Infoadresse nicht vergessen!).**

im Motorrad Zentrum

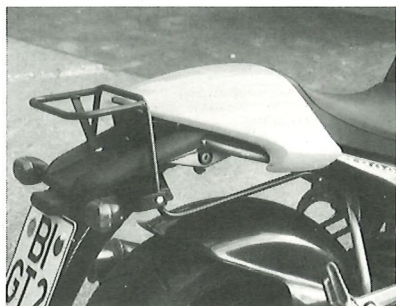
Hökenschnieder GbR

aprilia

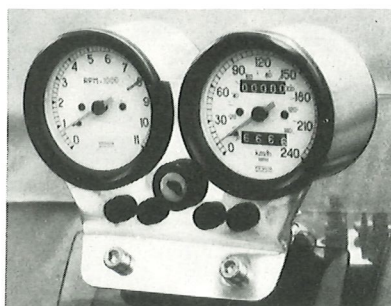
DUCATI

MOTO GUZZI

Vertragshändler Vertragshändler Vertragshändler



Gepäckbrücke für Monster



Alu-Cockpit

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

Bielefeld Tel. 0521/452445

Von einem der auszog, das Schrauben zu lernen (oder: Peters Tatsachenbericht, und nicht das "Grimmige Märchen", wenn auch täuschend ähnlich) Teil 3

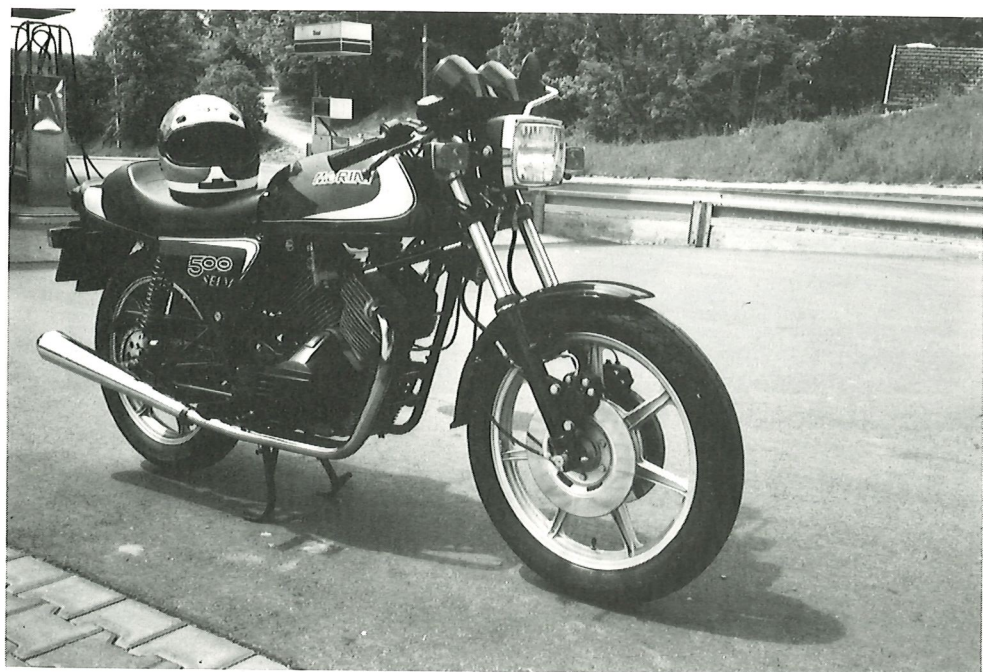
In den ersten zwei Folgen hat Peter geschildert, wie er zu seiner Moto Guzzi Le Mans II gekommen ist, und wie er das Motorrad wieder neu aufgebaut hat.

Im April 1993 wurde wieder angemeldet, und als ich an einem sonnigen Samstagvormittag unterwegs war, riß mir der Kupplungszug, was meine Tour abrupt verkürzte, da ich ohne Ersatz, bzw. Werkzeug unterwegs war. Seitdem habe ich immer einen Ersatzzug dabei, und noch ein paar andere Kleinigkeiten. Dies schützte jedoch nicht davor, und half mir auch nichts, als 14 Tage später während eines Sonntagsausfluges der Rotor der Lichtmaschine durchschlug. Dies machte sich anfangs so bemerkbar, daß der Voltmeter bei Drehzahlen von über 4000 U/min total abfiel, was sich einige Kilometer später zum Dauerzustand entwickelte. Also mußte ein neuer Lima-Rotor her, der Einbau war einfach, und nebenbei wurden gleich noch Motoröl und Hinterradreifen gewechselt.

Den Rest des Jahres lief die Maschine anstandslos und wurde im August ohne Mängel geTÜVt, was keine Schwierigkeiten darstellte, da sie ja ein echtes Schmuckstück ist. Von Oktober 1993 bis April 1994 wurde sie stillgelegt.

Kostenaufstellung Nr. 3:

Hauptbremszylinder	181,10 DM
Krümmerdichtungen 2 Stück	3,20 DM
Dichtsatz Hauptbremszylinder	28,70 DM
Kupplungszug 2 Stück	30,00 DM
Lichtmaschinen-Rotor	270,00 DM
Castrol RS 3 Liter	48,00 DM
ÖlfILTER	9,90 DM
TÜV	59,00 DM
Postgebühren	31,00 DM
Gesamtaufwand:	660,90 DM



Zu der Guzzi wurde eine Morini als Zweitmotorrad angeschafft.

Zum Jahresabschluß 1993 konnte ich resümieren, daß ein Moto Guzzi-Getriebe sich nur hakelig schalten läßt, wenn sich ein Defekt anbahnt. Denn seitdem das Getriebe von mir überholt wurde, läßt es sich butterweich schalten, und die jetzige Getriebebetätigung gleicht einer wahren Wonne gegen früher. Kein Vergleich!

Im April und Mai 1994 durfte ich ein paar unbeschwerte Kilometer mit der Guzzi zurücklegen, bevor sie Ende Mai 1994 wieder abgemeldet wurde. Warum denn das? Ich wollte noch einige Ungereimtheiten abstellen, die mich schon eine Weile störten. Und das schon wieder am Sommeranfang? Perversion im Quadrat? Der Kerl muß verrückt sein, werdet Ihr jetzt denken. Nein, nein ganz so verrückt bin ich dann noch nicht! Oder?... Ich hatte mir nämlich im Januar 1994 einen für meine Verhältnisse unvorstellbaren, an Überheblichkeit grenzenden Luxus geleistet. Jawohl, ich hatte mir ein zweites Motorrad gekauft, mit dem Hintergedanken, eine Fahren, eine Schrauben. Kurz und gut, ich hatte mir bei Frodo's Zweiradgarage eine Moto Morini 500 Sei V, Baujahr 1981, 14.300 Kilometer, im Originalzustand geleistet. Ein wahres Schmuckstück. Sie hat mich aber auch 4½tausend Mark gekostet, naja, bei dem Zustand.

An der Morini wurden von Januar bis Ende Mai 1994 Anlasserrelais, Luftfilter, Vorder- und Hinterradreifen, Zahnriemen, Sekundärkette, Bremsflüssigkeit, Batterie, Kupplungszug, Öl und Zündkerzen gewechselt. Danach wurde mit Hilfe einer Briefkopie und des Buches „Italienische Motorräder“ die TÜV-Einzelabnahme abgehakt.

Kostenaufstellung Nr. 4: (Moto Morini)

Moto Morini 500 Sei V	4500,00 DM
Werkstatthandbuch Motorrad	70,00 DM
Werkstatthandbuch Motor	70,00 DM
Ersatzteilkatalog	60,00 DM
Anlasserrelais	64,50 DM
Vorderradreifen Pirelli Phantom	163,76 DM
Hinterradreifen Pirelli Phantom	200,10 DM
Vergaserfedern weich 2 Stück	18,60 DM
Zahnriemen	39,90 DM
Öl Agip Sint 2000 3 ltr.	45,00 DM
Sekundärkette	75,90 DM
Bremsflüssigkeit DOT 5	17,95 DM

Batterie 19 Ah	78,00 DM
Kupplungszug 2 Stück	52,00 DM
Lack	13,07 DM
Dichtungen	11,00 DM
Polradabzieher	25,00 DM
Gaszug 2 Stück	32,00 DM
Rückspiegel	13,90 DM
Zündkerzen 2 Stück	14,00 DM
Kleinteile	15,99 DM
TÜV-Einzelabnahme	100,00 DM
Postgebühren	17,00 DM
Gesamtkosten:	5.711,67 DM

So kamen auch schon wieder 1.211,67 DM für Instandsetzung zusammen, trotz des guten Zustandes.

Und so fuhren wir ab Ende Mai Moto Morini, denn ich hatte mir während der Winterzeit einige Teile besorgt, um die Guzzi zu verbessern.

Kostenaufstellung Nr. 5:

Gabel-Simmerringe 4 Stück	21,80 DM
Staubschutzkappen 2 Stück	13,00 DM
Wirth Gabelfedern progressiv	149,00 DM
Gabelöl (Castrol Fork Oil, medium)	7,95 DM
Zündkerzen Champion 2 Stück.	11,00 DM
Batteriehaltegummi 2 Stück	17,80 DM
Ölwanne	229,00 DM
Unterbrecher 2 Stück	11,80 DM
Federn für Fliehkraftgewichte	13,80 DM
Piranha-Zündung	260,00 DM
Rücklicht mit Kalotten	36,02 DM
Vorderradreifen Pirelli Match	179,40 DM
Hinterradreifen Pirelli Match	200,10 DM
Getriebeöl Castrol EPX 90 2 Ltr.	27,00 DM
Grundierung, Schleifmittel	15,21 DM
Postgebühren	36,95 DM
Gesamtaufwand:	1.229,83 DM

Für scharfe Rechner, Gesamtausgaben inklusive Anschaffungskosten für

Moto Guzzi Le Mans 2: 13.731,71 DM

Moto Morini 500 Sei V: 5.711,67 DM
bis einschließlich Oktober 1994.

Geschockt? Umsonst ist der Tod, und selbst der kostet einen das Leben!

In der Zeit, in der ich Morini fuhr, wechselte ich an der Guzzi die Gabelsimmerringe und die Staubschutzkappen an der Vordergabel, da wegen deren Undichtigkeit schon seit längerer Zeit die Vorderseite des Motors während des Fahrens mit Öl verspritzt wurde. Da bot es sich

natürlich an, auch gleich die Gabelfedern zu wechseln, denn die alten Dinger hatten ja schon über 85.000 Kilometer in den Knochen, äh... im Stahl selbstverständlich.

An der Ölwanne fehlte schon seit dem Kauf eine Ecke, und so stand sie schon lange auf meiner Liste. Von der Piranha-Zündanlage versprach ich mir einen besseren Motorlauf. Ich habe mir im Winter auch noch ein Vergaser-Synchronisationsgerät mit vier Säulen, Ansaugstutzen, Unterdruckschläuchen und Quecksilberflüssigkeit von Krawehl für ca. 180,- DM gekauft.

Das Ergebnis der Gelegenheits-Feierabendarbeit von Juni bis Anfang September war:

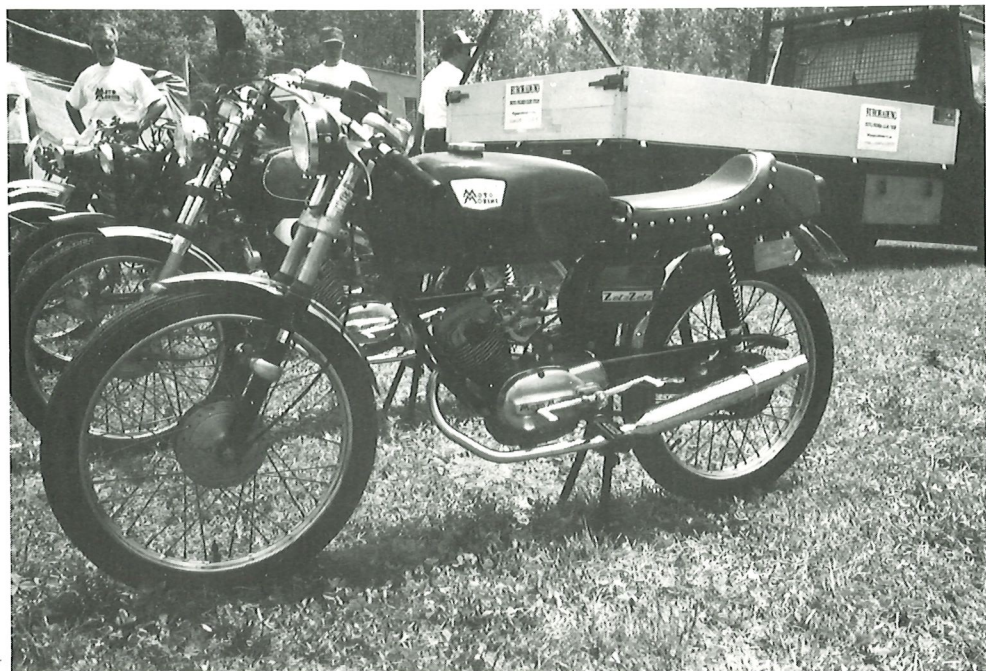
Die Guzzi war neu bereift, Gabel und Motor waren öldicht, die Piranha-Zündung eingebaut und eingeblizt, die Vergaser eingestellt und synchronisiert, Getriebe- und Kardanöl gewechselt, für die Optik ein Traktorrücklicht angebracht und unter der Monza-Sitzbank ein Eigenbauschutzblech eingebaut, da das Benelli-Schutzblech bei starkem Einfedern am Hinterrad streifte. Das Schutzblech ist momentan nur grundiert, da es sich noch im Versuch befindet. Während des Einbaus der Piranha-Zündung stellte ich fest, daß eine Feder der Fliehkraftgewichte abgesprungen war, und sich im Unterbrechergehäuse verklemmt hatte. Und jetzt kommt der Hammer! Nachdem ich die Moto Guzzi mit meinen bescheidenen Fähigkeiten und Kenntnissen eingestellt hatte, lief die laut Händler nicht einstellbare Maschine, mit einer Leerlaufdrehzahl von 500-600 U/min, allerdings ohne abzusterben. Ich wollte sie gar nicht mehr abstellen, so schön ballerte sie vor sich hin, doch dazu später. Das waren also die Arbeiten, die ich in meiner knapp bemessenen Freizeit innerhalb von drei Monaten verrichtete. Der Vorteil war diesmal, daß ich mir Zeit lassen konnte, denn ich hatte ja was zum Fahren, die Morini.

Und ich hatte mir gleich ganz schön was vorgenommen. Eine Fahrt zum „5. Europäischen Morini-Treffen“ nach Morano sul Po/Italien am ersten Juniwochenende.

Ich startete am Freitagmorgen um fünf Uhr, gähn. Meine Fahrstrecke war: Lindau - Feldkirch - Chur - Disentis - Lukmanierpaß - Bellinzona - Lago Maggiore Ostseite - Sesto Ca-

lende - Novara - Vercelli - Morano. 493 Kilometer, davon 430 Kilometer Landstraße, herrlich kann ich Euch sagen. Um 14 Uhr traf ich in Morano sul Po ein, wo das Treffen im dortigen Fußballstadion direkt am Po (Fluß) stattfand. Einige deutsche Morinifahrer verschiedener Stammtische und einheimische Moto-Morini-Club-Italia-Mitglieder waren schon anwesend. Die einen kurierten ihren Kater aus, denn sie waren schon am Donnerstag, da Feiertag, hergefahren. Und die anderen waren damit beschäftigt, die letzten organisatorischen Maßnahmen zu erledigen. Bei der Ankunft wurde man aufgenommen, wie der verlorene Sohn, der gerade wieder heimgekehrt. So lief das während des ganzen Treffens, die Mitglieder des Moto-Morini-Club-Italiamischten sich stets unter ihre Gäste, und somit war eine Cliquenbildung praktisch ausgeschlossen. Es wurde ein „Europäisches“ Morini-Treffen, bei dem Teilnehmer aus Schottland, England, Holland, Frankreich, Italien und Deutschland anzutreffen waren. Der Name hielt, was er versprach. Kompliment! Auch der Maschinenpark war beachtlich, von Moto Morini Corsarino bis zum 500er Morini-Chopper. Auch das Rahmenprogramm, angefangen beim ausgezeichneten Essen, Trinken (Moto Morini Vino), Weinprobe und nicht zu vergessen die Ausfahrt am Montag und Dienstag nach Siena zu den Protar-Werken, dessen Besitzer der ehemalige Moto Morini Werksrennfahrer Tarquino Provini ist, war einfach genial und wurde wahrscheinlich zu wenig genutzt. Auch ich mußte diesmal leider schon am Samstag, wegen des schlechten Wetters in den Alpen (Schnee bis 1200 Meter), sicherheitshalber wieder den Heimweg antreten, da ich am Montag hundertprozentig am Arbeitsplatz erscheinen mußte. Doch das nächste Mal werde ich es so einrichten, daß das nicht mehr vorkommt, und auch ich das ganze Treffen genießen kann. Ihr merkt wahrscheinlich schon, das 6. Europäische Moto Morini-Treffen 1995 in Morano sul Po ist für mich ein fester Termin.

Die Morini lief auf dieser Strecke und auch anschließend einwandfrei, und ist im Gegensatz zur Guzzi wesentlich handlicher. Kein Wunder bei einem Gewichtsvergleich von 180 Kilogramm zu 240 Kilogramm. Kurz gesagt,



Kleine Morini auf dem Treffen in Italien.

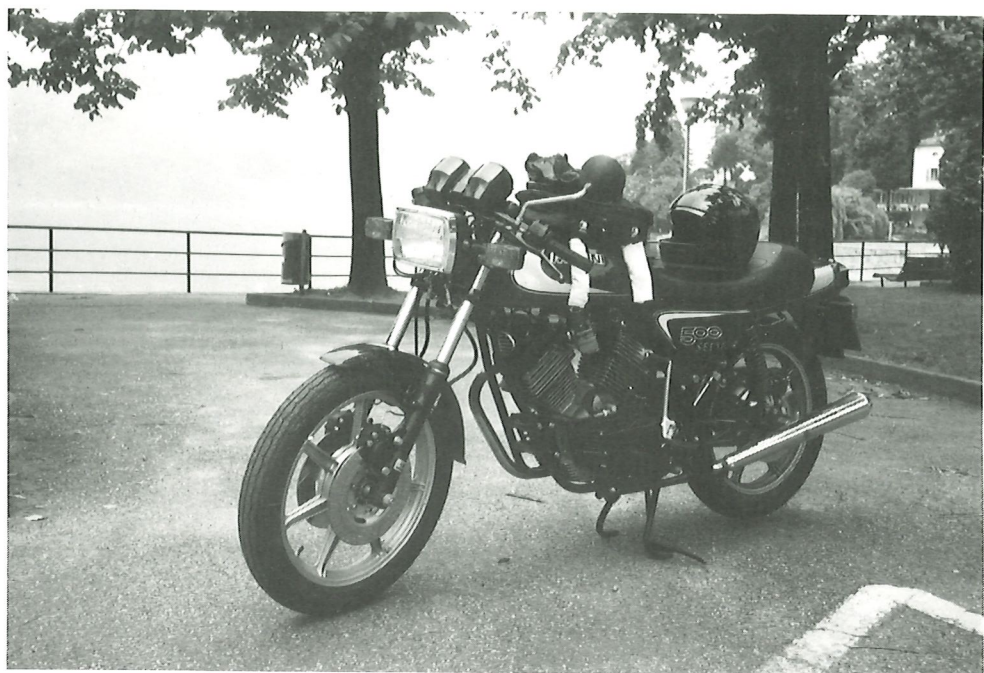
Morini fahren ist Spaß pur! Jede Kurve ein Genuß, jede Gerade stinklangweilig. Idealstrecke ist das Hahntenjoch zum Japsen-Superbikes verblasen. Und so kam es, daß ich mehr Kilometer auf die Morini fuhr, als ich eigentlich wollte. Absolut herausragend ist die Grimeca-Doppelscheibenbremse vorn, die beißt vielleicht zu, alle Achtung. Dadurch wurde mir auch das Umsteigen von Guzzi auf Morini und umgekehrt erheblich erleichtert, denn die Guzzi hat Links- und die Morini Rechtsschaltung. Erleichtert deshalb, weil ich die Morini am liebsten mit der Hand (vordere Doppelscheibe) und die Guzzi hauptsächlich mit dem Fuß (Integralbremse) verzögere. Wobei wir wieder bei der Guzzi wären. Die Morini wurde Anfang September mit 18.300 Kilometer auf dem Tacho abgemeldet und die Guzzi wieder angemeldet. Wie vorher schon beschrieben hatte die Guzzi jetzt einen top Leerlauf, und ich war gespannt auf das Fahrverhalten mit den Pirelli Match-Reifen und den Drehmomentverlauf mit der Piranha-Zündung. Ich war absolut überrascht, wie locker sich die sonst so störrische Guzzi mit den neuen Reifen in die Kurven legen

ließ, oder hatte ich mit der Morini erst das Motorradfahren gelernt? Auf jeden Fall ging alles super, auch der Durchzug und die Endgeschwindigkeit, die ich zwar kaum ausfahre, stimmten.

Doch eines Tages kam der Tag der Wahrheit, ploff, ploff, ploff, die Guzzi lief unter 4000 U/min nur noch auf einem Topf. Sch..., was ist denn nun schon wieder?

Mein erster Tip, die Piranha. Ich schleppte mich mit der Maschine noch ca. 30 Kilometer nach Hause. Zu Hause zündete bei jeder Drehzahl nur noch der linke Topf. Nach Fehlersuche laut Piranha-Anleitung sollte die Steuereinheit defekt sein. Doch nach Prüfung der Zündspulen auf „Durchgang“ stellte ich fest, daß die Zündspule für den rechten Zylinder keinen mehr hatte, und so vermutete ich eher eine defekte Zündspule.

Dies bestätigte sich nach dem Einbau einer neuen Zündspule, denn anschließend zündeten beide Zylinder wieder regelmäßig. Auch das Schutzblech muß noch weiter modifiziert werden, da der Hinterradreifen beim Einfedern immer noch leicht streifte.



Soweit der derzeitige Stand der ganzen Geschichte. Auch im Winter 94/95 werde ich wieder einige Arbeiten durchführen.

An der Moto Guzzi:

- neue Lafranconi-Anlage mit 40er Krümmer anbringen,
- dreieckige Seitendeckel kaufen, lackieren und anbauen,
- Marzocchi-Stoßdämpfer überholen und lackieren,
- Eigenbau-Schutzblech modifizieren und lackieren,
- zweite Zündspule wechseln.

An der Morini:

- Hinterradreifen wechseln,
- Zahnriemen wechseln,
- rechten Lenkerstummel mit Bremsgriff sandstrahlen und kunststoffbeschichten,
- Luftfiltergehäuse wechseln.

Wie Ihr schon seht, ich bin immer in Action. Nebenbei restauriere ich noch eine DKW RT 250/2, Baujahr 1955, und eine Zündapp DB 234 Norma Luxus, Baujahr 1954. Das läuft jedoch nebenher und eilt nicht. An denen schraube ich jetzt schon über vier Jahre, aber ich bin zuversichtlich!

Ich habe diese kleine Story verfaßt, um einigen Verrückten und Leichtgläubigen die Augen zu öffnen, die meinen, ein altes Motorrad wäre billig herzurichten, bzw. zu restaurieren. Dem ist zu 90 % nicht so! Es kommt natürlich darauf an, was man selbst erreichen will, eine alte vergammelte Karre oder ein Topgerät. Also ich persönlich schau mir lieber die toll aufgebauten, gut gepflegten Maschinen an. Denn wie man häufig sieht, werden gepflegte Maschinen auch gefahren, beides läßt sich zu einem gesunden Mittelmaß vereinigen. Resultat: Spaß, Freude und Stolz. Von Rat-Bikes halte ich nicht viel, doch restaurieren kostet, wie Ihr seht. Aber nichts desto Trotz, ich mach weiter, denn eine Stunde fahren entschädigt für drei Stunden schrauben.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich mich noch für die unglaubliche Engelsgeduld meiner Frau bedanken, die wegen meiner Spinnereien schon einiges erliden mußte, da sie leider kein Motorradfan ist. Aber sie läßt mir diesbezüglich meine Freiheiten. Vielen herzlichen Dank und tausend Bussis!

Natürlich möchte ich auch niemanden entmutigen, es mir gleichzutun, das muß jeder für sich

selbst entscheiden. Bleibt am Ball Jungs und Mädels! Fahrt, und schraubt Eure heißen Öfen. Ich hoffe, die Story und die Bilder haben Euch die kalte Jahreszeit etwas verkürzt, und den/die Eine(n) oder Andere(n) angeregt bzw. motiviert. Vielleicht begegnen wir uns ja einmal in irgendeiner Kurve oder bei einem Treffen zu einem kleinen Plausch. Im Oktober 1992 habe ich einen Italo-Stammtisch im Raum Unterallgäu eröffnet, der seit nunmehr über zwei Jahren mehr schlecht als recht dahinvegetiert. Ich hatte mir mehr davon versprochen! Die Teilnehmerzahl schwankt zwischen drei und fünfzehn Personen, vertreten ist so ziemlich alles. Vom Aermacchi über Laverda bis zum MV Agusta-fahrer/besitzer.

Also Jungs, und selbstverständlich auch Mädels aus dem süddeutschen Bereich, faßt Euch ein Herz, und besucht unseren Stammtisch. Wir treffen uns jeden 1. Freitag im Monat ab 20 Uhr, in der „Elderner Kaminstube“ in Eldern bei Ottobeuren.

Also bis bald und allzeit driftfreie Schräglagen und immer den zündenden Funken in Zylinder- und Fahrerköpfen wünsche ich allen Tifosi italienischer Motorräder. Denn Ihr wißt ja, Motore reimt sich auf Amore!

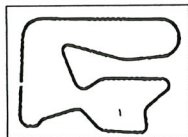
Forza Italia! Ciao, Euer Peter Kindermann

P.S. Sollte jemand von Euch noch so etwas wie eine:

- Aermacchi 350 SS
- Benelli 900 Sei
- Ducati 350 Desmo/Sport
- Laverda 750 SF
- Moto Guzzi Le Mans 3
- Moto Morini 3 1/2 Sport
- MV Agusta 350 S

unnütz auf dem Dachboden, in Keller oder Garage stehen haben, dann denkt an mich und ruft an. Denn ich bin mal wieder auf der Suche. Nur billig muß es sein! Tel. 08331/81631. Und eines wißt Ihr ja jetzt, es geht in gute Hände. Nicht nur fahren, auch schrauben kann süchtig machen!

TCL-MOTO



Corse per tutti
Corse per tutti

Numero uno
15. und 16. September 1995

TCL-MOTO

Am 15. u. 16. September 1995 veranstaltet TCL-MOTO sein erstes „Corse per tutti“ (Rennen für Jedermann) auf der Rennstrecke **TOR POZNAN** in Polen.

PREISE

15.09.95	16.09.95	15. u. 16.09.95
130,00 DM	130,00 DM	220,00 DM

Ausgeschriebene Rennklassen :

- A = Moto piccolo (max. 3 Zylinder, max. 600 cc)
- B = B.E.A.R.s. (alle nicht japanischen Motorräder mit max. 3 Zylindern)
- C = Superbike (offene Klasse)

Begrenzte Teilnehmerzahl

Weitere Informationen und Anmeldungsunterlagen unter

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

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

Vorschau auf die Motorrad-ausstellung in Mailand

Aprilia: Auf der letztjährigen Motor Show in Bologna hat Aprilia den neuen V2-Motor erstmalig gezeigt. Im November sollen in Mailand die ersten Motorräder vorgestellt werden, die von diesem Triebwerk angetrieben werden sollen. Sicher ist, daß es ein Supersport-Modell mit 900 ccm geben wird, mit dem Aprilia auch in der Superbike-Weltmeisterschaft antreten will. Als weitere Neuvorstellungen soll es in den nächsten zwei Jahren eine Enduro mit Alu-Fahrwerk, ein unverkleidetes Roadster-Bike und einen Sport-Tourer geben. Vielleicht ist auch noch ein großer Chopper geplant. Schon vor der Messe in Mailand will Aprilia auf der IAA den neuen 125er Viertakt-Roller vorstellen.

Bimota: Seit Jahren arbeitet die kleine Firma aus Rimini an dem ersten Motorrad mit eigenem Motor. Der V2-Zweitakter wird 500 ccm haben und durch eine Einspritzanlage die scharfen Abgasvorschriften problemlos einhalten. Von dem ursprünglichen Plan, das Motorrad mit der Achsschenkelenkung der Tesi zu versehen, ist man anscheinend abgerückt und experimentiert nun mit elektronisch gesteuerten Federungs-/Dämpfungseinheiten.

Cagiva: Nachdem die im letzten Dezember präsentierte Cagiva Canyon bisher noch nicht in Produktion gegangen ist, ist mit einem überarbeiteten Prototypen zu rechnen, der dann hoffentlich im nächsten Jahr kommen wird.

Endlich kommen wird die Vierzylinder-Cagiva 750 mit der Cagiva in der Superbike-WM teilnehmen will. Dazu werden zwei neue Roller mit 50 und 125 ccm vorgestellt werden.

Ducati: Von einer Modernisierung der 900 SS wurde zwar schon lange gesprochen, aber zwingend erforderlich war sie bisher nicht. Nachdem nun aber Yamaha mit der

TRX 850 erstmals ein Konkurrenzmodell aus Japan präsentiert hat, und auch Honda an einem Sport-Twin arbeitet, wird es nun aber höchste Zeit, die Zweiventil-Ducati zu überarbeiten. Der Hubraum wird voraussichtlich auf 944 ccm aufgestockt werden, und um auch zukünftige Gesetzesvorgaben erfüllen zu können, werden sicherlich eine Wasserkühlung und eine Einspritzanlage erforderlich sein. Als Sporttourer soll das Modell GTV 944 die Nachfolge der nicht so erfolgreichen Paso antreten.

Die Ducati 916 Senna soll in einer Kleinserie von 300 Stück gebaut werden. Aufgrund der hohen Nachfrage sollen auch in den Jahren 1996 und '97 nochmals Kleinserien zu je 300 Einheiten produziert werden.

Morbidelli: Das V8-Motorrad wird sich in Mailand mit komplett neuem Styling zeigen, nachdem das von Pinfarina gezeichnete Äußere auf wenig Gegenliebe gestoßen war. Laut letzten Meldungen soll das Motorrad bei Bimota gebaut werden.

Moto Guzzi: Mit einem Nachfolgemodell für die Mille GT soll endlich wieder eine unverkleidete Guzzi angeboten werden. Das Fahrwerk wird wahrscheinlich auf dem Rahmen der 1100 Sport basieren. Als Motor wird der Vierventiler mit Einspritzanlage aus der Daytona verwendet werden.

Laverda: Hier könnte ein neuer Dreizylinder-Motor gezeigt werden, der sich in der Entwicklung befindet.

Italo-Zulassungen in Österreich

In den ersten vier Monaten des Jahres wurden in Österreich 167 Ducatis zugelassen, das ist Platz acht der Statistik. Auf dem zehnten Rang liegt Moto Guzzi mit 56 verkauften Einheiten knapp vor Aprilia (53 Motorräder). Auf den Plätzen dreizehn und vierzehn liegen Husqvarna und Cagiva mit 31 und 25 Zulassungen.

gehört - gesehen - gelesen

Aprilia 125 Roller

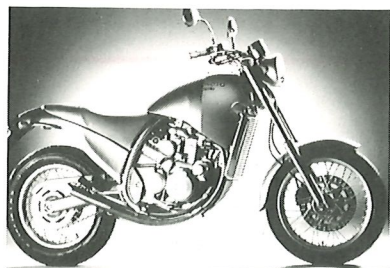
Der neue Aprilia-Roller, dessen Viertaktmotor mit 125 Kubik im letzten Winter vorgestellt wurde, soll im September auf der IAA präsentiert werden. Der Roller, verfügt über eine Telegabel zur Vorderradführung und in beiden Rädern sorgt eine Scheibenbremse für die Verzögerung. Der wassergekühlte Viertaktmotor soll sich durch geringe Geräusch- und Verbrauchswerte auszeichnen.

Aprilia RS 250 Verkauf

Die neue Aprilia RS 250 mit dem Zweizylinder-Zweitakt-Motor verkauft sich sehr gut. Alleine im April 1995 wurden 212 Motorräder dieses Modells in Deutschland zugelassen. Damit hat Aprilia in den ersten vier Monaten dieses Jahres 537 Neumaschinen auf die bundesdeutschen Straßen gebracht und liegt momentan auf Platz zehn der Zulassungsstatistik.

Ihr Spezialist für italienische Motorräder Claus Carstens

Komm und teste mich



Wahrscheinlich bin ich auch da



Gerade eingetroffen

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

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

Zubehör

Sitzbank für Moto Guzzi 1100 Sport

Die originale Sitzbank der Guzzi Sport ist hinten sehr breit. Der Guzzi-Vertragshändler Peuker & Streeb, Bachstr. 3, 75334 Straubenhardt, Tel. 07082/20461 bietet jetzt eine Sitzbank namens Valsassina an, die optisch weitgehend dem Original entspricht, aber bei der die beiden "Flügel", die die Sitzbank so breit machen, weggelassen wurden. Gleichzeitig wurde eine Sozias-Abdeckung entwickelt, die auch auf die Originalsitzbank paßt. Die Sitzbank kostet mit Halterung, Aprilia Rücklicht und TÜV je nach Ausführung (unlackiert oder lackiert) 590,- bis 795,- DM.

Bei Peuker & Streeb gibt es auch andere Alu-Lenkerstummel für die 1100 Sport/1000 Daytona, die die Sitzposition verbessern sollen. Damit sitzen die Handgriffe ca. 2,5 cm höher und 3 cm weiter hinten. In unterschiedlichen Ausführungen kosten die Stummel 275,- DM bis 349,- DM. Dazu ist eine längere Bremsleitung erforderlich, die nochmal mit



80,- DM bezahlt werden muß. Ein TÜV-Gutachten ist im Lieferumfang enthalten.

Leichte Gabelbrücken für Ducati

Aus Magnesium gegossene, hohle Gabelbrücken bietet Marchesini für die Ducatis 888 und 748/916 an. Zusammen mit einem Schaftrohr aus Aluminium sind diese Teile leichter als die Originale und sollen auch steifer sein. In Deutschland vertreibt die Firma proMspo, Tel. 089/29160773 diese Gabelbrücken für Preise zwischen 1840 DM und 2300 DM.



H.S. Motorradtechnik

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

Motorradhandel Ulrich

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

Hier gibt es Motalia

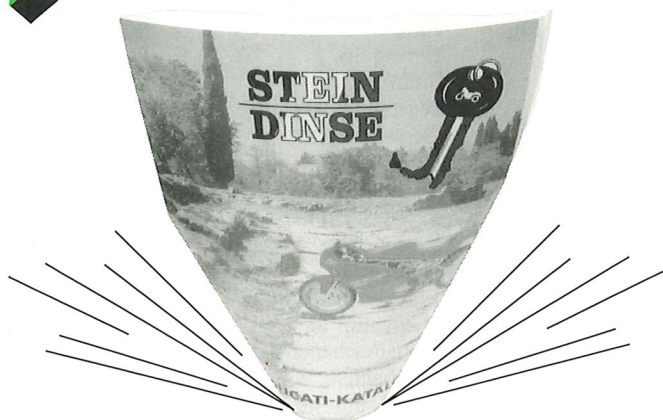
**MOTALIA kann man im Abonnement per Post beziehen,
oder bei folgenden engagierten Händlern kaufen:**

J. & R. Motopoint	Bergstr. 12	08340	Schwarzenberg
Esso Station am Flughafen	Tempelhofer Damm 20	12101	Berlin
A.T.T. Autotechnik Tiedemann	Lichtenrader Damm 271	12305	Berlin
Fa. Polo	Spaldingstr. 160	20097	Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	21357	Bardowick
Hein Gericke	Flämische Str. 18	24103	Kiel
WIMI	Alte Lübecker Chaussee 44	24113	Kiel
Motorradschmiede Lehmsiek	Harzhoferweg 47	24361	Lehmsiek
H.S. Motorrad-Technik	Gutenbergstr. 48	24536	Neumünster
Schräglage	Ammerländer Str. 63	26203	Wardenburg
Topspeed	Hering Str. 5	26506	Norden
Andre Vaut	Steinkamp 5	27446	Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	27572	Bremerhaven
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselnstr. 1	33106	Paderborn-Elsen
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	33649	Bielefeld
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	38112	Braunschweig
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	40211	Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	41466	Neuss
Italy-Bikes	Hohlstr. 36	41747	Viersen
Gosi's Guzzi	Frankenstr. 76-82	45134	Essen
Norbert Dalmühle	Nienkamp 74	48147	Münster
Ralf Tholen	Köln-Aachener-Str. 215	50189	Elsdorf
RMR Motorrad GmbH	Brölbahnstr. 33	51545	Waldbröl
Motorrad-Technik Ralf Schweitzer	Otto-Hahn-Str. 14	52525	Heinsberg
Zweiradhaus Thelen GmbH	Zeithstr. 433	53721	Siegburg-Schreck
DIE Werkstatt	Ochsenheimer Str. 13	55435	Gau-Algesheim
transmoto	Obertalstr. 4B	56379	Winden
RPR-Rennttechnik	Gartenstr. 29	58300	Wetter
Jann Kramer	Rheinstr. 3	65795	Hattersheim-Okriftel
Moto Mondiale	Dorfstr. 9	66839	Schmelz
Hein Gericke	Heilbronner Str. 91	70191	Stuttgart
PS-Motorradladen	Teichstr. 30	74182	Obersulm-Weiler
Dieter Hoffmann	Birkenstr. 19	74834	Elztal-Dallau
M.A.X.	Villinger Str. 7	75179	Pforzheim
Peter Böhm	Goethestr. 15	75443	Ötisheim
Pit's Moto Italia Import	Hans-Thoma-Str. 2	78467	Konstanz
LAVERDA Racingteam Konstanz	Schreibergasse 37	78462	Konstanz
Fa. Stork	Schönauer Straße 2	79115	Freiburg
Yogi Schlechte	Winterstr. 9	81543	München
Roswitha Rösler	Rothenburger Str. 253	90439	Nürnberg
NGM-Motorradladen	Grimmstr. 11	91154	Roth-Eckersmühlen
In Team Motorradladen	Ansbacher Str. 77	91572	Bechhofen
Fa. Landtag	Oberfeldstr. 25	94051	Hauzenberg/Haag
Moto Guzzi Engineering	Am Glückgraben 19	97906	Faulbach
Harry's Biker Store	Siglgasse 26	A-2700	Wiener Neustadt

Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit, Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 150,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 250,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

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

AB DAFÜR !



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

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



STEIN-DINSE GmbH

Im Alten Dorfe 3 f • 38112 Braunschweig

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

WER SONST ?!

Aprilia Guliver 50

Der Roller-Markt boomt, das weiß ja mittlerweile jeder. Die kleinen Flitzer sind ideale Fortbewegungsmittel im Stadtverkehr. Die Auswahl auf dem Roller-Markt ist sehr groß und mit dem Guliver hat Aprilia jetzt einen weiteren Roller vorgestellt, der die Gunst der Käufer wecken soll.

Wie fast alle Mokickroller verfügt der Guliver über einen Einzylinder-Zweitaktmotor mit 50 ccm. Als Motorleistung werden 3 kw bei 7.000 U/min angegeben, womit der Roller die vom Gesetzgeber erlaubten 50 km/h problemlos erreichen sollte. Das Gemisch wird standesgemäß durch einen Dell'Orto Vergaser geliefert und eine kontaktlose Zündanlage sorgt für den Zündfunken. Ein stufenloses Automatik-Getriebe mit Fliehkraftkupplung ist heutzutage ge-



nauso selbstverständlich wie die Auswahl zwischen elektrischem Anlasser und Kickstarter. Das Fahrwerk besteht aus einem Rohrrahmen mit Telegabel. Vorne sorgt eine Scheibenbremse, die von einer Trommelbremse im Hinterrad

unterstützt wird, für die nötige Verzögerung. Dadurch, daß der Tank unter dem Trittbrett platziert wurde, fällt das Helmfach unter der Sitzbank besonders geräumig aus. Es muß auch nicht, wie bei den meisten anderen Rollern, die

Sitzbank zum Tanken aufgeklappt werden, denn bei dem Guliver sitzt der Tankverschluß unter einer abschließbaren Klappe seitlich unterhalb des Scheinwerfers.

Der Guliver ist in opalgrün-metallic und kupfermetallic lieferbar und kostet 4.160 DM.



Mit einer Guzzi ist nichts unmöglich!

Auf einer Le Mans III bis Indien!

Teil 2

Im ersten Teil hat Frank Siepmann seine Reise durch den Iran und Pakistan auf dem Weg nach Indien geschildert. Im zweiten Teil schreibt er von Indien und der Rückreise nach Deutschland:

Die alkohollose Zeit in den islamischen Staaten hat von nun ab ein Ende für uns und es wird im ersten Hotel erstmal eine Flasche Bier geöffnet und runtergeschüttet: „Mmh“, kein schlechter Geschmack nach so einer so langen Zeit!!

Es treibt uns ziemlich zügig über den Highway zur Hauptstadt nach New Delhi. Es ist Mitte November und wir sind mit Michel, einem Freund von zu Hause, verabredet. Der will sich hier unten in Indien eine Enfield kaufen und uns dann weiter begleiten.

Tatsächlich treffen wir pünktlich in Delhi an und holen Michel pünktlich am Flughafen Indira Ghandi ab. Einquartieren tun wir uns im Tourist Camp, Treffpunkt für alle Selbstfahrer. Vor ein paar Jahren, als die Autoschieberei noch blühte, muß hier wohl der

„Bär“ losgewesen sein, nun geht alles etwas ruhiger zu. Immerhin holen wir uns hier schnell Infos ein, wie und wo wir hier am besten und schnellsten eine Enfield herbekommen, und siehe da, schon nach drei Tagen steht Michel mit einer nagelneuen 500er Enfield Bullet für nur 2.300 DM vor der Tür. Wo gibt es das bei uns noch? Eine neue 500er für so wenig Geld.

Die Beschaffung der nötigen Papiere für die Registrierung des Motorrads dauert allerdings länger. Michel lernt dabei lange und intensiv die komplizierte indische Bürokratie kennen und das zu genüge. Mit ein paar Rupien „Bakschisch“, viel Lauferei und Geduld erhält er dann doch nach fast drei Wochen endlich alle nötigen Papiere und die „echte“ Entdeckung Indiens kann beginnen.





entwickelt sich ein wunderbares Zusammenspiel von Licht und Schatten, zudem werden so im heißen Sommer die Zimmer angenehm kühl gehalten.

Eine Engländerin, die wir kennenlernen, beschreibt die Atmosphäre der Stadt so: „The air is full of magic“. Damit trifft sie es auf den Punkt.

Kaum sind wir dem Chaos Delhi ein paar Kilometer entwichen, gibt es schon die erste Panne an der Enfield. Nach 20 Minuten steht Michels Diagnose: Eine Sicherung hat sich losvibriert und die Fassung ist bereits verkohlet. Ein paar Minuten später ist der Fehler behoben und wir schlagen über ein paar Nebenstraßen die Richtung des Wüstenstaates Rajasthan ein. Die oftmals vorkommenden Sandverwehungen der Thar-Wüste stellen für unsere drei Motorräder keine allzu großen Probleme da, einen Gang herunterzuschalten, etwas Gas geben und schon haben wir wieder Asphalt unter den Metzeler-Pneus. Bald ist die Oasenstadt Jaisalmer, nahe der pakistanischen Grenze erreicht. Schon von weitem, beim Heranfahren an die Stadt, fällt uns dieses wunderschöne, gänzlich erhaltene und auf einem Hügel liegende Fort auf. In der Neustadt haben wir schnell ein passendes Hotel gefunden mit einem sicheren Abstellplatz für unsere Motorräder und unsere Entdeckungstour durch diese märchenhafte Stadt kann beginnen. Wir schlendern gemütlich durch die engen Gassen der Stadt und bewundern die Havelis, alte Herrenhäuser, die mit ganz feinen Fenstergittern verziert sind, welche den früheren Reichtum der Stadt erkennen lassen. Durch die so verzierten Fenster

mit trifft sie es auf den Punkt.

Auch die Bewohner der Oasenstadt sind angenehmer als in anderen Landesteilen. Obwohl Jaisalmer vom Tourismus schon voll erfasst ist, kann man hier in den engen Gassen in Ruhe in die Shops gehen, Stoffe, Kamellederprodukte kaufen oder Handwerkern bei der Arbeit zuschauen, ohne direkt vom Ladenbesitzer bequatscht zu werden. Auch der Cay läßt sich in den Teashops in Ruhe trinken, ohne die auf Dauer nervigen, wenn auch lieb gemeinten „What’s your name“-Fragen ertragen zu müssen.

Diese friedliche Stimmung ändert sich ein paar Tagespäter schlagartig, als wir in Ahmadabad einfahren. Überall Polizei, Militär! Die Straßen sind leergefegt, überall abgebrannte Autos, Mopeds, ganze Straßenzüge sind zerstört.

Wir wissen zuerst gar nicht so richtig was los ist und ziehen es vor, weiter in Richtung Bombay zu fahren. Etwas später in Utwada, einem kleinen Dörfchen am Indischen Ozean, warnen uns ein paar Geschäftsleute davor, weiter zu fahren, und laden uns ein, ein paar Tage bei ihnen zu bleiben. In ganz Indien gibt es blutige, religiöse Unruhen zwischen Hindus und Moslems. In unserem kleinen Kaff bleibt es zum Glück ruhig und

unser Hinterteil findet so wenigstens ein wenig Zeit, sich vom ganzen Motorradfahren zu erholen.

Als sich die Lage nach ein paar Tagen wieder einigermaßen stabilisiert hat, brechen wir auf nach Bombay, der Geschäfts- und Finanzmetropole Indiens. Hier herrscht in einigen Stadtvierteln immer noch der Ausnahmezustand, so daß wir, nachdem wir unsere Post aus der Heimat am Poste Restante Schalter am GPO abgeholt haben, es bald wieder vorziehen, die Stadt gen Süden zu verlassen. Eine Wahnsinnslandschaft, nicht nur zum Motorradfahren, beginnt hier. Kleine, kurvige Straßen durchziehen die sich immer wieder ändernde Landschaftsformen. Mal sind es Palmenwälder, die wir mit unseren Motorrädern durchfahren, mal geht es stundenlang durch Kaffee- oder Teeplantagen und dann wieder ein wenig später ist es dschungelähnliche Vegetation, die wir durchqueren.

Darjas XT scheint unsere Freude über die tolle Gegend jedoch nicht so ganz zu teilen. Seltsame Geräusche kommen aus dem Motorgehäuse und zudem steigt der Ölverbrauch auf fast drei Liter pro hundert Kilometer an. Also ziehen wir es vor, die ehemalige portugiesische Enklave Goa, inzwischen Touristenanziehungspunkt Nr. 1 in Indien, anzufahren. Dort angekommen, mieten wir uns direkt am Strand von Benaulim für einige Zeit ein Zimmer.

Der Fehler an der XT ist schnell gefunden. Die Gleitschiene für die Steuerkette hat sich in mehrere Teile verabschiedet und die Ventilschaftdichtungen sind hinüber. Da bleibt mir an Darja nur der Hinweis auf die zuverlässige und die qualitativ hochwertige Verarbeitung meiner Moto Guzzi mit inzwischen über 200.000 (!) Kilometern.

Was soll's! Nach nur einer Woche hat Organisationstalent Darja die nötigen Ersatzteile aus Deutschland besorgt, und die XT schnurrt wieder wie neu.

Mitte Januar heißt es Abschied nehmen. Darja zieht es samt XT nach Australien und Michel auf seiner Enfield und ich auf der Guzzi wollen noch etwas in Indien verbleiben, bis wir auf dem Landweg auch wieder nach

Europa fahren wollen. So zieht es uns weiter durch die Westghats zum südlichsten Bundesstaat Kerala und dessen schöne Strände. Strandleben ist angesagt und abends geht dann die Post bei irgendwelchen Strand-Techno-Feten ab, die fast jeden Abend hier stattfinden. Für eine kurze Zeit ist es mal ganz nett, aber lange halten wir es an diesem fest in europäischer Hand gelegenden Strand in Kovalam nicht aus. Es zieht uns auf unseren Motorrädern langsam wieder in den Norden. Bevor die Regenzeit anfängt und wir wieder Richtung Europa starten wollen, möchten wir gerne noch nach Nepal, um dort ein wenig zu wandern.

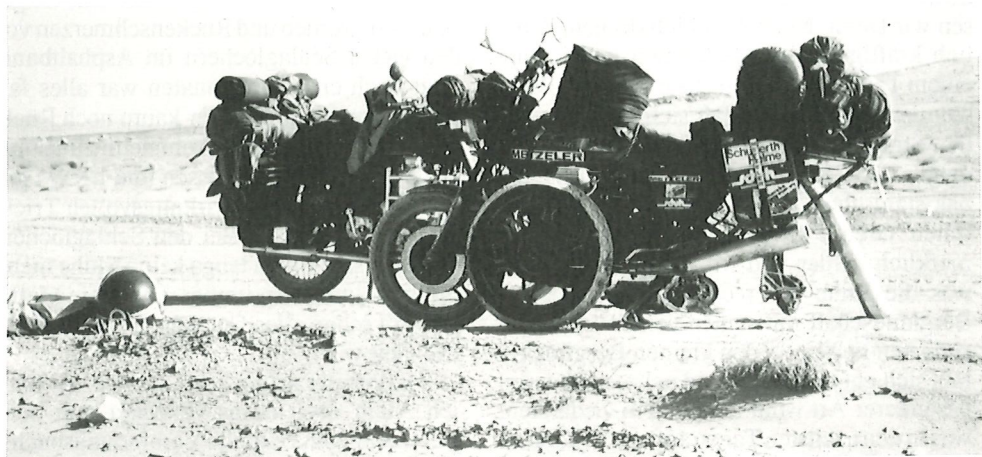
Auf dem Weg dorthin nehmen wir noch eine Einladung von Sree, einem indischen Freund, an und bleiben für 10 Tage bei seiner kleinen Familie als Gäste. Vinot, der 5-jährige Sohn unseres Gastgebers, klebt die ganze Zeit wie eine Klette an mir dran. Am liebsten möchte er den ganzen Tag mit mir und vor allem mit meiner Guzzi ein paar Runden durch die Gegend fahren. Angebote von Michel, auf der Enfield ein wenig mitzufahren, lehnt er verächtlich ab. Auch ein kleiner Inderjunge weiß halt, was den Nachbarkindern imponiert.

Srees Frau zeigt uns währenddessen, was die indische Küche alles so zu bieten hat. Das hat zur Folge, das unser Bauchumfang innerhalb kürzester Zeit um ein paar Zentimeter zunimmt. Zu Kartoffel- und Reisgerichten gibt es die leckersten Currysaucen, gut gewürzt mit Chilly und dazu viel Gemüse und Chapati. Zwischendurch gibt es dann immer mal wieder Hirse oder Maisgerichte und das ganze mit einfachsten Mitteln, ohne viel Töpfe, auf einer kleinen Feuerstelle zubereitet.

Mitte März kommen wir nach einigen technischen Problemen an der Enfield, die Ventiltüfungen mußten erneuert werden, in Nepal an. In Kathmandu angekommen, decken wir uns schnell mit der nötigen Trekkingausrüstung ein und ziehen los: Rund um das Annapurna-Massiv. 18 Tage stellen wir die Mopeds ab und latschen auf eigenen Füßen durch die grandiose Bergwelt des Himalaya. Ein Naturerlebnis der besonderen

Art! Mit dem Rucksack auf dem Rücken wandern wir durch eines der tiefsten Durchbruchtäler der Welt, mitten zwischen den Achtausendern Dhaulagiri (8167 m) und Annarpurna (8091 m). Am Thorong-La Pas (5270 m) haben wir nicht nur mit viel Schnee zu kämpfen, sondern auch mit der dünnen

fange langsam an, indisch zu denken! Ein paar hundert Kilometer später, kurz vor Gorekhpur, findet meine Gelassenheit jedoch bald ein abruptes Ende. Beim Herunterschalten blockiert auf einmal das Getriebe und nichts geht mehr. Mein Hinterrad läßt sich nicht mehr bewegen, und dieser verdammte



Kardandefekt in der Wüste.

Luft in dieser Höhenlage. Aber nach stundenlangem, körperlicher Anstrengung meistern wir diesen Scheitelpunkt unserer Wanderung und kommen ziemlich müde und kaputt in Thorong Pedi an. Hier erleben wir, wie viele Trekker, die uns entgegen kommen, ihre Wanderung abbrechen müssen, da sie die Höhenkrankheit mit starken Kopfschmerzen erwischt hat. Da hilft nur noch eins, möglichst schnell und unverzüglich in tieferen Regionen gehen.

Nach zweieinhalb Wochen erreichen wir unseren Ausgangspunkt in Pikhara wieder und legen erstmal für ein paar Tage die Füße hoch und kurieren die Blasen aus.

Nach sechs Wochen verlassen wir Nepal wieder in Richtung Indien. Varanasi ist unser Ziel, aber soweit soll es gar nicht kommen. Schon seit der Abfahrt aus Kathmandu läßt sich der dritte Gang an meiner Guzzi nicht mehr einlegen. „Was solls“ denke ich mir, „lasse ich den dritten Gang beim Schalten eben aus und schalte vom zweiten direkt durch in den vierten.“ „No problem“, ich

Gang geht nicht mehr raus. „Was tun?“ frag' ich mich, während mich schon an die hundert gaffende Inder umringt haben. Mir bleibt nicht viel über und ich baue das Kreuzgelenk aus, um die Guzzi überhaupt wieder schieben zu können. In der Zwischenzeit besorgt Michel ein kurzes Seil und schleppt mich auf seiner Enfield quer durch die Stadt zum Bahnhof. Ein kleines „Bakschisch“ und schon sitzen wir im nächsten Zug nach Delhi. Ganze 20 DM kosten uns die 800 Kilometer pro Person incl. Motorrad.

In Delhi, bei furchtbar versmogter Luft und Temperaturen von über 45 Grad angekommen, fange ich sofort mitten im Staub an, mein Getriebe auszubauen und zu zerlegen. Ich ahne nichts gutes, als ich die Schrauben löse und prompt kommen mir die ersten losen Rollen der Lager entgegen. Der Fehler des Blockierens ist schnell gefunden: Die Lagerung der Schaltwalze ist ausgeschlagen und ich lasse mir für ein paar Rupien zwei Buchsen drehen und presse sie in die aufgebohrten Führungslöcher. Es funktioniert! Das Ge-

triebe läßt sich wieder durchschalten, nur der dritte Gang geht nach wie vor nicht. Die Klauen sind total abgenutzt, greifen nicht mehr ineinander und Ersatz ist in kürze nicht mehr zu beschaffen, zumal unser Visum in zwei Wochen ausläuft und wir Indien wieder in Richtung Pakistan verlassen müssen.

Es ist Anfang Mai und bei Affenhitze verlassen wir Delhi. Michel und ich drehen ziemlich kräftig an den Gashähnen und in nur einem Tag ist wieder Amritsar erreicht. Es ist so unerträglich heiß, daß sich der Teer auf den Straßen anfängt aufzulösen, und wir es daher vorziehen, möglichst zügig bis ins pakistanische Hochland nahe der afghanischen Grenze durchzufahren. Hier ist es merklich kühler und wir genießen noch etwas die Ruhe der recht dünn besiedelten Berglandschaft mit seinen vom Wind abgerundeten Felsen. In den kleinen Bergflüssen läßt sich gut ein kühles Bad nehmen, das von besonderer Art wohl tut bei dem Gedanken, was in den nächsten Tagen auf uns zu kommt. Bei Temperaturen an die 50 Grad heißt es durch die ca. 2.000 Kilometer Wüste bis nach Persien zu fahren. In Quetta wird nochmal ein mehrtägiger Stop eingelegt, der Proviant aufgefüllt und die Motorräder nochmals kurz durchgecheckt.

Als wir von Quetta hinausfahren in die weite, einem oft unendlich vorkommende Wüste, kommen mir Erinnerungen an die Hinfahrt, acht Monate zuvor.

Was war ich damals gestreßt vom Motorradfahren: schlechte Straßen, chaotischer, kaum zu beschreibender Straßenverkehr, immer in der Angst von einem LKW oder Bus umgefahren zu werden und Rückenschmerzen von den vielen Schlaglöchern im Asphaltband. Jetzt nach ein paar Monaten war alles fast normal: man nahm selber kaum noch Rücksicht auf schwächere Verkehrsteilnehmer und auch gegenüber den Bussen und LKWs gab es seine kleinen aber wirkungsvollen Tricks sich durchzusetzen. Bei den Schlaglöchern gab man sich schon lange keine Mühe mehr, diese zu umfahren, immer unter dem Motto: Es wird schon alles Gut gehen. „Inschallah“ (So Gott will)!

200 Kilometer später scheint es so, als hätte ich Allah doch etwas verärgert und beim Beschleunigen zeigt die Verbindungsbuchse zwischen Kardan und Hinterradantrieb Altersschwäche.

Die Verzahnung der Wellen greift nicht mehr und das Hinterrad ist antriebslos. Ein paar Flüche, ein paar Handgriffe und die beschädigten Teile sind ausgebaut und Michel düst



Frank bei der Reparatur des Getriebes.



Ortschaft ihren Dienst verrichten, freuen sich natürlich über jede Abwechslung und neben einem sicheren Schlafplatz ist die Verpflegung bei der iranischen Gastfreundschaft selbstverständlich inbegriffen.

Kurz vor

50 Kilometer zurück zum nächsten Dorf und läßt die Kardanwelle einfach am Hinterrad-antrieb festschweißen. Eine andere Möglichkeit besteht für uns so und so nicht, da wir nur noch drei Tage Zeit haben, um in den Iran einzureisen. Andernfalls verfällt unser Visum und es läßt sich kaum ein neues besorgen.

Nach einer Weile ist die Guzzi wieder fahrfertig aber eben leider nur eine kurze Weile, genauer gesagt 350 Kilometer, dann verabschiedet sich die Schweißnaht wie erwartet, und ich stehe auf meiner Guzzi erneut ohne Antrieb da. Die Kraft auf den Antrieb ist einfach zu groß und außerdem läuft die Welle inzwischen unrund. Diesmal gibt es jedoch schnell Hilfe. Ein Camp von Straßenbauern befindet sich in der Nähe und neben der kostenlosen Reparatur des Antriebes, gibt es noch eine gute Mahlzeit für Michel und mich. Mit vollen Bäuchen und gefüllten Wassersäcken passieren wir die iranische Grenze und schlagen die Richtung von Shiraz ein, quer durch die Dascht-i-Lut Wüste. Zum Übernachten fahren wir die überall in der Wüste verteilten Polizeiposten an. Die Wachposten, die oft wochenlang abseits von jeder

Shiraz bricht der Kardan erneut und wir halten kurzerhand einen Pick-up an, laden die Guzzi auf und in Shiraz gibt es Kardan schweißen die dritte.

So verbringen wir die restlichen Tage bis wir die Türkei erreicht haben, mit schweißen an der Guzzi und Elektrik reparieren an der Enfield. In Kurdistan habe ich dann die Schnauze voll und lasse mir von Pit aus Konstanz 'ne neue Kardanwelle samt Buchsen schicken, in der Hoffnung, den Zersetzungsprozeß meiner guten alten Le Mans bis nach zu Hause aufzuhalten. Dies gelingt wieder. Erwarten gut und ohne weitere Probleme kommen wir bis Österreich. Dort geht dann noch eine Bremsscheibe vom Hinterrad verloren, aber was solls! An welchen Fahrzeugen in Indien funktionieren schon alle Bremsen, denke ich mir, und fahre im Schrittempo mit der guten, alten Guzzi noch über die letzten Alpenpässe nach über 10 Monaten und 37.000 Kilometer on the road bis zur heimatlichen Garage.

240.000 Kilometer zeigt der Tachostand der Guzzi jetzt an und bis zur nächsten großen Tour bekomme ich sie bestimmt wieder fit!!!
Frank Siepmann

Leserbriefe

Hallo Felix und Team!

Ich habe ein Problem und die Motalialeser können vielleicht helfen, denn der Italo-Bazillus hat wieder zugeschlagen. Beim letzten Teilemarkt im Frühjahr in Reggio Emilia habe ich eine gut erhaltene Ducati 125 Regularita eingekauft. Die Italiener bemerkten aber schon, daß die Ersatzteilversorgung schwierig ist. Das Moped hat einen Zweitaktmotor und ist nicht so oft zwischen 1975 und ca. 1980 gebaut worden und sonst weiß ich nichts, weder was für Öl in den Motor kommt und wieviel? Wieviel PS, wo bekommt man evtl. Ersatzteile, Zündzeitpunkt oder eine Briefkopie zum Anmelden. Wer kann helfen? Viele Grüße Viktor, Tel. 02402/36606, rufe auch zurück.

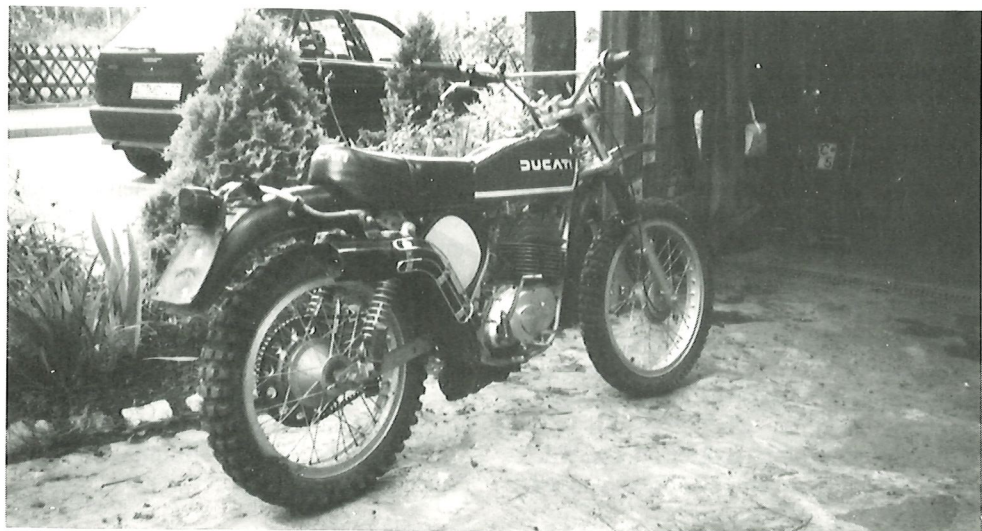
Die Ducati 125 Enduro wurde Ende der Siebziger Jahre von der Firma Zweirad Röth (Schulstr. 6, 64689 Hammelbach, Tel. 06253/4036) nach Deutschland importiert. Vielleicht hat man dort noch Unterlagen. Wenn nicht, kannst Du Dein Glück bei Michael Plenk (Am Wetterschacht 27, 31558 Hagenburg) versuchen, der mit Werkstattliteratur handelt. Meines Wissens müßte er Material über Deine Ducati haben.

Der Einzylinder-Zweitaktmotor hat einen Hub von 54 mm, was zusammen mit dem 54 mm Ø Kolben einen Hubraum von 123,7 ccm ergibt. Für den Motor wurden Leistungen zwischen 17 und 22 PS bei 8.500 U/min angegeben, was wohl etwas übertrieben war. Schon damals fand eine kontaktlose Zündung Verwendung. Für die Kraftübertragung sorgte ein Sechsganggetriebe und das Gewicht betrug vollgetankt 117 kg. 1977 mußte man in Deutschland für dieses Motorrad 3.300 Mark auf die Theke des Händlers legen.

Das Mischungsverhältnis (Zweitaktöl: Benzin) beträgt 1:25 und der Tank faßt 7 Liter.

Zweirad Röth setzte die 125 Six Days mit den Fahrern Hildebrand und Wegele bei Geländesport-Veranstaltungen ein. Weil das Motorrad aber zuwenig Leistung hatte, waren die Fahrer chancenlos. Der damalige Ducati-Händler Kaletka in Reilingen bei Hockenheim entwickelte daraufhin einen neuen Zylinder mit einem zusätzlichen fünften Überströmkanal und eine andere Auspuffanlage. So ausgerüstet konnte die Six Days mit Fritz Huber Punkteränge erzielen.

Die Redaktion



Leserbriefe

Hallo Felix,
durch unser Gespräch erst auf den Gedanken gekommen, will ich mal kurz aufschreiben, wie sich für mich, der ich jetzt mehr als zwei Jahre schon in (Nord-)Spanien wohne, die Guzzi-Welt hier präsentiert.

1. Der Importeur Lezauto sitzt in Madrid und hat folgende Modelle im Angebot:

1000 SP 3, 999.421 Pts= ca. 11.000 DM

Cali 3, 1279.360 Pts= ca. 14.050 DM

65 Florida, 895.863 Pts= ca. 9.850 DM

35 Florida, 650.110 Pts= ca. 7.150 DM

Diese Angaben enthalten immer eine 13% Anmeldesteuer. Meine Kontaktaufnahme mit diesem Importeur war eher unerfreulich. Auf fünf konkret gestellte Fragen (oder besser ausgedrückt, Bittgesuch für Information) bekam ich nur eine kurze Antwort (immerhin eine Antwort). Von wegen Ausdruck der Händlerliste oder ähnlich Infos. Auf die Frage nach Bestehen eines Guzzi-Clubs, teilte er mir immerhin ein klares Nein mit.

Bevor ich es vergesse: Lezauto vertreibt auch noch Benelli.

2. Händler: In Bilbao, gibt es einen Italo-Händler Sabugo, der früher zum Händlernetz gehörte und natürlich noch Restbestände hat und Guzzi-Treiber betreut und mit Teilen versorgt. Aber mit den Teilen ist das so eine Sache, ein von mir bestellter Lario/Le Mans V-Blinker hat bis zu seinem Eintreffen beim Händler mehr als zwei Monate gedauert... Das ist auch nicht gerade das Gelbe vom Ei, oder?

Dieser Händler hat mir aber auch ein Zubehörteil präsentiert, das vom Preis recht interessant erscheint, Auspuff-Nachbauten von IXIL, die alle in hellverchromter Ausführung zum Verkauf kommen.

3. Was man so auf der Straße trifft:

Ist nicht so berauschend, die örtliche Polizei fährt noch teilweise mit V 50-Modellen.

Ich habe schon mal einen (!) Le Mans 2 einen (!) Cali 2 und doch mehrere V 50 und V 65-Fahrer gesehen.

In einem kurzen Gespräch mit dem LM-Fahrer, sagte der mir, daß er persönlich auch nur drei Guzzi-Fahrer in der nördlichen Region kenne... Wenn das mal nicht beste Voraussetzungen für eine Clubgründung sind!? Weiter kann ich bisher nicht berichten, aber ich forsche ja noch und dann kann ich vielleicht auch mehr zu den Firmen Moto Guzzi Hispana und MV Augusta Hispana, etc. verbreiten.

Aber nicht nur Guzzi ist rar vertreten, bis auf die spanische Einzylinder Ausführung, habe ich noch keine (!) Ducati hier gesehen. Dafür sieht man schon des öfteren Benelli-Modelle. Vielleicht muß ich halt nur mal mehr im Süden schauen, aber dazu fehlt mir leider ein wenig (Frei-)Zeit.

Ciao und agur

Axel Hesse

Hallo Motalia!

Vielen Dank, daß Ihr meine Anzeige noch reingenommen habt, aber mein Lob über die rechtzeitige Lieferung der letzten Ausgabe war wohl verfrüht. Heft 76 habe ich erst heute am 20.6. bekommen. Ich weiß, es ist nicht Eure Schuld, aber es ist etwas seltsam, wenn man schon Anrufe auf eine Anzeige kriegt, die man noch nicht mal selbst gelesen hat! Ich wäre froh, wenn ihr dem Bereich Tips & Technik (s. Titelblatt) etwas mehr Raum geben würdet (vielleicht zu lasten des Bereichs Sport, vor allem des Grand Prix, von dem in anderen Medien schon genug berichtet wird), da man sich doch als Italienerfahrer öfters mit dem Schrauben beschäftigt und z.B. Fragen von Lesern an Leser eine sehr nützliche Informationsquelle wären. Es lohnt ja auch nicht immer, wegen eines Tips einen ganzen Restaurationsbericht zu schreiben (die übrigens bislang immer sehr gut und informativ waren).

Macht weiter so!

Ciao Markus Mohr

Regelmäßige Italotreffe

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

Brandenburg

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

Hamburg

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

22087 Morini Stammtischtreffen jeden 1. Dienstag im Monat ab 20 Uhr in der Harkortstr., Gaststätte "Blaue Blume".

Schleswig-Holstein

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

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

Niedersachsen

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

27211 Der Italo-Club-Bremen hat jeden 1. Donnerstag im Monat seinen Stammtisch im "Zum Kreuzkrug" an der Hauptstraße zwischen Harpstedt und Bassum um 20 Uhr. Info: Silvia Aumann, Tel. 04432/1610 oder Rainer Oeding, Tel. 04207/801506.

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

Nordrhein-Westfalen

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

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

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

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

47259 Moto Guzzi Stammtisch Duisburg jeden 1. Sonntag im Monat um 11.00 Uhr im Cafe Steinbruch, Lothar Straße. Info: Peter Minke, 0203/787249.

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

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

52385 Jeden Dienstag trifft sich der Italo-Stammtisch der Motorradfreunde Eyfalia-Nord in der Gaststätte "Zum Deutschen Haus" in Nideggen. Info: Tel./Fax 02235/6417 Peter od. 02421/73157 Gerd.

Rheinland-Pfalz

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

56294 Jeden 2. Freitag Italienerstammtisch in der Pizzeria Hayat in Münstermeifeld. Info: Peter Daum, Tel. 02605/84124.

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

Hessen

61384 Der Stammtisch der Ducati-Freunde-Hessen trifft sich jeden 2. Freitag im Monat um 20 Uhr in der Gaststätte "Alt Burgholzhausen" in Burgholzhausen (bei Friedrichsdorf). Info: Hartmut 06474/8112, Ralf 06042/3433.

Saarland

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

Baden-Württemberg

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

Regelmäßige Italotreffe

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

78194 Jeden Samstag ab 16 Uhr (März bis Oktober) treffen sich Freunde italienischer und klassischer Motorräder im Gasthof "Windegg-Witthoh". Die Gartenwirtschaft liegt südlich von Tuttlingen zwischen Hattingen und Emmingen. Info: MotoShop Konstanz, Tel. 07531/56458.

79100 Am Fuße der Schauinsland-Strecke, beim Gasthaus "Zum Start" treffen sich jeden Freitagabend Freunde italienischer und klassischer Motorräder (ab 18 h). Ab 20.30 h oder bei Regen in Freiburg, "Kronenbräu-Eck", gegenüber Johanniskirche. Info: Tel. 0761/64611.

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

Bayern

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

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

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

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

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

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

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

Schweiz

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

Inhaltsauswahl Italiener

Schwerpunktt Themen

Ducati 860/900 GTS	47
Ducati 900 SS	31
Garelli 350 Split Single	43
Gilera Saturno "Piuma"	51
Gilera Strada 150	56
Laverda 750 SF	33
Laverda 1200 C3	55
Morini 3 1/1	60
Moto Guzzi	9
Moto Guzzi	25-26
Moto Guzzi V7 Spezial	54
Moto Guzzi Nuovo Falcone	46
MV Agusta 750 Imola	57
Parilla 175 Sport	34

Typenkunde

Ducati 350 Scrambler	14
Ducati 750GT	23
Gilera 150	21
Laverda 750SF	12
Moto Guzzi Nuovo Falcone	10
MV Agusta 125	16
MV Agusta 750 S	41

Technik

Akkus	42,43
Alu polieren	10, 35, 36
Alu eloxieren	49

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

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

Interessiert? Ja!

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

Gegen eine Gebühr von 3 DM in Briefmarken gibts das Gesamtinhaltsverzeichnis

Mindestbestellmenge: 3 Hefte

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

GUMMIKUH-Verlag
Am Deich 57 •
28199 Bremen

GUMMIKU & PAST PERFECT

Kleine Ursache, große Wirkung

oder: abgebrochenes Drahtstück einer Schenkelfeder
verursachte beinahe einen kapitalen Motorschaden

Gegenstand dieser Begebenheit ist eine Ducati 851 S3, die ich im Frühjahr 1991 als Erstbesitzer erwarb. Nach nunmehr 16.000 km (nicht viel in vier Jahren; Grund: ich fahre noch zwei andere Italiener) entdeckte ich folgendes Dilemma:

Es war wieder einmal an der Zeit, das Motorrad durchzuchecken, was ich so alle 5.000-6.000 km erledige. Das Wichtigste hierbei ist die Ventileinstellung der Desmodromik, zu der ich zwecks besserer Zugänglichkeit den Motor ausbaue. Als die Ventileinstellarbeiten beendet waren, kam mir der Gedanke, noch bevor ich den Motor wieder einbauen würde, den linken Seitendeckel des Motors zu entfernen, um mir einmal die Schwungscheibe anzusehen, die auch als Pick-Up für die Drehzahlerfassung dient, und die ich durch eine aus Aluminium ersetzen will. Beim Ölablassen wunderte ich mich über den abnormalen Metallabrieb, der sich auf dem Magnet der Ölablaßschraube befand. Als ich den Seitendeckel entfernt hatte, entdeckte ich in einer Nische der Gehäusever-

rippung ein abgebrochenes Stück Federdraht mit Öse sowie ein Pertinaxstückchen.

Die Herkunft des Federdrahtstückchens war schnell gefunden; es war das abgebrochene Ende der Schenkelfeder, die als Niederhalter der Betätigungstaste für die Getriebschalttrommel dient. Aber was hatte es mit diesem Pertinaxstück auf sich?

Nach einiger Überlegung kam ich zu dem Schluß, daß es sich hier nur um ein Stück eines Kugellagerkäfigs handeln konnte und dies nur vom Kurbelwellenlager, das sich in unmittelbarer Nähe befindet.

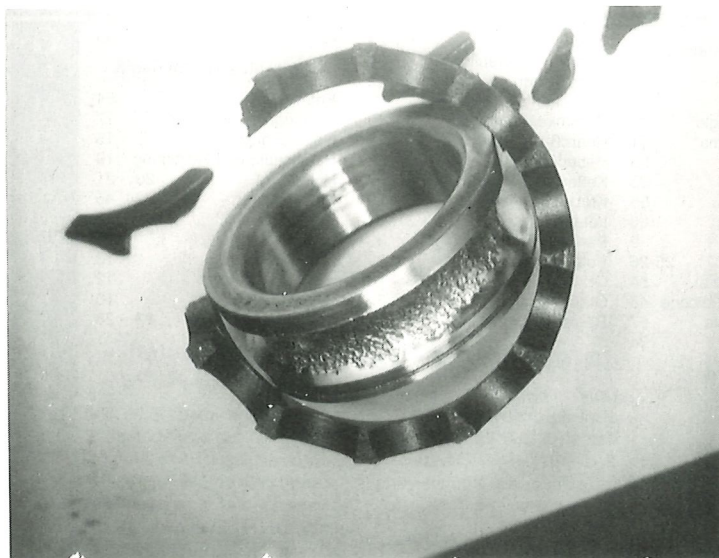
Nach Abbau des Lichtmaschinenrotors sowie der Schwungsscheibe vom Kurbelwellenende sah ich die Bescherung! Das abgebrochene Federdrahtstück war in das Schrägkugellager geraten und hatte den Lagerkäfig

zerstört. Die Kugeln wurden somit nicht mehr zentriert und lagen regellos innerhalb des Lagers.

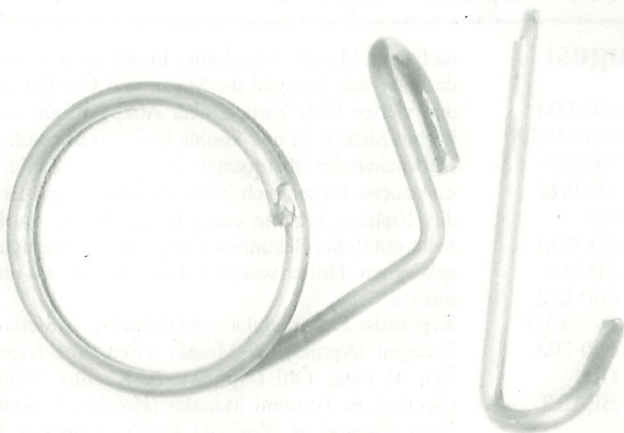
Das hieß nun: Motor auseinander und Kurbelwelle neu lagern.

Nach der Demontage der Gehäusehälften kam die nächste Überraschung!

Auf dem Gehäuseboden fand ich einen abgebrochenen Stirnmitnehmerzahn, der vom Getriebschieberad 3. und 4. Gang stammte. Auch hier war die Ursache der Zerstörung das abgebrochene Federdrahtstück, das auf seiner Wanderung



Das zerstörte Kugellager. Der Käfig, der die Kugeln halten soll, ist mehrfach gebrochen und im Lagerinnenring sind deutliche Beschädigungen zu sehen.



Die gebrochene Feder.

durch den Motor auch in das Getriebe kam, beim Schaltvorgang in die Stirnverzahnung geriet und den Bruch verursachte. Der Eindruck des Federdrahtstückes im abgebrochenen Stück ist deutlich zu erkennen. Nach dem Ausbau des Schrägkugellagers konnte ich erkennen, daß der Lagerinnenring gerade begonnen hatte zu fressen (Pittingbildung), d. h., noch eine kurze Fahrzeit und die Kurbelwelle wäre festgegangen. Das war auch der Grund für das verschmutzte Öl. Man kann sich leicht vorstellen, daß sich vom Getriebebeschieberad in Kürze weitere Stirnmitnehmerzähne verabschiedet hätten, denn der Kraftschluß für die Momentübertragung wurde nur noch von vier anstatt von fünf Zähnen bewerkstelligt, d. h., die Lastverteilung pro Zahn wäre immer größer geworden, je mehr Zähne abgebrochen wären, bis zum Schluß alle gefehlt hätten.

Bei der zweiten Schenkelfeder im Schaltmechanismus (bringt den Schalthebel immer wieder in Mittelstellung) war ein Federbruch schon vorprogrammiert. Diese Feder hat eine Kerbe, was auf schlechtes Biegewerkzeug der Feder schließen läßt und damit die klassische Ursache für einen Dauerbruch darstellt.

Es ist nur eine Frage der Zeit, wann auch diese Feder gebrochen wäre.

Im Nachhinein denke ich, war es eine glückliche Eingebung, den Seitendeckel zu entfernen.

Fazit:

Es läßt sich nicht so einfach nachvollziehen, warum diese Feder gebrochen ist. War es schlechte Herstellungsqualität (wie an der zweiten Feder ersichtlich)?

War es ein Materialfehler? War es nicht der richtige

Werkstoff? Oder ist die Feder einfach nicht dauerfest? Auf jeden Fall ist es ein Unding, daß bei einem Motorrad dieser Preisklasse der Bruch einer vergleichsweise billigen Schenkelfeder einen kapitalen Motorschaden verursachen kann.

Motto: außen hui - innen pfui!

P.S.: In puncto Dauerfestigkeit weiß ich, wovon ich rede; ich bin Konstruktionsleiter für hydraulische Luftfahrtgeräte.

Da ich glücklicherweise die Möglichkeit habe, ließ ich mir von einem Federhersteller nach bestem Ingenieurwissen neue Federn anfertigen, um nicht noch einmal mit den Originalersatzfedern auf den Bauch zu fallen.

Einige hundert Mark Teilekosten (Kurbelwellenlager, Pleuellager, Getrieberad etc.) sowie jede Menge Arbeitsstunden waren nötig, um den Motor wieder auf Vordermann zu bringen.

Wehe dem, der kein technisches Verständnis hat und nicht selbst reparieren kann; der würde in diesem Fall zu den Werkstattkosten noch ein paar Mark zulegen müssen und könnte dann einen neuen Japaner kaufen!

Roland Pfaff

Sport - Sport - Sport

Termine im Juli/August

16.07.	Brünn/CZ	600-DM
16.07.	Brünn/CZ	BOT-CUP
16.07.	Zeltweg/A	BEARS
23.07.	Laguna Seca/USA	SB-WM
23.07.	Donington/GB	GP
06.08.	Brands Hatch/GB	SB-WM
06.08.	Nürburgring	SB-DM
06.08.	Nürburgring	600-DM
06.08.	Nürburgring	SOS-CUP
13.08.	Schleiz	600-DM
20.08.	Brünn/CZ	GP
20.08.	Assen/NL	BEARS

Grand Prix in Italien

Für das Rennen in Italien gab es eine Überraschung: In der 500er-Klasse ging Pierfrancesco Chili mit einer Cagiva an den Start.

125er-Klasse

In der ersten Startreihe standen in Italien zwei Aprilias und zwei Hondas. Kazuto Sakata (Aprilia) hatte vor dem Dauersieger Haruchika Aoki (Honda) die Trainingsbestzeit erzielt. Auf dem dritten Startplatz stand der Italiener Stefano Perugini (Aprilia) neben dem Honda-Piloten Emilio Alzamora.

Nach dem Start hieß der Führende Perugini, der schon in der ersten Runde von Alzamora überholt wurde. Perugini kontierte schnell, doch dann war die Aprilia von Peter Öttl in Front. Dieser führte nun die meiste Zeit das Rennen an, aber an der Spitze lag ein Pulk von bis zu neun Motorrädern, die alle so dicht beieinander lagen, daß für jeden der Sieg möglich war. Auf der langen Geraden saugten sich die Fahrer immer wieder im Windschatten an, fächerten am Ende der Geraden auseinander und bremsten sich gegenseitig aus. In jeder Runde wechselten die Positionen ständig. Das war Rennsport pur. Der Honda-Fahrer Dirk Raudies fiel mit einem technischen Defekt zurück und Alzamora wurde durch einen Highsider abgeworfen. Auch die Honda-Fahrer Noboru Ueda und Herri Torrontegui sorgten mit Stürzen für eine Verkleinerung des Spitzenpulk, der, nachdem Tomomi Manako den Anschluß verloren hatte, wenige Runden vor Schluß immer noch aus fünf Maschinen bestand. Öttl lag in Front und hinter ihm lauerten Perugini, Aoki, Sakata und der Aprilia-

Fahrer Masaki Tokudome. In der letzten Runde holte sich Perugini die Spitze und Öttl fiel auf den vierten Platz zurück, aber Aoki griff auf den letzten Metern an und konnte Perugini überholen. Nebeneinander überquerten die zwei die Ziellinie und zuerst hielten sich beide für den Sieger. Erst das Zielfoto brachte endgültige Klärung. Aoki hatte mit 0,004 Sekunden Vorsprung vor Perugini gewonnen. Dritter wurde Tokudome vor Öttl und Sakata.

Ergebnis: 1. Haruchika Aoki (Honda); 2. Stefano Perugini (Aprilia); 3. Masaki Tokudome (Aprilia); 4. Peter Öttl (Aprilia); 5. Kazuto Sakata (Aprilia); 6. Tomomi Manako (Honda); 7. Akira Saito (Honda); 8. Yoshiaki Katoh (Yamaha); 9. Ken Miyasaka (Honda); 10. Manfred Geissler (Aprilia).

250er-Klasse

In der Viertelliter-Klasse konnten sich drei Aprilias für die erste Startreihe qualifizieren. Max Biaggi war schnellster vor Marcello Lucchi und dem Yamaha-Fahrer Tetsuya Harada. Den vierten Platz in der ersten Reihe belegte Roberto Locatelli.

Biaggi hatte den besten Start und setzte sich sofort zusammen mit dem Aprilia-Testfahrer Lucchi, der mit einer Wild Card an den Start ging, etwas ab. Harada, der als sechster vom Start weggekommen war, konnte sich aber schnell vorarbeiten und machte sich daran, die Lücke zu den beiden Führenden zu schließen. Nach wenigen Runden hatte er die zwei Aprilia-Fahrer eingeholt. Zwar konnte er in der siebenten Runde Lucchi überholen, aber an Biaggi kam er nicht vorbei. Um den vierten Platz boten sich die Honda-Fahrer Ralf Waldmann und Tadayuki Okada ein Duell mit mehreren Positionswechseln. In den letzten fünf Runden forcierte vorne Biaggi das Tempo und schüttelte Harada aus seinem Windschatten. In der letzten Runde hatte er genug Vorsprung, um seinen Sieg schon mit Wheelies zu feiern. Harada wurde zweiter vor Lucchi, der den Anschluß verloren hatte. Für die Aprilia-Fahrer Roberto Locatelli und Jean-Michel Bayle lief es nicht so gut. Bayle fuhr wegen einer Trainingsverletzung nach zwei Runden an die Box, er hatte kein Gefühl mehr im linken Bein, und Locatelli, der in den ersten Runden auf dem fünften Rang lag, fiel Platz um Platz zurück und beendete das Rennen als dreizehnter.

Ergebnis: 1. Max Biaggi (Aprilia); 2. Tetsuya Harada (Yamaha); 3. Marcellino Lucchi (Aprilia); 4. Ralf Waldmann (Honda); 5. Tadayuki Okada (Honda); 6. Kenny Roberts jr. (Yamaha); 7. Nobuatsu Aoki (Honda); 8. Patrick van den Goorbergh (Aprilia); 9. Jean-Philippe Ruggia (Honda); 10. Eskil Suter (Aprilia).

500er-Klasse

Cagiva nutzte den Heim-GP, um noch einmal einen roten Renner aus Varese einzusetzen. Als Fahrer wählte man zwei Ducati-Piloten aus der Superbike-WM: Troy Corser und Pierfrancesco Chili. Bei Tests in Mugello blieb Chili vier Sekunden über dem Rundenrekord von Michael Doohan, Corser war noch ein paar Zehntel langsamer. Nach diesen Tests entschied Corser sich, auf den Einsatz der Cagiva zu verzichten.

Im Training zum Rennen belegte Chili einen erstaunlichen dritten Platz. Die schnellsten Zeiten im Training hatten die Honda-Fahrer Michael Doohan und Shinichi Itoh erzielt, dann kam Chili, und der Suzuki-Fahrer Daryl Beattie komplettierte die erste Startreihe. Loris Reggiani parkte seine Aprilia auf dem achten Startplatz.

Der Honda-Fahrer Alberto Puig kam am besten vom Start weg und bog vor Beattie und Doohan in die erste Kurve. Doch Puig mußte die beiden schon in den ersten zwei Runden vorbeilassen. Beattie und Doohan lösten sich von den Verfolgern, doch dann kam Doohan von der Strecke ab und wäre fast gestürzt. Zwar fiel er dadurch auf den vierten Platz zurück, doch schon nach ein paar Runden hatte er sich die Führung wiedergeholt. Reggiani und Chili fuhren zu diesem Zeitpunkt auf den Rängen acht und neun in einem Siebenerpulk, in dem um die Plätze drei bis neun gekämpft wurde. Nachdem Chili Reggiani überholt hatte, fuhr er ins Kiesbett. Zwar konnte er einen Sturz vermeiden, fiel aber auf den zwölften Platz zurück. Hier kämpfte er dann in einer Dreiergruppe mit Luca Cadalora (Yamaha) und Scott Russell, der für den Rest des Jahres Kevin Schwantz bei Suzuki ersetzen wird. Chili, der die drittschnellste Rennrunde drehte, konnte die beiden schnell abschütteln und beendete das Rennen als zehnter. Vorne zog sich das Feld auseinander und mit Abstand drehten Doohan, Beattie und Puig ihre Runden. In dieser Reihenfolge kamen die ersten drei ins Ziel. Reggiani wurde achter auf der Aprilia.

Ergebnis: 1. Michael Doohan (Honda); 2. Daryl Beattie (Suzuki); 3. Alberto Puig (Honda); 4. Shinichi Itoh (Honda); 5. Alex Criville (Honda); 6. Norifumi Abe (Yamaha); 7. Alex Barros (Honda); 8. Loris Reggiani (Aprilia); 9. Loris Capirossi (Honda); 10. Pierfrancesco Chili (Cagiva).

Grand Prix von Holland

Der Große Preis von Holland stellt die Halbzeit der diesjährigen Saison da. Traditionell kommen immer sehr viele Zuschauer nach Assen, in diesem Jahr sollen es ca. 160.000 gewesen sein.

125er-Klasse

Das Rennen in der kleinsten Klasse war wie fast immer der spannendste Lauf des Tages. Schon in der ersten Runde gab es mehr Führungswechsel, als in den anderen beiden Rennen zusammen. Nach dieser Runde hatte Haruchika Aoki die Führung, die ihm aber Hideyuki Nakajoh abnahm, um sie im dritten Umlauf an Emilio Alzamora (alle drei auf Honda) abzugeben. Dicht an dicht kämpften zehn Maschinen um die Plätze und vermutlich wäre das bis zur letzten Runde so weitergegangen, wenn nicht die zwei Honda-Fahrer Noboru Ueda und Alzamora kollidiert wären. Beide stürzten und dadurch verloren die anderen den Anschluß zu Raudies, der gerade an der Spitze fuhr. Nun konnte Raudies einem ungefährdeten Sieg entgegenfahren, während um die verbleibenden Podestplätze in einem Zehnerpulk gekämpft wurde. Unter diesen Fahrern waren die Aprilia-Piloten Peter Öttl, Stefano Perugini, Kazuto Sakata und Masaki Tokudome. Öttl wurde zweiter vor Saito, und Tokudome stürzte in der Zielschikane.

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

WM-Stand (nach 7 von 14 Läufen): 1. Haruchika Aoki (Honda) 136 Punkte; 2. Stefano Perugini (Aprilia) 82 P.; 3. Kazuto Sakata (Aprilia) 73 P.; 4. Akira Saito (Honda) 66 P.; 5. Dirk Raudies (Honda) 56,5 P.; 6. Tomomi Manako (Honda) 53 P.; 7. Peter Öttl (Aprilia) 51 P.; 8. Emilio Alzamora (Honda) 47 P.; 9. Hideyuki Nakajoh (Honda) 47 P.; 10. Noboru Ueda (Honda) 44 P.

Sport - Sport - Sport

250er-Klasse

Aprilia hat in Assen erstmals eine neue Leistungsstufe des Drehschiebermotors eingesetzt. Mit dem überarbeiteten Motor holte sich Max Biaggi die Pole vor dem Yamaha-Fahrer Tetsuya Harada und den beiden Honda-Piloten Tadayuki Okada und Ralf Waldmann. Die zwei anderen Aprilia-Werksfahrer Jean-Michel Bayle und Roberto Locatelli standen in der zweiten Reihe. Aufgrund eines Sturzes im Training verzichtete Harada auf die Teilnahme am Rennen.

Vom Start weg setzte sich Biaggi in Führung und fuhr einem ungefährdeten Start-Ziel-Sieg entgegen. Hinter ihm bildete sich ein Verfolgertrio, das aus Waldmann, Okada und Bayle bestand. Zwar hatte Waldmann die meiste Zeit in dieser Gruppe die Führung, doch in den letzten Runden schob sich Bayle nach vorne, kam dann aber in einer Kurve zu weit raus und fiel wieder auf den vierten Platz zurück. Er konnte Okada aber nochmals überholen. In der Schikane vor dem Ziel versuchte er Waldmann anzugreifen, doch durch einen kleinen Schauer in der letzten Runde war es gerade in dieser Schikane rutschig und Bayle stürzte. Auch die Gebrüder Goorbergh, die die meiste Zeit auf den Plätzen fünf und sechs gelegen waren, stürzten hier und danach gingen noch drei weitere Fahrer an dieser Stelle zu Boden.

Locatelli war schon in der zweiten Runde ausgeschieden, als er zwei gestürzten Konkurrenten nicht mehr ausweichen konnte.

Ergebnis: 1. Max Biaggi (Aprilia); 2. Ralf Waldmann (Honda); 3. Tadayuki Okada (Honda); 4. Jean-Philippe Ruggia (Honda); 5. Kenny Roberts jr. (Yamaha); 6. Jürgen van den Goorbergh (Honda); 7. Nobuatsu Aoki (Honda); 8. Alessandro Gramigni (Honda); 9. Luis d'Antin (Honda); 10. Jürgen Fuchs (Honda).

WM-Stand (nach 7 von 14 Läufen): 1. Max Biaggi (Aprilia) 143 Punkte; 2. Tetsuya Harada (Yamaha) 118 P.; 3. Ralf Waldmann (Honda) 107 P.; 4. Nobuatsu Aoki (Honda) 74 P.; 5. Tadayuki Okada (Honda) 69 P.; 6. Jean-Philippe Ruggia (Honda) 62 P.; 7. Kenny Roberts jr. (Yamaha) 50 P.; 8. Luis d'Antin (Honda) 38 P.; 9. Carlos Checa (Honda) 32 P.; 10. Jürgen van den Goorbergh (Honda) 30 P.

500er-Klasse

Nach dem Einsatz der Cagiva beim letzten Rennen in Italien hatte Cagiva dem Fahrer Pierfrancesco Chili angeboten, das Motorrad auch in 38

Holland einsetzen zu können. Doch Chili wollte sich lieber auf die Superbike-Weltmeisterschaft konzentrieren. Vielleicht wird er aber beim Großen Preis von Imola am 3. September wieder mit der Cagiva an den Start gehen.

Im Training war der Punkteleader Daryl Beattie mit seiner Suzuki gestürzt und hatte sich das Schlüsselbein gebrochen. Er mußte auf das Rennen verzichten.

Den besten Start erwischte der Spanier Alberto Puig, der vor Loris Capirossi, Alex Criville und Michael Doohan (alle Honda) in die erste Kurve einbog. Reggiani lag mit der Aprilia auf dem dreizehnten Rang. Nach einer Runde hatte Capirossi die Führung übernommen, die er im fünften Umlauf aber wieder an Puig zurückgeben mußte. Reggiani hatte sich mittlerweile auf den zehnten Platz vorgearbeitet. Vorne setzten sich Puig, Doohan und Criville ab. Doohan übernahm die Führung und in der letzten Runde mußte Puig auch Criville vorbeilassen. Reggiani beendete das Rennen als neunter.

Aprilia hat sich entschlossen, das 400er-Projekt weiterzuführen, und es gibt das Gerücht, daß 1996 der Italiener Luca Cadalora die Zweizylinder-Aprilia fahren soll.

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

WM-Stand (nach 7 von 14 Läufen): 1. Michael Doohan (Honda) 120 Punkte; 2. Daryl Beattie (Suzuki) 119 P.; 3. Alberto Puig (Honda) 99 P.; 4. Alex Criville (Honda) 92 P.; 5. Luca Cadalora (Yamaha) 79 P.; 6. Shinichi Itoh (Honda) 60 P.; 7. Alex Barros (Honda) 60 P.; 8. Norifumi Abe (Yamaha) 55 P.; 9. Loris Capirossi (Honda) 48 P.; 10. Loris Reggiani (Aprilia) 41 P.

Superbike-WM

Erster Sieg für Chili in Monza

Der Kawasaki-Werksfahrer Scott Russel, der in den letzten Jahren der schärfste Konkurrent von Carl Fogarty war, hat die Superbike-WM verlassen und in der Halbliter-WM den Platz von Kevin Schwantz im Suzuki-Werksteam eingenommen. Nachdem die Ducatis in dieser Saison so überlegen sind, wurde auf die Schnelle eine Änderung des Gewichtsreglement beschlossen. Bisher muß-

motalia Nr. 77

Sport - Sport - Sport

ten die Vierzylinder-Motorräder mindestens 162 kg wiegen, die Zweizylinder brauchten nur 147 kg auf die Waage zu bringen. Nach der Regeländerung müssen die Twins nun 155 kg wiegen und die Vierzylinder dürfen jetzt auf 160 kg abgespeckt werden. Eine Änderung in dieser Richtung war zu erwarten gewesen.

Im Training schaffte Aaron Slight auf der Honda die Bestzeit vor den drei Ducati-Fahrern Carl Fogarty, Troy Corser und Pierfrancesco Chili.

Corser hatte den besten Start vor Fogarty und Slight. Der Honda-Pilot verdrängte Foggy vom zweiten Platz und übernahm danach die Führung. Sollte Honda endlich der erste Sieg seit Jahren gelingen? Doch in den folgenden Runden wechselten diese drei und der Kawasaki-Fahrer Piergiorgio Bontempi im Spitzenpulk, zu dem noch sein Markengefährte Anthony Gobert aufschloß, stetig die Reihenfolge. Bei den Positionskämpfen verlangsamte sich das Tempo und die Verfolger, allen voran Chili, konnten wieder näher kommen. Nach zehn Runden verlor Bontempi mit Getriebe-problemen den Anschluß. Als Corser beim Anbremsen in das Heck von Gobert krachte und beide unverletzt zu Boden gingen, waren es nur noch Foggy und Slight, die um den Sieg kämpften. Jetzt drehte der Ducati-Pilot aber noch mal ordentlich am Gasgriff und siegte vor Slight und dem Yamaha-Fahrer Colin Edwards. Chili war fünf Runden vor Schluß gestürzt.

Im zweiten Rennen war wieder Corser am besten weggekommen, doch Gobert bremste sich an dem Australier vorbei. In den nächsten Runden bot er sich ein spannendes Duell mit Fogarty um die Führung. Slight lag auf dem dritten Rang, fiel aber durch einen Verbremser ein paar Plätze zurück und Bontempi schoß Corser ab. Jetzt blieb Chili zum Angriff auf Fogarty und übernahm nach einer Aufholjagd die Spitze. Die zwei Ducati-Fahrer stritten um die Führung, während Gobert mit rutschender Kupplung auf den zwölften Platz zurückfiel. In der letzten Runde konnte Chili sich den Sieg sichern. Das Duell um den dritten Platz wurde erst auf den letzten Metern entschieden, als Slight noch an Yasutomo Nagai (Yamaha) vorbeigehen konnte.

Der Australier Russel Wood belegte im ersten Rennen mit einer Bimota SB7 den 17ten Platz.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Aaron Slight (Honda); 3. Colin Edwards (Yamaha); 4. Simon Crafar (Honda); 5. Yasutomo

Nagai (Yamaha); 6. Mauro Lucchiari (Ducati); 7. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 8. Fabrizio Pirovano (Ducati); 9. John Reynolds (Kawasaki); 10. Gianmaria Liverani (Ducati).

2. Lauf: 1. Pierfrancesco Chili (Ducati); 2. Carl Fogarty (Ducati); 3. Aaron Slight (Honda); 4. Yasutomo Nagai (Yamaha); 5. Colin Edwards (Yamaha); 6. Mauro Lucchiari (Ducati); 7. Simon Crafar (Honda); 8. Fabrizio Pirovano (Ducati); 9. Andreas Meklau (Ducati); 10. John Reynolds (Kawasaki).

Runde fünf in Spanien

Im ersten Lauf übernahm der Honda-Fahrer Aaron Slight nach zehn Runden die Führung vom Ducati-Werkspiloten Troy Corser und gab sie nicht mehr ab. Fogarty versuchte zwar alles, mit seiner Ducati an der Honda vorbeizukommen, doch er hatte keine Chance und mußte sich mit dem zweiten Platz zufrieden geben. Während er Slight bedrängte, mußte er gleichzeitig aufpassen, daß seine Markenkollegen Troy Corser und Pierfrancesco Chili nicht aus dem Windschatten über ihn herfielen. Die ersten vier überquerten die Ziellinie innerhalb einer Sekunde.

Im zweiten Lauf schoß Foggy vom Start weg in Führung und verschaffte sich schnell einen uneinholbaren Vorsprung. Slight fuhr auf dem zweiten Platz, mußte aber schließlich Chili vorbeilassen, der in einer Aufholjagd die schnellste Rennrunde in den Asphalt brannte.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Aaron Slight (Honda); 2. Carl Fogarty (Ducati); 3. Troy Corser (Ducati); 4. Pierfrancesco Chili (Ducati); 5. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 6. Fabrizio Pirovano (Ducati); 7. Anthony Gobert (Kawasaki); 8. Andreas Meklau (Ducati); 9. Yasutomo Nagai (Yamaha); 10. Colin Edwards (Yamaha).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Pierfrancesco Chili (Ducati); 3. Aaron Slight (Honda); 4. Fabrizio Pirovano (Ducati); 5. Troy Corser (Ducati); 6. Yasutomo Nagai (Yamaha); 7. Andreas Meklau (Ducati); 8. John Reynolds (Kawasaki); 9. Paolo Casoli (Yamaha); 10. Simon Crafar (Honda).

WM-Stand: 1. Carl Fogarty (Ducati) 230 Punkte; 2. Aaron Slight (Honda) 135 P.; 3. Pierfrancesco Chili (Ducati) 112 P.; 4. Fabrizio Pirovano (Ducati) 99 P.; 5. Troy Corser (Ducati) 93 P.; 6. Mauro Lucchiari (Ducati) 92 P.; 7. Simon Crafar (Honda) 81 P.; 8. Yasutomo Nagai (Yamaha) 81 P.; 9. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 70 P.; 10. Colin Edwards (Yamaha) 62 P.

Superbike-EM

Beim vierten Lauf der Saison gingen die ersten drei Plätze an Ducati-Fahrer. Mario Innamorati gewann vor Mauro Mastrelli und Marco Burnelli. Der Tabellenführer Luca Ruggeri belegte mit seiner Kawasaki den vierten Platz.

In Spanien siegte wieder Innamorati, Ruggeri wurde zweiter vor Mastrelli.

In der Punktetabelle führt Ruggeri (84 Punkte) vor Burnelli (78 P.) und Innamorati (73 P.).

Superbike-DM

Nach einer langen Pause wurden die Rennen fünf und sechs in Most ausgetragen. Im Training konnten sich ausschließlich japanische Vierzylinder für die erste Startreihe qualifizieren. Dort standen Jochen Schmid (Kawasaki), Christer Lindholm (Yamaha), Roger Kellenberger (Honda) und Marcel Kellenberger (Kawasaki). Dafür parkten in der zweiten Linie nur grollende Ducatis, hier waren die Piloten Michael Rudroff, Edwin Weibel, Udo Mark und Bernhard Schick.

Im ersten Lauf setzte sich Jochen Schmid auf der Kawasaki an die Spitze und zusammen mit dem Ducati-Fahrer Udo Mark konnte er sich von den Verfolgern etwas absetzen. Weibel, dessen Start nicht so gut geglückt war, konnte zu den zwei aufschließen und sich bei Mark in den Windschatten hängen. Gegen Rennende überholte er den Markenkollegen und sicherte sich den zweiten Platz. Mark verlor in den letzten Runden etwas den Anschluß und wurde Dritter.

Auch im zweiten Lauf war es Schmid, der das Rennen bestimmte. Zuerst war der Yamaha-Fahrer Christer Lindholm auf dem zweiten Platz, doch der mußte Mark vorbeilassen, der zügig zu Schmid aufschloß. Gemeinsam drehten die zwei vorne ihre Runden, während Weibel wieder die Folgen eines schlechten Starts aufarbeiten mußte. Vom zehnten Platz arbeitete sich der Schweizer auf den dritten Rang vor, hatte aber keine Chance, zu den Führenden aufzuschließen. Er wurde dritter vor Lindholm, der auch schon im ersten Durchgang den vierten Platz belegt hatte. Schmid gewann auch diesen Lauf. Zwar konnte Mark kurzzeitig die Spitze übernehmen, aber Schmid konterte schnell und siegte.

Das Lorzt-Team, in dem Udo Mark fährt, hat sich vom Tuner Edgar Schnyder, der bisher für das

Motortuning verantwortlich war, getrennt. Schnyder hat früher schon für DNL und Andreas Meklau gearbeitet.

Das für den 16. Juli geplante Superbike-Einladungs-Rennen im schwedischen Knutstorp ist abgesagt worden.

Ergebnis: 1. Lauf: 1. Jochen Schmid (Kawasaki); 2. Edwin Weibel (Ducati); 3. Udo Mark (Ducati); 4. Christer Lindholm (Yamaha); 5. Michael Liedl (Kawasaki); 6. Bernhard Schick (Ducati); 7. Andreas Hofmann (Kawasaki); 8. Jeffry de Vries (Yamaha); 9. Rainer Jänisch (Yamaha); 10. Michael Rudroff (Ducati).

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

Punktestand: 1. Christer Lindholm (Yamaha) 112 Punkte; 2. Jochen Schmid (Kawasaki) 95 P.; 3. Edwin Weibel (Ducati) 91 P.; 4. Andreas Hofmann (Kawasaki) 69 P.; 5. Udo Mark (Ducati) 52 P.; 6. Herbert Kaufmann (Yamaha) 49 P.; 7. Jeffry de Vries (Yamaha) 49 P.; 8. Rainer Jänisch (Yamaha) 37 P.; 9. Michael Liedl (Kawasaki) 36 P.; 10. Marcel Kellenberger (Kawasaki) 32 P.

Supersport-DM

Nachdem die Ducatis in den beiden ersten Läufen der Supersport-Klasse klar dominiert hatten, kam auf dem nassen Salzburgring die beste Ducati mit Thomas Körner auf dem sechsten Rang ins Ziel. Den Sieg errang Udo Mark auf Kawasaki vor seinem Markenkollegen Stefan Scheschowitsch und dem Yamaha-Fahrer Achim Penisch. Körner konnte als einziger Ducati-Fahrer Punkte erzielen.

Den vierten Lauf, der in Most ausgetragen wurde, konnte der Ducati-Fahrer Ralph Stelzer gewinnen. Die Plätze zwei und drei gingen an Michael Eberle (Honda) und Tobias Mauch (Kawasaki). Körner wurde wieder als sechster abgewunken.

Punkte: 1. Thomas Körner (Ducati) 71 Punkte; 2. Stefan Scheschowitsch (Kawasaki) 53 P.; 3. Toni Heiler (Yamaha) und Michael Eberle (Honda) je 45 P.; 5. Tobias Mauch (Kawasaki) und Andre friedrich (Yamaha) je 35 P.

Motalia - Abobestellkarte

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

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

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

☐ Ich habe ich als Scheck beigelegt.

☐ Können Sie von meinem Konto abbuchen. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr: _____

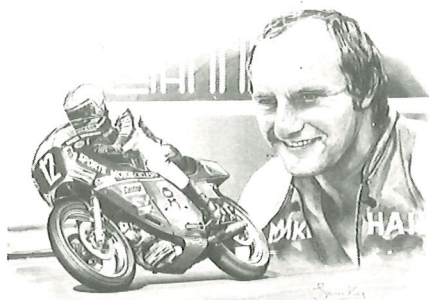
Bank: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite nicht vergessen!!

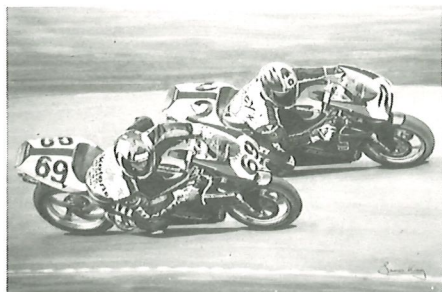
Neue Ducati-Poster aus England



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

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

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



Absender:

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Kostenlose private Kleinanzeige

Nur **private** Kleinanzeigen sind kostenlos.

Bitte Telefonnummer nicht vergessen!

Rubrik: _____

Text: _____

Antwort

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

Absender:

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten
Poster.

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

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

- ☐ Mike Hailwood 45,- DM
☐ Fogarty and Whitham 45,- DM

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

Antwort

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

Datum _____ Unterschrift _____

Desmo Corse, Numero Due

Renntraining in Polen

Im letzten Jahr hatten die Gebrüder Hanke aus Berlin zum ersten Mal ein Renntraining für italienische Motorräder auf der Rennstrecke von Posen in Polen veranstaltet. Damals waren ca. 20 - 30 Teilnehmer mit Anhang gekommen und da anscheinend alle zufrieden waren, wurden zu Pfingsten zum zweiten Male alle italienischen Motorräder eingeladen.

Es waren fast alle Starter des Vorjahres wieder dabei und durch Mundpropaganda und Werbung waren viele neue dazugekommen, so daß diesmal knapp über 100 Bikes die Rennstrecke unter die Räder nahmen.

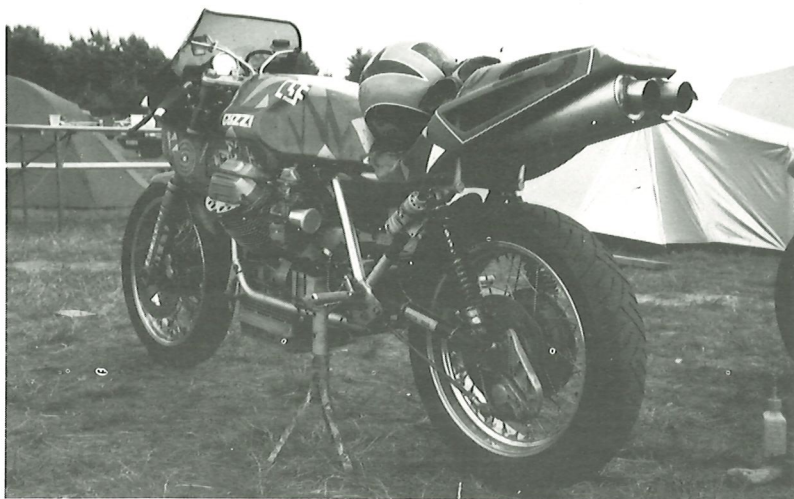
Die Maschinen wurden in sechs Klassen eingeteilt. In den Gruppen A und B fuhren Einzylinder bis bzw. über 250 ccm. Die Klassen C und D waren für klassische Motorräder bis/über 600 ccm vorgesehen, in der E-Klasse fuhren moderne Zweizylinder und schließlich gab es noch die Kategorie F für die Vierventiler (851 - 916 Ducs). Die Klassen D und E waren mit jeweils 30 Maschinen voll belegt, in den anderen Klassen hätten es ruhig ein paar mehr Motorräder sein können. Die Rennstrecke Tor Poznan hat eine Länge von 4.083 Metern und ist eher als Fahrerkurs

zu bezeichnen, bei dem es auf die Motorleistung nicht so ankommt. Es gibt zwei kurze Geraden (ca. 500 und ca. 800 Meter lang), die durch eine 90°-Kurve verbunden sind. Der Rest besteht aus einem Geschlängel mit elf Kurven.

Wir waren am Donnerstag mit zwei Autos aus dem Kieler Umland Richtung Polen aufgebrochen. In dem Ford Transit, mit dem Erwin, Jens und Anja unterwegs waren, standen zwei Einzylinder-Ducatis, die komplett für die Rennstrecke umgebaut sind. Und in dem Anhänger, der vom VW-Bus, in dem Bernd, Felix, Gerd-Henry und Susi saßen, gezogen wurde, waren eine Ducati 600 TT2, eine Gilera Saturno und eine Morini 3½ Sport verstaут. Die Ducati war ein reiner Racer, während die anderen zwei Maschinen



Blick vom Rennturm auf das Fahrerlager.



Guzzi mit Heck a la Ducati 916.

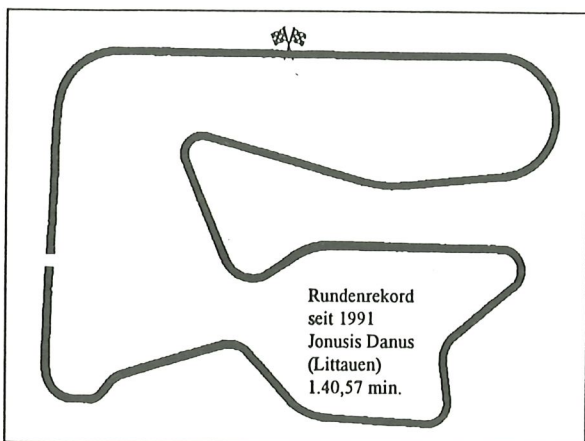
zugelassen waren. Bis auf einen kleinen Stau kamen wir ganz gut durch bis zur polnischen Grenze. Dort dauerte es etwas länger, denn für die Einfuhr nicht zugelassener Maschinen nach Polen braucht man ein Carnet ATA, welches man bei der örtlichen Industrie und Handelskammer bekommt. Das muß dann

jeweils an den Grenzen vorgezeigt und ausgefüllt werden. Dazu braucht man für die Einreise einen Reisepaß, der mindestens sechs Monate gültig sein muß und für alle zugelassenen Fahrzeuge (auch die Motorräder und den Anhänger) eine grüne Versicherungskarte. Nachdem wir die Zollformalitäten geregelt hatten, konnte es weitergehen, und gegen 22 Uhr trafen wir im Fahrerlager ein. Wir bauten

unterlagen mußten die Ölschrauben (Einfüll- und Ablassschraube) gesichert werden und zusätzlich sollten alle Glasteile abgeklebt werden. Diese Maßnahmen gelten der Sicherheit aller, denn Öl oder Glassplitter auf der Strecke können Unfälle verursachen. Nachträglich hatte der Veranstalter weitere

Punkte in die technische Überprüfung aufgenommen, die eigentlich selbstverständlich sein sollten (Bremsenkontrolle, Profiltiefe bei Straßenreifen, Lagerspiel des Lenkkopfs, Dichtigkeit des Kraftstoffsystems und ein Auffang-

behälter für die Motorentlüftung). Hierrüber regten sich ein paar Fahrer auf. Anscheinend fehlte denen die Einsicht, daß es hier nicht um eine Schikane sondern um die eigene





Unsere Ecke im Fahrerlager.

Sicherheit ging. Was inkonsequenterweise nicht beanstandet wurde, waren ungesicherte Ölschrauben an Getriebe und Kardan (Guzzi) und ungesicherte außenliegende Ölfilter (z.B. Ducati). Ich denke, es ist ziemlich egal, ob man auf Motoröl oder Getriebeöl ausrutscht. Die technische Abnahme wurde gewissenhaft mit Checkliste zum Abhaken durchgeführt.

Eine Phonbegrenzung ist in Polen erfreulicherweise nicht vorgeschrieben, so daß keine Modifikationen an der Auspuffanlage erforderlich waren.

Wir hatten bei der Abnahme keinerlei Probleme und so konnte es losgehen. Nach der Fahrerbesprechung, bei der die Teilnahme Pflicht war, bot der Veranstalter allen Rennstreckennewlingen ein paar Einführungsrunden unter Anleitung an und dann begann das freie Training in drei Gruppen. Die Klassen A/B, C/D und E/F fuhren jeweils zusammen. Der Zeitplan war so, daß man eine halbe Stunde fuhr und dann eine Stunde Pause hatte. Eine Mittagspause gab es nicht,

so daß bis 17 Uhr stetig die Motoren brummen.

In den ersten Trainings ließ ich es ruhig angehen, um mich nachher stetig etwas zu steigern. Die Morini zeigte nicht die geringsten Mucken. Ich hatte zwar eine kürzere Übersetzung mit und wollte eigentlich auch noch mal testweise offene Lafranconis ausprobieren, aber da die Maschine gut lief, verzichtete ich aus Faulheit aufs Schrauben. Auch Gerd-Henry hatte an der Saturno nichts zu tun. Anders sah es bei Jens und Bernd aus. Bernds TT2 war erst in der letzten Nacht fertig geworden und auch Jens seine 350 Desmo war nach dem Neuaufbau erst einmal gefahren worden. Also gab es an diesen zwei Maschinen noch einige Kleinigkeiten und Abstimmungsarbeiten zu machen. Erwin hatte an seiner 450 Desmo eigentlich nur ein paar Kontrollarbeiten zu verrichten.

Wenn man an den Maschinen schrauben muß, ist die eine Stunde Pause zwischen den Trainings recht kurz und man kommt kaum dazu, sich im Fahrerlager umzuschauen.

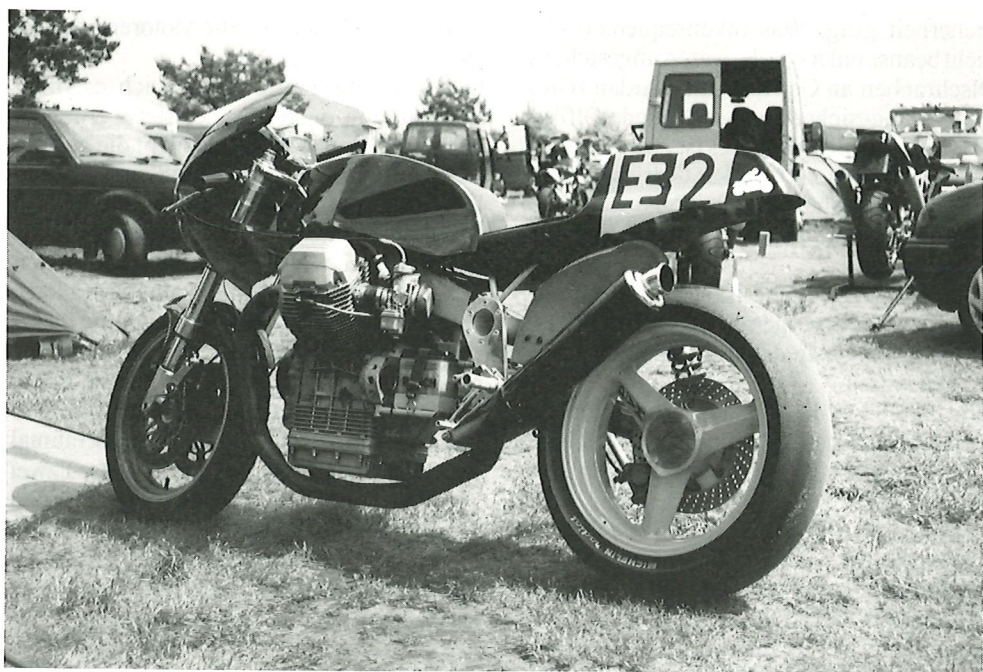
Dazu war erst ab 17 Uhr Zeit, als die Trainings für den Tag abgeschlossen waren. Mich interessierte natürlich am meisten, was noch in meiner Klasse fuhr. In der C-Klasse hatten zwölf Motorräder genannt, wovon eins nicht gekommen war und eins gar nicht erst ansprang. Übrig blieben vier Morinis, drei Ducatis (440 bis 600 ccm), eine MV 350 Sport, eine Guzzi V7 und eine Benelli 654. Die letzten beiden hatten zwar mehr als 600 ccm, waren aber auf Wunsch der Besitzer trotzdem in diese Klasse eingestuft worden.

Bei den Einzylindern waren hauptsächlich Ducatis und drei Gileras gemeldet und während sich in den Klassen E und F fast nur Zahnriemen-Ducatis tummelten, hatten für die Kategorie D zahlreiche Guzzis, Königswellen-Ducs und ein paar Laverdas genannt. Abends zündeten die Veranstalter ein Lagerfeuer an, um die Geselligkeit zu fördern. Da es aber heuer etwas klein ausfiel und der Wind ordentlich blies, zogen es die meisten vor, sich im Windschatten ihrer Zelte oder Transporter aufzuhalten.

Am Samstag wurde vormittags wie gehabt freies Training veranstaltet. Ab 12 Uhr hieß es dann, im Zeittraining die Startaufstellung zu ermitteln. Bis auf die Einzylinder fuhrten hierfür alle Klassen einzeln.

Ich schaffte die fünfte Trainingszeit in meiner Gruppe, aber da die zwei schnellsten meiner Klasse (Bernd mit der TT2 und Robert Helfrich mit einer auf 440 ccm aufgebohrten Ducati 350) in die D-Klasse wechselten, stand ich zum Rennen auf dem dritten Startplatz. Das Rennen war für mich recht langweilig. Die stark getunte Morini von Stefan Bigalke fuhr vorne auf und davon und auch Thimo Trautner auf der Guzzi V7 fuhr mir weg, so daß ich einsam meine Runden drehte. Mit nur sieben Motorrädern in einer Klasse zieht sich das Feld doch sehr schnell auseinander.

Da bot das Rennen der klassischen Motorräder über 600 ccm doch einiges mehr an Spannung. Hier kamen vier Fahrer für den Sieg in Frage: Tjard Kopka auf einer Guzzi Le Mans IV, die sehr serienmäßig und unge-



Diese Guzzi mit Eigenbau-Fahrwerk belegte den zweiten Platz in der Klasse E.



F-Klasse am Vorstart.

pfllegt aussah, Olli Oltmanns auf einer wunderschönen Königswellen-Ducati, Bernd Tittler auf der TT2 und Guido Wegner auf einer Harris-Ducati. Zuerst hatte die Guzzi die Führung, danach übernahm Oltmanns die Spitze und dann bremste sich Tittler in Front. Aber zwei Runden vor Schluß rutschte ihm das Vorderrad weg. Oltmanns konnte den Sieg gerade noch verteidigen, bevor ihm das Benzin ausging. Wenn das Rennen eine Runde länger gedauert hätte, wäre er wohl mit trockenem Tank liegengeblieben. Robert belegte mit der 440er einen erstaunlichen vierten Platz.

Bei den großen Einzylindern gewann eine Gilera Northcape mit riesigem Vorsprung und bei den 250ern holte sich Jasmin Patsch den Sieg. In der E-Klasse gewann Wolfgang Bahnsen auf einer 900 SS vor einer Guzzi mit Eigenbaufahrwerk, und die E-Klasse konnte Edzard Jansen vor Bernd Lohrig, beide Ducati 888 Racing, gewinnen.

Zusammenfassend ist zu sagen, daß es wieder ein schönes Wochenende in Polen war. Während aus den meisten Ducati-Clubrennen mittlerweile große internationale Veranstaltungen geworden sind, bei denen

Rennstreckenueulinge und straßenzugelassene Motorräder etwas fehl am Platze sind, ist das Desmo Corse genau das Richtige für "normale Fahrer", die mal ohne Gegenverkehr richtig Gas geben wollen. Obwohl ein paar wenige Stürze zu verzeichnen waren, gab es keine Verletzungen. Für die ca. 250 DM inkl. Campinggebühr bekam man ca. fünf Stunden Fahrspaß auf der Rennstrecke, beim Clubrennen in Assen zahlt man ca. 200 DM für eineinhalb Stunden Fahrzeit. Für die dritte Auflage des Desmo Corse hoffen die Veranstalter auf mehr Einzylinder-Motorräder. Gleichzeitig macht man sich Gedanken über eine neue Klasseneinteilung und überlegt, ob sich wohl genug Interessenten für eine Gespannklasse finden würden. Doch bevor voraussichtlich Pfingsten 1996 das dritte Training ausschließlich für italienische Motorräder stattfindet, ist für den 15. und 16. September eine ähnliche Veranstaltung Corse per tutti (Rennen für alle) geplant, bei der auch nicht italienische Motorräder teilnehmen dürfen. Mal sehen, wie das wird, die Nennungsunterlagen habe ich schon angefordert.

Felix Hasselbrink

Zubehörkataloge

Bis vor wenigen Jahren gab es nur wenige Kataloge, in denen sich Italo-Fahrer über Zubehör und Verschleißteile informieren konnten. In der letzten Zeit sind immer mehr Händler - trotz hohen Kosten und großem Arbeitsaufwand - dazu übergegangen, eigene Kataloge anzubieten. Bei dem mittlerweile fast unüberschaubaren Zubehörmarkt für italienische Motorräder helfen diese Nachschlagewerke, einen Überblick zu bekommen und erleichtern das Bestellen. Um Euch über die existierenden Prospekte zu informieren, haben wir in einem Rundschreiben unsere Inserenten gebeten, uns ihr aktuelles Informationsmaterial zuzuschicken. In den darauffolgenden Tagen und Wochen brachte uns der Briefträger ca. 15 Kataloge/Prospekte/Preislisten ins Haus.

Fangen wir mit den Ducati-Katalogen an, hier haben wir Post von den Firmen BBA, Diopa, Kämna, Lieb, Stein-Dinse und Weiß erhalten. Erster im Alphabet ist die Firma BBA, die für 6 DM in Briefmarken einen DIN A5 Katalog in Kopieform offeriert. Der Prospekt ist 76 Seiten stark und verfügt über etwas mehr als 100 Abbildungen, die aber teilweise schlecht zu erkennen sind. Der Schwerpunkt liegt bei den neueren Ducati-Modellen. Die Anschrift der Firma BBA lautet: BBA Ducati, Im Spalier 5, 71549 Auenwald.

Diopa Kunststofftechnik ist, wie der Name schon vermuten läßt, auf Kunststoffprodukte spezialisiert. In dem 42 Seiten umfassenden DIN A4 Katalog mit über 100 teilweise farbigen Abbildungen finden Ducati-Fahrer jede Menge Verkleidungen, Sitzbänke, Schutzbleche und ähnliches aus Kunststoff oder Kohlefaser für klassische und neue Ducatis. Zehn DIN A4 Blätter und einige Fotos, die dem Katalog beigelegt sind, informieren über die Preise und Neuheiten aus dem Hause Diopa. Der Katalog kann für 10 DM Vorkasse bei der Firma Diopa, Römerstr. 19, 70180 Stuttgart angefordert werden.

Der Ducati-Spezialist Kämna aus Otterstedt ist gerade dabei, seinen neuen Katalog fertigzustellen. Der bisherige hat einen Umfang von 64 DIN A4 Seiten und ist zusätzlich mit zahlreichen Fotokopien ergänzt. Auch hier informieren über 100 Abbildungen, diesmal alle s/w, den Kunden über ein reichhaltiges Angebot, bei dem der Schwerpunkt auf Tuning und technischem Zubehör liegt. Der neue Katalog soll in den nächsten Wochen fertig sein und noch etwas dicker als der Vorgänger werden. Er kann bei Ducati Kämna, Brügger Str. 27, 28870 Otterstedt gegen 15 DM angefordert werden.

Peter Lieb ist auf Kohlefaserteile für moderne Ducatis spezialisiert und bietet hierfür eine achtseitige, bilderlose DIN A5 Preisliste an, die kostenlos verschickt wird. Bezugsadresse: Kunststoff-Technik Peter Lieb, Deutstetter Str. 22, 72519 Veringenstein.

Die Firma Stein-Dinse ist bekannt als Eigenimporteur für Moto Guzzi-Ersatzteile und Zubehör. Die Firma beschäftigt sich aber auch mit Ducatis und bietet seit kurzem einen Katalog für Ducati-Fahrer an. Dieser DIN A4 Prospekt umfaßt 50 Seiten und verfügt über mehr als 100 Abbildungen, von denen einige farbig sind. In dem Katalog, der unter Angabe der Fahrzeugdaten kostenlos schriftlich angefordert werden kann, werden sowohl original Ersatzteile, Verschleißteile und Zubehör angeboten. Kontaktadresse: Stein-Dinse, Im alten Dorfe 3f, 38112 Braunschweig.

Den Abschluß bei den Ducati-Händlern bildet Ducati Ricambi Weiß, dessen DIN A5 Katalog über 100 Seiten verfügt und durch eine 44-seitige Preisliste verstärkt wird. Der Katalog ist zwar durchgehend schwarz/weiß gedruckt, verfügt aber eindeutig über die meisten Abbildungen aller Ducati-Kataloge (sicher über 300). Verschleiß-, Ersatzteile und Zubehör für fast alle Ducatis von den alten Einzylindern bis zu der 916 ist hier aufgeführt. Dieses Nachschlagewerk kann gegen 15 DM in Briefmarken bei Ducati Ricambi Weiß, Am Bahnhof 8, 76829 Landau bestellt werden. Der sehr gute Eindruck dieses Katalogs wird dadurch getrübt, daß die Preise ohne Mehrwertsteuer angegeben sind.

Auch wenn die Zulassungszahlen der Marke Moto Guzzi sinken, stellen die Guzzi-Fahrer immer noch die stärkste Italo-Fraktion in Deutschland, und natürlich wird für die Freun-

de des V2 aus Mandello viel Zubehör produziert, das in zahlreichen Katalogen angeboten wird.

Einer dieser Anbieter ist die Firma Däs, die auf sportliche Guzzi-Umbauten und entsprechend des Zubehör spezialisiert ist. Der Prospekt des Hauses besteht aus einem Schnellhefter mit 18 Seiten, die mit 18 Originalfarbfotos bebildert sind. Hier sind ausschließlich Zubehör (Schwerpunkt: Verkleidungen, Tanks, Sitzbänke, Gabeln, Radsätze) und Tuningteile aufgelistet. Roland Däs verschickt seinen Katalog gegen 10 DM Vorkasse, zu zahlen an: Roland Däs, Gschwender Str. 34, 73577 Birkenlohe. Die Firma Escher ist schon seit Jahren im Guzzi-Versandgeschäft tätig und informiert ihre Kunden mit einem 48seitigen DIN A5 Katalog, in dem die gängigen Verschleiß- und Ersatzteile aufgelistet sind. Die letzten 10 Seiten sind dem Sonderzubehör gewidmet. 37 Fotos bebildern den Katalog, der unter der Adresse Barbara Escher, Unterstr. 70, 59394 Nordkirchen, kostenlos angefordert werden kann.

Die Firma HTM Moto befaßt sich im Schwerpunkt mit Tuningarbeiten an großen Guzzis. Als eigene Zubehörprodukte werden u. a. eine Kohlefaserkupplung und eine Zündanlage angeboten. Hierrüber und über weitere Produkte/Arbeitsmaßnahmen informiert eine Mappe mit 31 DIN A4 Seiten mit zwei Originalfotos und mehreren Diagrammen. Der Katalog kann für 5 DM in Briefmarken bestellt werden bei HTM Moto, Oberforstbacher Str. 101, 52076 Aachen. Im letzten Herbst erblickte der erste Katalog der Pforzheimer Firma Max die Welt. Als Format wurde DIN A4 gewählt und mit 126 Seiten geriet das Nachschlagewerk ordentlich dick. Ca. 333 Abbildungen, teilweise in Farbe, zeigen zahlreiche Verschleiß-, Ersatz-, Zubehör- und Tuningteile für die gängigen Guzzi-Modelle. Dieser Katalog kann kostenlos angefordert werden bei: Fa. Max, Villingen Str. 7, 75179 Pforzheim.

Der nächste im Alphabet ist die Firma MTS, die eine Preisliste im DIN A5 Format anbietet. Hier wurde bewußt auf einen bebilderten Katalog verzichtet, um Kosten zu sparen, trotzdem wird man als Guzzi-Fahrer auf den 32 Seiten fündig. Auch dieser Prospekt gehört zu den

kostenlosen und kann bei der Firma MTS, Huntloser Str. 105, 26203 Wardenburg geordert werden.

Mit fast 192 Seiten bietet die Firma Stein-Dinse den mit Abstand dicksten Katalog an, der mit mehr als 400 Fotos, teils farbig, reich bebildert ist. In dem Katalog, der unter Angabe der Fahrzeugdaten kostenlos schriftlich angefordert werden kann, werden sowohl original Ersatzteile, Verschleißteile und Zubehör angeboten. Kontaktadresse: Stein-Dinse, Im alten Dorfe 3f, 38112 Braunschweig.

Auf Alu- und Edelstahlzubehör und bleifrei-Umbauten für Guzzis hat sich der Motorradhandel Schmitz spezialisiert. In dem aus elf DIN A4 Kopien bestehenden Prospekt finden sich Glanzteile wie Cockpits, Batteriekästen und Abdeckungen für große Guzzis mit Bild und Preisangaben. Diese Aufstellung wird auf Anfrage kostenlos verschickt. Versandadresse: Motorradhandel Schmitz, Kirchstr. 25, 41849 Wassenberg.

Die Firma MKS verschickt einen Katalog, der aus DIN A4 Kopien besteht. Größtenteils werden Auspuffanlagen für Motorräder aller Marken angeboten, aber auf 12 Seiten sind Verschleißteile und Zubehör für Guzzis aufgelistet. Weitere Infos bei Tel./Fax: 02235/6417. Für die Laverda-Fahrer bietet Andy Wagner, Schreiber gasse 37, 78462 Konstanz eine 10-seitige Preisliste in Kopieform an, die mit einem vierseitigen Infobrief über die Aktualitäten in der Laverda-Szene ergänzt wird. Diese Info-Preisliste wird auf Anfrage kostenlos verschickt.

Zubehör aus Aluminium, VA und Edelstahl bietet die Firma Bartholli, Lucastr. 10, 53844 Troisdorf für Guzzis und Ducatis in einem 16-seitigen Katalog an. Die Kosten von 7 DM werden bei einer Bestellung gutgeschrieben.

Die Firma Seby-Poly, die Kunststoffteile wie Verkleidungen etc. herstellt, arbeitet an einem neuen Katalog, der demnächst fertig sein soll, und auch der Gilera-, Morini, und Laverda-Händler Volker Heim ist mit der Fertigstellung seines neuen Kataloges beschäftigt, der in den nächsten Wochen für 5 DM verfügbar sein soll. In diesen vielen Katalogen sollte eigentlich jeder Italo-Fan finden, was er sucht.

Das 1. Laverda-Registertreffen

Vor ein paar Wochen habe ich mit Hilfe von Karl Gaus (Registermittglied und Präsident vom Guzzi-Club-Paderborn) das 1. Int. Laverda-Registertreffen durchgeführt. Ich kann seitdem mit den Leuten mitfühlen, die selber Treffen veranstalten, und weiß nun, was alles so auf einen zukommen kann.

Hiermit ein herzliches, dickes Dankeschön an diejenigen, die zum Treffen erschienen sind.

Ich bin froh darüber, daß Karl mir mit seinen Beziehungen geholfen hat. Er bzw. Dietmar vom Guzzi-Club und Rappy (MC Savage) haben sich um Zelt, Toilettenwagen, Stromanschluß, Wasserpumpe und um den Platz, ferner noch ums Frühstück und... und... und... gekümmert.

Ferner haben meine Freundin Birgit (für sie war es das erste Treffen überhaupt), Karls Freundin Alexandra und zwei Mitglieder vom Paderborner Guzzi-Club bei der Bewirtung der Treffenteilnehmer mitgeholfen.

Als am Freitag Mittag das Zelt und das Drumherum aufgebaut und die Theke betriebsbereit waren, konnte ich den „Ansturm“

der Registermittglieder kaum erwarten.

Und nun passierte gegen 15.00 Uhr folgendes: Es setzte Regen ein, es wurde kühl und uns wurde ganz flau im Magen. Ein absolutes Dreckwetter hatte eingesetzt und veranlaßte vermutlich die meisten, die sich angemeldet hatten, zu Hause zu bleiben.

Am Abend hatten sich dann 14 Laverdas, eine Duc und eine VX 800 eingefunden.

Hierbei muß ich Rudolf Benz (RGS) besonders hervorheben. Er und sein Sohn Thomas (900 SS), hatten es sich nicht nehmen lassen und sind von zu Hause im Dauerregen knapp 660 km zum Treffen angereist. Das Besondere ist, Rudolf ist Jahrgang 1939 (sprich, er ist 56 Jahre alt). Der Zeltaufbau gelang den meisten Leuten, ohne daß sie einen Regenguß abbekamen. Abends trat dann eine Pan-



ne in der Organisation ein, die sich dadurch bemerkbar machte, daß uns der Essenslieferant (es sollte Spaghetti Bolognese geben) vergessen hatte. Also mußten wir den Freitag abend mit Brötchen und Aufschnitt vorlieb nehmen. Der Abend wurde dann mit dem obligatorischen Bier und klönen am Lagerfeuer verbracht.

Am Samstag klarte der Himmel dann auf und die Sonne brach durch. Es kamen noch ein paar Registermitglieder und andere Laverdafarier, bzw. andere Maschinenmarken ange-reist und aus der Umgebung Besucher (Familienausflügler), die sich auf Kaffee und Kuchen am Treffpunkt niederließen und sich sehr schöne Laverda-Umbauten ansahen.

Am Nachmittag erschien dann noch ein Fotograf mit Assistentin. Er sollte im Auftrag von Andy Schweitzer (Reportage über Laverda, erscheint in der Markt) Laverdas fotografieren, was er auch dann auch getan hat.

Gegen Abend hatten sich dann 39 Nennungen eingetragen, die sich in 37 Laverdas, eine 900 SS und eine Yamaha (gehört Petra Rückstatt. Sie fährt immer auf Treffen mit, damit sich die 750 SF von Karl nicht mit Gepäck rumquälen muß) aufschlüsselten. Am Abend nach dem Abendbrot (es gab Spaghetti) wurde dann die obligatorische Preisverleihung durchgeführt. Es wurden fünf Pokale und ein Flaschenpreis vergeben.

Am Sonntag morgen ging es dann ruck zuck. Auf Grund der Wetterlage (bewölkt, kühl) waren alle Teilnehmer nach dem Frühstück gegen 12.00 Uhr auf dem Weg nach Hause. Die dann eintrudelnden Laverdafarier waren erstaunt, daß nichts mehr los war. Der Platz war zum größten Teil aufgeräumt, so daß wir den „Spätgästen“ nicht einmal was zu trinken anbieten konnten.

Zusammenfassung:

Das Schlechte!

Auf Grund mangels Masse an Teilnehmern mußten wir eine Menge Lebensmittel (Frühstück, Spaghettis, Grillfleisch) wegwerfen, da sie nicht verzehrt wurden. Sehr schade!!! Leider wurden die Gesamtkosten der Veranstaltung nicht gedeckt, da es an Nennungen fehlte.

Persönlich konnte ich mich auch nicht um jeden kümmern, obwohl ich ganz gerne mal einen Kennlernplausch gehalten hätte. Die meisten kannte ich ja nur per Post bzw. Telefon.

Außerdem ist keiner von den Händlern erschienen, denen ich eine Einladung zugefaxt habe. Es hat nicht mal der ortsansässige Laverdahändler den Weg zum Treffen gefunden, obwohl er nur knapp 2 km Luftlinie entfernt vom Treffen seinen Laden hat.

Das Gute!

Im Großen und Ganzen war die Moral der Treffenteilnehmer ausgezeichnet, was sicherlich auch mit der sehr guten Sanitäranlage zusammenhing.

Die Pokalverleihung war gelungen und die Gewinner glücklich und zufrieden.

Es kamen keine Beschwerden von den Anwohnern, da sich die Anreisenden sehr vernünftig verhalten haben. Super!!

Fazit!

Im nächsten Jahr wird wieder ein Register-treffen in Paderborn stattfinden, das mit Sicherheit noch besser werden wird.

Und zum Abschluß dieser Treffinfo noch etwas, was Erwähnung finden sollte:

Zum Treffen erschien auch Robert Eßer (er hatte seine 1000/SFC auf einem Hänger mitgebracht). Und dieser Umstand kam unserem Rudolf Benz zugute.

Am Samstag hatten sich Rudolf und Thomas ein wenig Paderborn angesehen. Als sie dann wieder auf dem Treffen waren und Rudolf sein Motorrad aufbocken wollte, machte es im rechten Arm „knack“, und das war's.

Rudolf hatte sich einen Muskelfaserriß zugezogen, der es ihm unmöglich machte, seine Heimreise anzutreten.

Robert hat sich sofort bereiterklärt, sein Kfz zur Verfügung zu stellen. Also, SFC runter, RGS rauf und Klamotten verstauen. Rudolf ist dann mit dem PKW und dem Hänger mit der RGS nach Hause, und Robert ist seine SFC gefahren. Ihr könnt Euch sicherlich vorstellen, wie froh Rudolf war.

Für meinen und Rudolfs Teil war es eine tolle Sache von Robert, daß er so hilfsbereit war. Heiner Steinmann

Swallow-Guzzi

Auf drei Seiten befaßt sich Alan Cathcart mit der holländischen Swallow-Guzzi, die als BOT-Rennmaschine in der Dutch Open fährt. Den Artikel hat er an "MO" verkauft, wo er im aktuellen Heft abgedruckt ist.

Moto Guzzi Dingo 50

In der Ausgabe 4/95 der Zeitschrift "Biker's Live" ist ein Bericht über eine umgebaute kleine Guzzi zu finden. Auf zwei Seiten zeigen sieben Bilder die Dingo, die mit Hökersitzbank und Cockpitverkleidung modifiziert wurde.

Bimota-Club

Über ein Renntraining des Bimota-Clubs berichtet "MO" in Heft Nr. 7/95 auf zwei Seiten. Der Bericht ist mit drei Fotos bebildert.

Bimota Supermono

Einen Kurztest hat "motorrad, reisen & sport" in dem Juli-Heft abgedruckt. Dort stellen sechs Fotos auf zwei Seiten dem Leser die Einzylinder-Maschine aus Rimini vor.

Ducati Ausstellung

Über eine Ausstellung, bei der unter anderem ca. 50 Ducatis gezeigt wurden, wird in der Zeitung "Oldtimer-Markt" berichtet. Der Artikel erstreckt sich über zwei Seiten und ist mit acht Fotos bebildert. Nachzulesen ist der Bericht in der Juli-Ausgabe.

Ducati 250

In der Zeitschrift "Oldtimer-Markt" ist ein siebenseitiger Bericht über eine Ducati 250 Scrambler nachzulesen, die zu einer Desmo-Replica umgebaut wurde. Achtzehn Fotos bebildern den Artikel in der Juli-Ausgabe.

Benelli 750 Sei

"Motorrad Classic" befaßt sich auf sechs Seiten mit dem ersten Sechszylinder-Motorrad, das in Serie produziert wurde. Mit neun Abbildungen wird dem Leser das seltene Motorrad in Heft Nr. 4/95 gezeigt.

Moto Guzzi Daytona

Auf einer Seite befaßt sich "MO" mit der straßenzugelassenen BOT-Daytona von Jens Hofmann. Zwei Fotos zeigen die Daytona in dem Juli-Heft.

Victoria Parilla

Die Geschichte der deutschen Victoria mit italienischem Parilla-Motor schildert "Motorrad Classic" auf sechs Seiten in dem Heft Nr. 4/95. Mit fünfzehn Fotos ist der Artikel reich bebildert.

Ducati 900 SS

In einem ersten Vergleichstest tritt die Ducati aus Bologna gegen die Yamaha TRX 850 aus Japan an. Auf sechs Seiten müssen diese zwei Bikes in Heft Nr. 7/95 von "PS" zeigen, was sie können. Ein Dutzend Fotos bebildern den Artikel.

Ducati 748 und 916

In einem sechsseitigen Vergleichstest läßt "PS" die zwei Vierventil-Ducatis gegeneinander antreten. Die roten Renner aus Bologna werden im Juli-Heft von dreizehn Fotos abgebildet.

Bimota KB 1

In der Serie Edelbike stellt "PS" diesmal auf fünf Seiten eine Bimota mit Kawasaki-Motor vor. Mit neun Fotos werden die rot-weiße Maschine und deren Details gezeigt. Abgedruckt ist der Bericht in dem Heft 7/95.

Aprilia Moto 6.5

Dreieinhalb Seiten nimmt die Neuvorstellung der Einzylinder-Aprilia in der Zeitschrift "Biker-Börse" ein. Fünf Fotos zeigen das Motorrad in dem Juli-Heft.

Moto Guzzi 1100 Sport

In der Juli-Ausgabe von "MO" kann ein Test der großen Guzzi nachgelesen werden. Der Artikel umfaßt fünf Seiten und ist mit acht Fotos bebildert.

In der "Biker Börse" ist ein dreiseitiger Fahrerbericht der Guzzi in Heft 7/95 abgedruckt. Zu diesem Artikel gehören fünf Fotos.

Piaggio Hexagon Gespann

Auf nicht ganz zweieinhalb Seiten ist in der "Biker Börse" ein Fahrerbericht über den Roller Hexagon mit Seitenwagen zu finden. Das dreirädrige Gefährt wird von vier Fotos in der Juli-Ausgabe gezeigt.

Desmo Corse

Über die Rennveranstaltung für italienische Motorräder ist in der Juli-Ausgabe der "Biker Börse" ein einseitiger Artikel zu finden, der mit vier Fotos bebildert ist.

Italo-Bikes auf der Isle of Man

Anläßlich des sechzigsten Jubiläums des ersten Guzzi-Sieges bei der Tourist Trophy befassen sich zwei Motorradzeitungen mit den Erfolgen italienischer Motorräder auf dem berühmten Straßenkurs.

"motorrad, reisen & sport" hat diesem Thema vier Seiten der Juli-Ausgabe gewidmet. Zu diesem Bericht gehören elf Fotos.

"Motorrad Classic" befaßt sich ausschließlich mit den Einsätzen der Marke Guzzi. Hier erstreckt sich der Artikel in Heft 4/95 über sechs Seiten und weist fünfzehn Bilder auf.

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

Auch für moderne italienische
Zweizylinder keine Selbst-
verständlichkeit:

100 Nm Drehmoment

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

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

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

Interessiert? – Vereinbaren
Sie Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

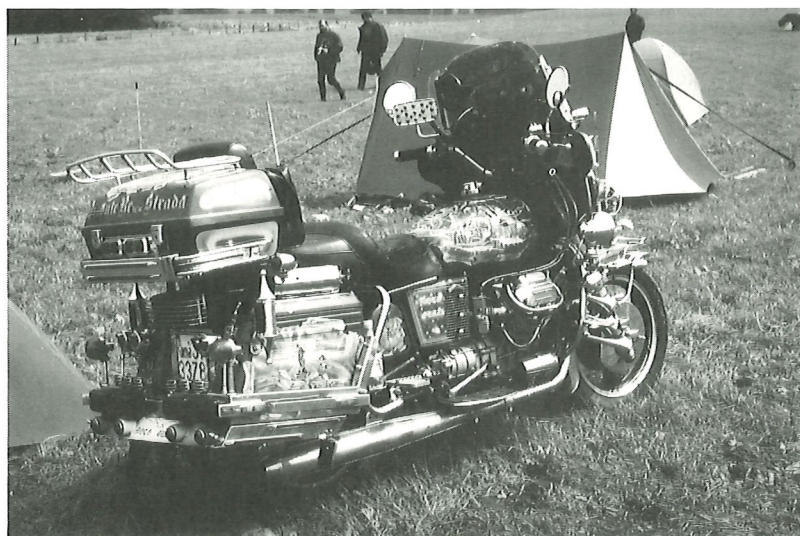
67592 Flörsheim-Dalsheim
Alzeyer Straße 33-37
Tel. 062 43/5882, Fax 062 43/7029

Kuriositäten - Raritäten - Eigenbauten

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

Nachdem wir in der vorletzten Motalia zwei Guzzis gezeigt hatten, an denen möglichst viel abgebaut worden war, stellen wir diesmal eine Guzzi aus Rom vor, an die so viel wie möglich angebaut wurde. In Amerika werden solche überladenen Motorräder "Full Dresser" genannt.

Falls ich mich nicht verzählt habe, sind an dieser V7 mindestens 65 Lampen angebracht. Dazu zahlreiches anderes Zubehör wie Kompressorfanfare, Zusatzinstrumente, Chromabdeckungen, Radio, Getränkehalter.... fehlen eigentlich nur noch der Kühlschrank und ein Fernseher. Zusätzlich ist das Motorrad mit zahlreichen Gemälden verziert.



Es würde mich mal interessieren, wie schwer dieses Motorrad ist und wieviele Zusatzbatterien eingebaut sind, um die Stromversorgung für die zahlreichen Zusatzverbraucher sicherzustellen.

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aprilia

Trailsportmaschine, EZ 93, Hobbybetrieb, 260 km, VB 4900,-, Tel. 08678/7929 ab 19 Uhr

Benelli

Suche Limarotor/Zündanlage (Kontakt-Z.) von 250/2C, Tel./Fax: 05151/23119 oft versuchen

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

Wer hilft 900 SEI Fahrer mit Adressen von Händlern, Zubehör und sonstigen Lieferanten oder wer hat Teile zu verkaufen? Tel.: 05703/3685 Andreas

Bimota

DB 1 mit Zulassung mit Montjuich-Motor, 20' km, 17" Räder, 15000 DM, Tel. 08331/80343

Cagiva

Suche Seitenständer von Alazzurra, Tel. 02645/3463

Sportauspuff F1, DM200,- und hohe Tourenscheibe, DM 120,- für Elefant 900 i.e./AC, Tel. 0221/7901348, erreichbar ab dem 18.07.95 ab 19 Uhr

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

Verkaufe Elefant 750, Bj. 88 i. T., Rahmen, Gabel, Räder, Tank, Schwingen, Vergaser, Köpfe etc., Tel. 09604/1048

Ducati

Dynojet Vergaser für 900er Motor, DM 50,-; Armaturenblende aus Kohlefaser für M 900, DM 50,-; Scheinwerfer für 851, Bj. 89-91, DM 50,-; Spoilerscheibe für 851, Bj. 90-91, DM 50,-; 2 Rückspiegel Vitaloni, je DM 10,-; Diopa Schutzblech für M 1 R Gabel, leicht beschädigt, DM 20,-, Tel. 0221/7901348, erreichbar ab dem 18.07.95 ab 19 Uhr

Suche Auspuffanlage A04/B04 für 900 SL '93, Endschalld. o. andere hochgelegte mit TÜV, Tel: 05221/66048 o. 66048

DUCATI RICAMBI WEIB

jetzt anfordern!




DM 15,- in Briefmarken

TEL. 06341/61071 FAX 06341/63987

Am Bahnhof 8 76829 Landau

Verkaufe gebraucht für Köwe u.a.: 40er Dell'Orto Vergaser mit Tupfer, SS-Halbschale mit Scheibe, Imola Sitz mit Polster und Reisverschluß, Satz Borrani Hochschulterfelgen mit vorne 1.85x19" und hinten 2.00x18" komplett mit Naben für Scheibe vorne und Trommel hinten, Brembo SS-Zweikolbenbremszangen, Bremspumpe für vorne (12er) und hinten, 280er Bremsscheiben gelocht mit Aufnahmen für Fußräder (z.B. F1 oder HR), zwei alte Lederkombis, Größe 50 und 52, zweiteilig in rot/schwarz und rot/weiß. Suche: SS-Naben und Flansche, rundes Rücklicht mit Nummernschildträger, 18" Akront/Borrani Felgen mit Breite 2.15, 2.5 oder größer, Tel. 089/21052024

Suche 500er oder 600er Pantah, egal ob original oder Umbau. Tel./Fax. 04765/782



DIOPA Kunststofftechnik

Nicht schneller, aber schöner

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

888 Strada, EZ 4/93, 1. Hd., unfallfrei, Stahlflex, Sinterkupplung, Shark-Kohlefaser-Schalldämpfer, Kohlefaser-Kupplungsdeckel, alle KDs, wie neu, VHB 18500,-, Tel. 02733/4935 oder 3835

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

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

Ducati F1, Bj. 87, leichter Unfall, VB 8.800,-, Tel. 09604/1048

transmoto

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

Neue Duc's: Ja, wir können tatsächlich noch einige liefern!
748 Strada, 900M, 600M, 900SS, 600SS
Top-Gebrauchte
Weitere gebr. und neue Duc's? Anfragen!

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

Hallo Ducati Fan! Verkaufe NCR-Fuchsaufkleber zum Preis 7,50 DM + Versand auch paarweise. Bei: Glas Georg, Wiesenzeile 21, 83278 Traunstein. In: Bar od. Euro. Tel. 0861/64236 ab 17 Uhr

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

DUCATI KÄMNA



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

Kennen Sie
unseren
Spezialteile
Katalog?



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

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

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

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

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

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

Verk. Ducati 750 GT, Bj. 73, 1a Zust., Motor überholt, VHB 7800 DM + kompl. 750 GT/S Rundmotoren überh. + viele Motorteile, z. B. Köpfe, Zyl., Gehäuse neu etc. Tel. 04181/5447

Für HRI: ND Instr., Malossi Filter f. 40er Dell., Vorderradkotfl.; Rahmenheck schraubbar; obere Verkleid.strebe. Veglia Competizione schwarzes Ziffernbl./weiße Ziffern, Pr. VS, Tel. 02607/1075

Motalia Anzeigenmarkt

Peter **Lieb** *Ducati carbonparts*



Kohlefaserteile in perfekter Qualität

Kupplungsdeckel mit "916" oder "748" Schriftzug	199,- DM
Alrbox 748,916 (Rahmenverstärkung)	1200,- DM
Cockpit-Abdeckung 748/916	139,- DM
Kettenschutz 748/916	299,- DM
Nummertafelhalter mit Haltestern 748/916	350,- DM

und viele weitere Teile für alle Modelle ab Bj. 91

Peter Lieb
Kunststoff-Technik
Deutstetter Str. 22
72519 Verlingenstadt
Tel. und Fax: 07577/7664

*Preisliste
kostenlos*

Ducati Königswelle, Bj. 80, Motor überholt (Belege vorhanden), Alu-Tank, neue Reifen, neues Kettenritzel, Speichenräder, VB 13.000,- DM. Telefon: 030/4652725, Anrufbeantworter da Schichtdienst!

Umbausatz 750 SS auf 2te Scheibe nur DM 799,-. Das komplette Ducati-brembo- und Dell'Orto-Ersatz- und Verschleißteileprogramm! Fa. LUB-Bike Tel. & Fax 0881-61059

Tausche neuwertiges 6" x 17" Marchesini in schwarz gegen ebensolches in 5,5" x 17" mit Wertausgleich; Tausche ø 40 mm Tupper Dell Orto von KöWe gegen ebensolche mit Choke; Tausche rote Monster Lackteile (Voko, Tank, Büzel) gegen ebensolche in schwarz; Suche Paso/907 Teile: Sitzbank, Luftfilter; alles anbieten; Tel./Fax: 0231/834632

Suche Unfall oder Sturzschaden 900 SS im aufbaufähigen Zustand mögl. ab Bj. 93, ab 18 Uhr 030/6763163

Verkaufe Ducati 750 SSN, DNL, Scheckheft, EZ 10.92, TÜV 11.96, ca. 17tkm, Doppelscheibe vorn (Guß), Stahlflex, Dynojet, K&N, Spiegel rot, Krümmer poliert und Bohnhorst optimiert, Verschleißteile neu (Reifen, Kettensatz) 10.500,- DM, Tel. 05121/262611

Verkaufe für Ducati 750 SS Termignoni hoch (TÜV) mit V2A-Hüllen 750,- DM, SL-Auspuffhalter V2A/Alu 80,- DM, SL-Höcker rot mit 2x Polster dick u. dünn TÜV 650,- DM, für SS-Modelle (neu) Bagster Tankschutzhaube u. Tankrucksack rot 200,- DM, Brems.-Abstützung orig. Ducati u. Stahlflex hinten 350,- DM, Tel. 05121/262611

Pantah Motorteile neu: 2x Zylinder ø 82 (650er), div. Kupplungsteile, 3 Stck. Spezialschlüssel, zusammen 480,- FP, T. 0431/671863 (Joini)

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

Verk. für Duc. 750 SS, ab Bj. 91 F-1 Alu-Innox Endschalldämpfer, offen! Anhebung der Drehmomentkurve + sehr gute Optik! VB.: 600,- DM, Tel.: 04171/64772

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

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

Kohlefasertank, 900/750 SS bis 1990, unlackiert, neu, 800 DM, Tel: 07256/3536

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

750 ccm-Paso Motor, luftgekühlt, 4500 DM, 750 ccm NCR-Motor für F1, ebenfalls neu, 6000 DM, viele sonstige Teile, Tel. 08331/80343

Motalia Anzeigenmarkt

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

900 SSD, ø 40, '79, 52000 km, guter orig. Zust.	8000,-
500 Pantah, '84, 31000 km, guter orig. Zust.	4800,-
900 SD, ø 40, sw/gold, EZ '78, 26000 km, top	8500,-
Sitzbezug + Polster für Imola-Höcker wie orig.	220,-

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

Tank für 900 MHR 300,-; Verkleidung für MHR 1 komplett 500,-; Tank 900 SS 250,-; 2-Mann Sitzbank 900 SS 200,-; Darmah Sitzbank 150,-; Tel: 030/3825076

900 SS, '95, orig. Sitzbank mit allen Teilen, neu, 250,-; orig. Halbschale re/li, neu, 550,-; orig. Brems/Kupplungsleitungen, kpl. 40,-; dto. von 93er 40,-; Tel./Fax 05151/23119 oft versuchen

Suche für 900 SS Königswelle linkes Contirohr oder ein Satz Contis in gutem Zustand. Biete: Diverse Spezialwerkzeuge wie Kupplungsgegenhalter, Kipphebelauszieher usw. Bin vom 21.7.-14.8.95 in Urlaub. Tel: 02632/492522, eventuell Anrufbeantworter, rufe zurück.

750 F1, zerlegt, komplett, 12000 DM, NCR-Motor, neu, 6000 DM, TT2 ohne Brief, 920 ccm, mit Spezial-Kurbelwelle, 10000 DM, Tel. 08331/80343

Suche 31,5er Gabel, bzw. Standrohre, Simmerringe, leichte Gabelbrücke. Weiterhin 175er Motorenteile. Tel. 0761/35691

Verkaufe: Ducati-Motor 750 S, Königswelle, Bj. 72, Motor generalüberholt bei Kämma (u.a. Kurbelw., Köpfe, Kolben, Zylinder, Getriebe), Belege vollständig vorhanden, 0 km + 32er Dell'Ortos, VB 8500,-; Trommelbremse hinten ausgedreht, Nabe poliert, einbaufertig, VB 650,-; 750 S-Tank, GFK, beschichtet, VB 360,-, T. 0511/804763

Suche hochgelegte Auspuffanlage für 750 o. 900 SS sowie Krümmer für Pantah, 02051/63597

750 S, Bj. 73, gelb/schwarz, Preis VB; 750 GT, Bj. 72, 16.000 km, Preis VB; Vollverkleidung + Harris Sitzbank für MHR I, Telef. 06843/1798

Suche für 750 SS ab 91 hochgelegte Auspuffanlage mit TÜV. Einmannsitzbank (SL-Style oder Diopa Evolutione), K+N-Filter, Dynojet Stage 1, WP-Gabelfedern, Tel: 02607/1075

Verkaufe 900 HR, EZ 5/84, NCR-Aufbau, Originalteile vorhanden, Motor 8500 km gelaufen, Festpreis 16.000 DM, 02655/4386



Julius Ilmberger

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

Kohlefaserteile in Erstausrüsterqualität

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

Sämtliche Kohlefaserteile für 916/748 und Supermono lieferbar

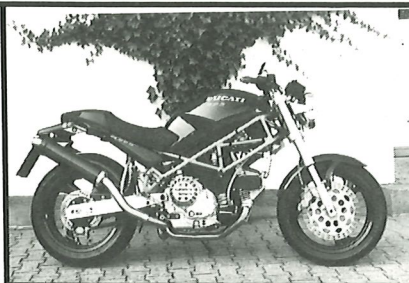
Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI

bimota

RPR Ducati

Deutscher B.O.T. Meister '91



Freier Ducati Händler

Exclusive Zweiräder * Top Service

Motor Tuning u. Optimierung * Fahrwerke

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

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

RPR Monster pur Ltd. nur bei uns

2 Jahre Garantie auf alle Neufahrzeuge - ohne Begrenzung

Ersatzteilversand per Express

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

Exclusive CNC-gefräste RPR Spezial Teile für Ducati Modelle

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

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

Alu-Deltaboxfahrwerk mit TÜV für alle Zahnriemen-Ducatis

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

Katalog ist in Arbeit!!!

Gartenstraße 29 * 58300 Wetter

Fax 02335/17674 * Tel.: 02335/2957

Motalia Anzeigenmarkt

Für 750/900 SS ab 91 etc. Diopa Vollverkl. Teile m. ??, NP 680,- VB 450,-; Alu-Cockpitplatte NP 70,- VB 40,-; Für KW (SS od. HR) Silentium Ausp. guter Zustand, orig. Instr. ND, SS-Koffl. hi. Pr. VS, Tel.: 02607/1075

Für Ducati 750 SS: Hinterradfelge mit neuem Dunlop Reifen, orig. Auspuff, Spiegel, Schwinge, orig. Sitzbank mit allen Teilen, die dazu gehören, Fußrasten, Hinterradabdeckung, ME Z2 180/55 ZR 17 Reifen, ME 1 120/60 ZR 17 Reifen, Preis VS, Tel. 04347/8317 ab 19 Uhr

Motor 900 SS '94, 1.900 km, VB 5.000,-; Höcker SL 300,-, Neu; Alu-Bremsscheibe 750/900 SS - 748/916 je 170 incl. Teflonbeläge, neu; GFK Tank, ca. 3,5 kg leichter, neu 700,-; Motorteile 900 SS; Nuda Verkleidung "Race" sehr leicht, 450,- neu; Tank original 900 SS, wie neu, VB 800,-; Scorpion Kohlef.dämpfer + tangent. Krümmer, neu, 1.900,-, fast neu 1.600,-; weitere Teile, Rastenanlage Racing 900SS/750SS eloxiert 300, blank 270,-, neu, Tel. 08681/9370

Suche Hauptständer und Auspufftüte für 750 F1. Auch gebraucht. Tel. 040/873687

Suche dringend Motor für Pantah ab 600 ccm oder von Cagiva Alazzurra, notfalls auch Elefant, Tel.: 0821/991287

Verk. GT 750 Rahmen mit Papiere 800 DM, Ersatzteilkatalog Motor und Rahmen MHR u. 900S2 inkl. Porto 30 DM. 02150/4703

Verk. v. 900 SL Auspuff-Endtöpfe A04 B04 500,- DM, Bos Alu-Endtöpfe für 900 SS 400,- DM, Tel. 05223/62099

Pantah: Verkleidung + Scheibe, rot, 250 DM, 1-2 Mann Höcker, rot, 250 DM, Tank rot, 180 DM, Tel. 02162/15744 ab 17.00

DUCATI

ITALY-BIKES

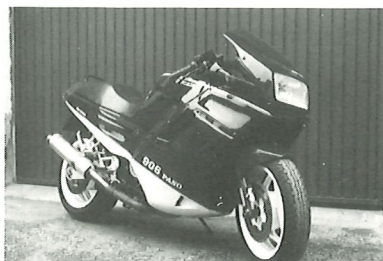
DIREKT-VERMITTLUNG * VERSTEIGERUNGEN

Roland Reiners

41747 VIERSEN HOHLSTRASSE 38

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

Fax: 02153 / 52 59



906 Paso 12/88 22.000KM NCR-Tuning 2in1
TÜV neu 8500 DM

Suche dringend technische Literatur, Werkstatthandbuch, deutsche Briefkopie für Ducati 350 Desmo Sport GTV, Bj. 79, zahle gut, 02689/3071 oder 2432

Alazzurra 350, 26.000 km original oder Pantah-Umbau mit Vollverkleidung, Tank, Höcker, Stummel, Rasten, 2in1, Auspuff, alles TÜV. 4.400,-, Tel. 09604/1048

Im Vertrieb

Bellit

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

METALLSCHLEIFEREI SCHRÖDER
Tel. & Fax 02841 / 50 77 75

GLANZPUNKTE SETZEN



Ducati Pantah Teile: Rahmen mit Brief, Gabel, Höcker, Tank, Felgen, Zylinder u. Kolben, KW usw. Tel. 09604/1048

Verkaufe Bremsanlage für Ducati 750 S, Bj. '89, Brembo PS 15, 2x P2 F08N, 2x Grauguß Scheibe 280 mm, sowie Webervergaser, Tel. 030/8214607

Ducati MHR 900, EZ 84, 6000 km, 1. Hd., Conti, 40er Verg., offen, Reifen neu, DM 13800, Tel: 02331/28398

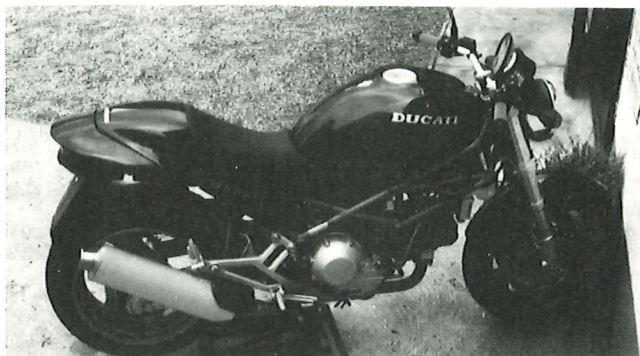
Motalia Anzeigenmarkt

Höckersitzbänke und Heckteile

für Ducati

400 - 900 SS 900 SS 600/900 M

851/888 SP - Strada 748 - 916



Info gegen 3 DM

Karl Klumpp • Stuttgarter Straße 8 • 71735 Eberdingen

Suche 4.5"x17 Brembo-Felge möglichst schwarz für 750 SS ab Bj. 92, Tel.: 02871/8751 ab 18.00 Uhr

Diopa-Höcker mit Polster, neuwertig für 750/900 ab Bj. 91, DM 490,00 dazu passend: Alu-Auspuffhalter, poliert, für Serienauspuff DM 150,00, Tel. 07063/7775

Verkaufe Duc 888 Strada, Bj. 3/94, 3900 km, unfallfrei, 1a Zustand, Garantie 3/96, eventuell mit Montageständer für vorne u. hinten, offener Kupplungsdeckel, VB 18900,-, Tel. 09871/1715

Tausche Moto Guzzi LM 1 gegen Ducati Paso, evtl. Wertausgleich, Tel. 02364/68556 ab 17 Uhr

Verkaufe Pantah 500, Bj. 84, 43 tkm, SS-Halbschale, NCR-Tank, Kotflügel und Sitzbank ein- u. zweimann, Conti-kurz, Kettensatz u. Hi.-Reifen neu und alle Originalteile inkl. kompl. Auspuff, sehr guter Zustand, VB 7000,-, Tel. 06651/1293

Ducati Pantah DM500 SL, Bj. 84, 31000 km, Originalzustand, 5500,- DM, Tel. 07171/5791

ITALO - SCHMIEDE

Motorräder · Zubehör
Ersatzteile
Spezialanfertigungen

OLLI Oltmanns



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

MHR 1, Bj. 80, neu aufgebaut, NCR Verkl. + 2-1, Veglia, runder Kupplungsdeckel, TÜV neu, 13900,-, 1 Satz Cam-pagnolo + Reifen 800,-, Tel. 04392/1333

Originale 900 SL-Kohlefaserendtöpfe (DNL) für Superlight zu verkaufen, NP 1298,-, VB 980,-. Versand möglich, 1000 km gebr. 05242/34982 od. aufs Band quatschen!

851 S3, Bj. 90, 38000 km, neu bereift, 14400 DM, 250 M3 Desmo, restauriert, 6600 DM, Tel. 06854/300 8.00-16.00, 76260 nach 16.00

Motalia Anzeigenmarkt

4 - TAKT STUDIO

750/900/851/Monster Sport-Alu-Auspuff	775.- DM
851/900 Superlight-Style (hochgezogen)	840.- DM
888 Satz für 851	1.800.- DM
926 Omega Satz	2.600.- DM
Die Vergaser mußte das Werk für das Abgasgutachten verstümmeln (Loch im unteren Bereich, dreht träge hoch). Mit unserem Umbausatz wird Ihre DUCATI zum Drehmomenthammer! Sie dreht blitzschnell hoch. Enormer Leistungszuwachs.	
Für 750/900/Monster - E-Proms	220.- DM
K+N Luftfiltersatz mit Rahmen (oberes Luftfiltergehäuse entfällt, enormer Luftdurchzug). Für alle Modelle	180.- DM
Stahlflexbremsschläuche vorne. Für alle Modelle	169.- DM
Bremsscheibenumbau auf schwimmend DUCATI und YAMAHA, pro Paar mit TÜV	250.- DM
Krümmernumbau auf verbesserten Durchsatz	250.- DM
... sowie jedes Normal- und Racingteil für alte und neue Modelle.	

Großes Gebrauchtteilager!

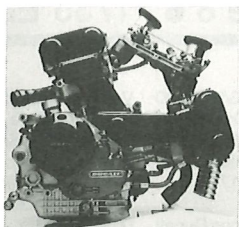
Tel.: 07531-68965 oder 07531/68163 (eventuell Anrufbeantworter)

GT-Rahmen mit dt. Blanko-Brief 500,-; Lima-Deckel eckig ohne Lima 150,-; Drehzahlmesserantrieb mit eckigem Deckel 150,-; Drehzahlmesser Veglia, elektr. 150,-; orig. Veglia Competizione (alt) 240,-; Königswellendeckel eckig 30,-; Schaltereinheit Lenker links für 900 SS, neu, 150,-; Schwingenklemmbacken je 20,-; Tankdeckel in Chrom, neu, 30,-; Aufnahmeflansch für Rückdämpfer mit Lagern 120,-; Brems-scheiben 280 mm, 4-Loch zus. 150,-; Ventildeckel je 20,-; Hinterrad-schutzblech für 900 SS, original 90,-; Regler, 4 polig 80,-; Schwin-

nendeinsatz/Verstellmechanismus je 30,-; Gabelbrücke unten für 38 mm Marz.-Gabel (900 SS) 190,-; Tauchrohre für 38 mm Marz.-Gabel (900 SS) je 100,-; Gabelinnereien für 38 mm Marz.-Gabel (900 SS) 50,-; Gabeltragfedern für 38 mm Marz.-Gabel (900 SS) 50,-; Armaturentafel für 900 SS mit Loch für Öltemperaturanzeige zwischen den Instrumenten 40,-; Lampenhalter (Hirschgeweih) 100,-; Verkleidungshalter (unterm Tank) 40,-; Instrumentenhalter für GT (nicht Abdeckung) 2 St. 40,-; Kolben 86,0 mm für SS, 2 St. 200,-; Lichtschalter für GT 25,-; Ölfilterdeckel aus gedrehtem Alu 20,-; Handbremszyl. Brembo, f. 900 SS/80 80,-; Handbremszyl. Brembo, f. 900 SS/76, voll-Alu 120,-; Fußbremszyl. Brembo, f. 900 SS/76, voll-Alu 100,-; Schraubkappe für Handbremszylinder, voll-Alu 40,-; Gummikappe für Tauchrohr 5,-; CEV H4-Scheinwerfer in Chromgehäuse 190,-; Tel. privat: 0711/4570569, gesch.: 0711/876865

M1R Gabel für Ducati 851, neu, originalverpackt, 1500,-, Tel. 089/9043994

Ducati Pantah 350 XL, '83, 371km, orig. Lack, guter Zustand, mit ital. Papiere, DM 2.700,- mit TÜV & deutscher Zulassung, VB 3.200,-, 0881/8569



SCHNYDER CORSE

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

POGGIOLINI Schrauben &
Motor, Rahmen und Verkleidungs-Kits

MR Produkte Fußrastenanlagen & Spezialteile

FUEL INJECTED MOTORCYCLES

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

SCORPION & SIL Auspuffanlagen



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

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

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



Motalia Anzeigenmarkt

**DUCATI bimota
LAVERDA**



**Gesselner Str. 1
33106 PB-Elsen**

Tel.: 0 52 54/6 68 37

Fax: 0 52 54/6 79 48

**Sportfahrtreff und Training
für italienische Motorräder
28.-30.7.95 Misano**

Gilera

Gilera Strada, 150 ccm, Bj. 74, 14 PS, 25 km, 1500,- DM, Tel. 08331/80343

**Hier inseriert -
schon fast verkauft**

Suche gutenhaltenden Endtopf für Strada 150 sowie evtl. Felgen v/h, Tel/Fax 05151/23119 oft versuchen

Suche NGR 250, Tel. 0571/43805

Gilera Strada 150, aus 5/75, 1 Zyl. 4-Takt, 10 kw/15 PS in Teilen, restauriert, benötigt, ohne Motor u. Auspuff, Rahmen mit Brief, 450,- VB oder einzeln. Tel. 3941339 (030)

Guzzi

Tausche 40er PHM Vergaser (CD-CS) ohne Umlenkung mit Tupper gegen Vergaser PHM 40 ohne Umlenkung mit Choke. V.k. für LM3 Sitzbankunterteil 100,- DM, Knickspeichen v. h. 100,- DM. V.k. f. LM 3 2in1 Auspuff 600,- DM (transmoto) BSM, 06821/69939 ab 20 Uhr

V 1000 I Convert, blau, original 20TKM, Bj. 76, TÜV 12/95, H. Borrani, Rost, läuft, braucht Arbeit, VB 5500 DM, Tel. AB 0441/16640 ab 20 Uhr

Suche Info über V 35 I Gespannumbau, Tel: 05031/74193

Moto Guzzi LM V, EZ 5.90, TÜV 5.96, 37000 km, Spulen + Lichtmaschine neu, 2te Schalldämpfer, leicht getunt, VB 9100,-, Tel. 08733/1333

Le Mans II, Bj. 79, TÜV 6/96, Lafrancconis eingetragen, 54 kw, Stahlflex Bremsleitung, LM 1 Tank, Einmannsitz, überholungsbedürftig, VHB 4500,-, Tel. 07242/6198, LM 2 Teile

Sitzbank T3 Cali plus Gepäckträger neuw. DM 300, V7 Polizeiverkleidung DM 120, Dell'Orto 28er Rundschieber neu r. u. l. DM 180. Suche V7 Sport Tank. Tel. 0211/631396 abends

750 S3, 73000 km, TÜV 10/95, VB 5900, Tel. 040/7533050, ab 1. August erreichbar



**Vertragshändler
in Holstein**



MOTO GUZZI

april

**DUCATI-EG-
Importe**

Auto & Motorrad GmbH

Schnitzler-van Bruinessen

24306 Plön, Hamburger Straße 28

Tel.: 04522/3746 * Fax 2892

neu

Hydraulische Motorradhebebühne

neu

Stabile Parallelogramm-Konstruktion, Öffnung für Hinterradausbau!

400 kg Tragfähigkeit, 70 cm Arbeitshöhe, deutschsprachige Anleitung!

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

neu

Die Profi-Bühne zum Hobby-Preis !!!

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

neu

LUBbike

L. + R. Eßer G.b.R

Tel. & Fax: 0881-61059



MOTO GUZZI

- The Spirit of Mandello -

Bei uns sind die kleinen Guzzis auch ganz groß!

Unsere Angebote:

- ◆ Kreuzgelenk für T3, Cali II, Mille, Le Mans.... 199,-
- ◆ Kreuzgelenk für V7, 850 T.... 239,-
- ◆ Synchrontester - Quecksilbersäule für 4 Vergaser
robuste Ausführung, nahezu unzerbrechlich
mit Vergasereinstellanleitung 199,-
Solange Vorrat reicht!

Neu: Keramikbeschichten von Gabelstandrohren

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

Täglicher Schnellversand - Liste anfordern!



Reichlich Neufahrzeuge am Lager

"Pit's Moto Italia Import"

Hans-Thoma-Str. 2

78467 Konstanz

Tel.: 07531 - 54271

Fax: 07531 - 66041

California II: Gabelprobleme mit Ansprechverhalten. Wer weiß Abhilfe? J. Handschuh, Kienleite 7, 93349 Mindelstetten, Tel. 08404/1421 (*Meistens sorgen die schlecht passenden Schutzblechhalter für eine Verspannung der Gabel. Die Red.*)

Suche Limarotor von TS 250, Tel/Fax 05151/23119 oft versuchen

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

Suche Lenker 42 mm, Batteriekasten unter Getriebe und mod. Hauptständer, Satz Stahlflex (kein Integral), Köpfe LM 3, Tel.: 0911/7670272

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

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

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

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

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

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

LM 3, EZ 5/84, 50' km, Halbschale, Giuliani-Sitzb., Moto Italia-Fußrasten, Dynotec-Motor (0 km): Köpfe überarbeitet, Ventile/Führungen neu, bleifrei, gerichtete Pleuel, Lager neu, Steuerkette neu mit autom. Spanner, Kuppelungsbeläge geklebt, mod. Verteiler (O-Ring, geänderte Kontaktplatte), mod. Motorentlüftung und Öldruckventil, VB 7600,-, Tel.: 0911/7670272

Le Mans I, Bj. 76, original Zustand, Lafranconi, 950 ccm, Ochsenaugen, Zwischenring, 120er Hinterreifen usw. incl. aller vorh. Originalteile 8000,-, Tel: 05143/8320

Motalia Anzeigenmarkt

Verkaufe Frentubo Stahlflex-Bremsleitungen mit Gutachten. VB 180 DM, Tel. 0491/72899 ab 19 Uhr

Moto Guzzi LM II, Bj. 81, 74 PS, bis 93 in 1. Hand, Top-Zustand, Rahmen + Seitendeckel rot, Tank rot-weiß-grün, V7 Sport-Heck, Akront Speichenräder + Metzeler Rfn. neu, Stucchi-Fußrastenanl., SP-Lenker + O-Augen eingetr., außenliegender Ölfilter, Batt. neu, Elektrik überholt, Motor (bleifrei), Getriebe und Vergaser in Fachwerkstatt überholt + glasperlengestrahlt, alle O-Teile vorh., dazu E-Teile + Werkstattbücher, Halbschalenverkleidung, Sportsitzb., gegen Gebot nicht unter DM 9000,-, Tel. 0561/22436 od. 32628

Gußräder LMII, Knickspeiche, rot, Lager + Reifen gut, VS. Tel. 0561/22436 oder 32628

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

Valpolini-Sitzbank 1-1/2-Mann, integr. Seitendeckel, m. Blinkern u. Rücklicht, VS. Tel. 0561/22436 oder 32628

Ralf Tholen

Ersatzteile und Zubehör für MOTO GUZZI

Krümmersflansche

Alustern, CNC gefräßt	55,55 DM
Aluring, Guß poliert	35,35 DM
VA-Scheibe, poliert	35,35 DM

Angebot gültig bis 16.08.95

täglicher Versand (außer So)
MAX Stützpunkthändler

50189 Elsdorf, Köln-Aachener-Str. 215

Fax und Telefon: (02274) 1884

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



Doppelzündung pro Kopf 125,- rund
150,- eckig

Schwungmassenerleichterung
incl. wuchten 250,-

Motoroptimierung +
Tuning

1200 ccm für DAYTONA
kompl. 2980,-

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

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

Rahmenfeste Agostini-3/4-Verkleidung mit Blinkern, Spiegeln, Doppelscheinwerfer H4, Koffelbügel und Halter, VS. Tel. 0561/22436 oder 32628

4Kolbensättel Brembo gold, nagelneu 900,-, fast neu 700,-; 1 Satz orig. Räder LM I-III Knickspeiche 300,-, Tel. 08681/9370

Suche Magni Schwingen für Moto Guzzi 850 T, Tel. 02382/3380

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

Glänzend, robust, schön!
Polierte Vergaserdeckel aus Alu für kleine Guzzis. Nur 29,- DM. Tel. 0761/64611

Moto Guzzi LM 3, EZ 2/82, ca. 50 Tkm, Lafrancini, offene Trichter, LM1 Cockpit-Veglia, BSA-Scheinw., 80 % VA Schraub., Fournales, Bitubos, So. Höcker - Valpolini, So. Fußr. F.u.K., Lima, Kupplung, Reifen neu, Serient. VB, Tel. 02332/80890 - 80756

V2 ITALO PARTS MOTO GUZZI UND DUCATI

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

V7 ORIGINALTEILBESCHAFFUNG
!!!Sponsor Jacken eingetroffen!!!
Gebrauchtmotorräder

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

52349 Dören
Marlawellerstr. 83a
TEL: 02421/62900 Fax: 63115

Motalia Anzeigenmarkt

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

Valpolini Höckersitzbank 3teilig (1/2 WW) mit Blinker, Halterungen u. TÜV Gutachten für LM 3/4 neuwertig NP 913,-, VB 450,-; Hinterrad (Knickspeiche) LM 3 gold, ohne Antrieb VB 80,-; Steckachse LM 2 vorne, LM 3 hinten je 30,-; Temperaturanzeige (Öl) mit Geber VDO VB, Tel. 09392/8401 o. 1838

Suche preisgünstige Moto Guzzi V7 Sport, Le Mans oder S3 zu kaufen; auch defekt oder in Teilen; Tel.: 0541/571138

Suche 40er Vergaser, mögl. billig. Tel. 0202/785953



Vertragshändler

DIE Werkstatt

hier arbeiten Motorradfahrer für Motorradfahrer

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

Restaurationen, Umbauten,
Spezialanfertigungen nach Wunsch
Moto Guzzi Edelteile



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

Zum Beispiel:

V 35 I-II * V 50 I-III-Monza
TT-Enduro * V7 * GT * T3
California * Le Mans, usw.

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

**Jede Menge
Guzzi-Ersatzteile,
Zubehör direkt
aus Italien.**

-Täglicher Versand in alle Ecken der Welt-

Bitte unbedingt unsere
Preisliste anfordern:

MTS-Ricambi

Huntloser Straße 105

26203 Wardenburg/Astrup

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

Direkt an der A 29

Suche Transconti 1 Mann Höcker; Speiche 2,5 vo., 3,0x18 hi.; Veglia Tacho weiß, Schwinge T5 o. LM 4/5, Tel. 05251/57709, Ludwig verlangen

Daytona, '94, 17000 km, MAX Sammler/Eprom, 16500 DM, evtl. Inzahlungnahme, Tel. 0251/325175

V7 Sport, ca. 77 TKM, Kolben/Zyl. neu, Anlasser überholt, 50 PS, Lafranconi u. Verg. offen eingetr., DM 8600,-; Nuovo Falcone Sport, Nikasilbüchse, bleifrei, DM 7.500,-, Tel. 0721/473205

Moto Guzzi LM III, rot, EZ 83, Bj. 83, PS 76, TS. 36.000, Marzocchi hinten, n. bereift, off. Ansaugtrichter, 2 Sitzbänke, techn. + opt. guter Zustand, VB 5.800,-, Tel:priv. 06184/50162, Fa. 069/6699-693

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

V 50 Umbau auf Monza II,
Stucchi Verklg., zurückverl. Fußr., 350er Motor u. 27 PS eingetr., techn. u. opt. 1a, VB 3400,-, Tel. 05553/4769

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

>> Le Mans <<

Guzzi-Sportmotorräder
E. Kippenhan

55288 Schornsheim

Tel. 06732/61951

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

Motalia Anzeigenmarkt

LM3, EZ 8/84, 46000 km, 2. Hd., Rund-
scheinwerfer, gerader Lenker, Veglia-
Instrumente, Konis, Hepco-Becker Kof-
fer, alle Originalteile vorhanden, VB
5300,-, Tel. 07761/4049

Verk. Moto Guzzi V7 Spezial, Bj. 70,
sehr guter Originalzustand (wie neu,
anschauen lohnt), 2 J. TÜV, 22000 km,
DM 9800,-, Tel. 04165/1246

Suche preisgünstige Moto Guzzi V7
Sport, Le Mans oder S3 zu kaufen; auch
defekt oder in Teilen; alles anbieten;
Tel.: 0541/571138

Fahrer oder Fahrerinnen für gemein-
same Ausfahrten und Erfahrungsaus-
tausch aus den Ldkr. TS, BGL, RO,
MÜ, AÖ gesucht! Tel.: 08681/45360
(AB mögl., rufe zurück)

transmoto bietet an: Bremskörper für
Originalbrems Scheiben LM 1-3 Satz
für 60,-; 2 x Handbremspumpe PS
16 mit Behälter für 190,-; 2 x Hand-
bremspumpe PS 15 mit Behälter für
nur 172,-; 2 x Handbremspumpe PS
15 ORO, oh. Behälter für nur 189,-; 2
x Bremszange P 08, neu für je DM
199,-; 2 x Bremszange P 430/34C,
Vierkolben, je 415,-; 2 x Fußbrems-
pumpe PS 12 (druck) ohne Behälter
für 95,-; Auspuffkrümmer 2in1, 40
mm Krümmer, für alle LM's, für nur
299,-; 2 Sätze tmg-Ansaugstutzen
Alu, poliert, gerade für 36er Verg.
129,-; Pleuelsatz, neu gebücht und
gewinkelt, 7000 km, DM 499,-; Alu-
deckel für PS 13 Bremspumpe für
DM 29,-; Schalthebel und Wippe 850
GT, neu, zusammen für DM 199,-;
Gasgriffe Tommaselli für alle LM's
für nur 69,-; Tel. ab 19 Uhr 02604/
6166, Fax: 02604/7458

Moto Guzzi Teile: Speichenräder 2,5x18
u. 3,5x18, Rahmen 750 S3 (VK2) neu;
Sitzbank, Tank, Fußrasten, Kolben Zyl.,
Köpfe von LM III; Motorspoiler DMB und
LM IV; Vergaser 36er (neu) und 30er
(eckig, gebr.); Gabelbrücke S3, Hinter-
radnabe (neu); Getriebe, ältere Motor-
gehäuse; Kolben Zyl. LM IV gebr., LM IV
Tauchrohre, Innerein, Lenkerschwan-
nenhals 750 S, Kurbelwelle 750 S3
(gebr.), Zylinderköpfe (kleine Ventile),
Paul Reiner 02362/27630

Suche Auspuffendtöpfe für 850 T5 oder
Mille. Verkaufe Valeo Anlasser neu,
Tel: 02951/5807, Anrufbeantworter

Roadster IE



Moto Guzzi 2-Ventiler mit Weber Einspritzung

HTM *Moto*
GUZZI-SPEZIALTEILE

Hartmut Taborsky • Oberforstbacher Str. 101 • 52076 Aachen
Telefon 02408-1761 • Telefax 02408-2750
Katalog DM 3,- in Briefmarken

CONVERTEX, Aachen

Motalia Anzeigenmarkt

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

1100 SPORT, neu, sofort lieferbar, Tel: 09391/5922

Gespann, Basis LM 3, Eigenbau-Zulassung, 08/87 - 4/97, Motor, Getriebe, kpl. Kupplung neu, 992 ccm, Stirnräder, Ventile 47/40, scharfe Nocke, elektr. Zündung u. Regler, 40er Dell'Orto offen, 48er Krümmer mit 2-1 Scorpion-Kohlefaser-Anlage, Batterie "unten", BMA, Halbschale, Einmann/Frau-Höcker, Moto-Italia Rasten, Brembo d'Oro, Stahlflex vo./hi. + SW, ZFB-Schwinge, 15", vo. 135er, hi. 145er, SW 125er, Speicheräder, Jeaniel-Lynx-Seitenwagen mit Voll-Lederausstattung, das Ganze knallrot mit poliertem 27 l Alutank und TÜV, VB 25.900,-, Tel./Fax 05151/23119 oft versuchen

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

Ersatzteil-Service

& TÜV ab Bj. 65 für
Lafrancconi + off. Tr.

ANGEBOT !

1000 Convert u. G5, beide orig.,
wenige Kilometer, Borrani
LM III, weiß, 25.000 km, TÜV,
7.500,- DM pro Motorrad



Tausche Vergaser PHM40 CD/CS ohne Umlenkung mit Tupfer gegen Vergaser PHF 36 BS/BD mit Choqe, Tel: 06821/69536 ab 20 Uhr

Für LM2, suche zurückverlegte Fußrastenanlage, Alutank lang, evtl. Flugzeugverschluß und 1-Mann-Höcker Imola kurz, Ölwannezwischenring mit Kühlschlitzen. Tel. 07821/68438 oder 0172/7692347

Suche Lampenring für Stornello 125, Typ Aprilia DGM1408, nur neu! anbieten, Tel/Fax 05151/23119 oft versuchen

Verk. LM5-Teile, Bj. 91, sw, Verkleidung, Seitenteile, Heckteil, Sitzbank, Tank. Räder vorn u. hinten mit Ber. Metzeler, Gabel ohne Brücken, Schutzblech. 50% u. Neupreis. VHB. Tel. 06061/3778

!!! JETZT KATALOG ANFORDERN !!!

**MOTORRADHANDEL & ZUBEHÖR
SCHMITZ**

!!! NEU !!!

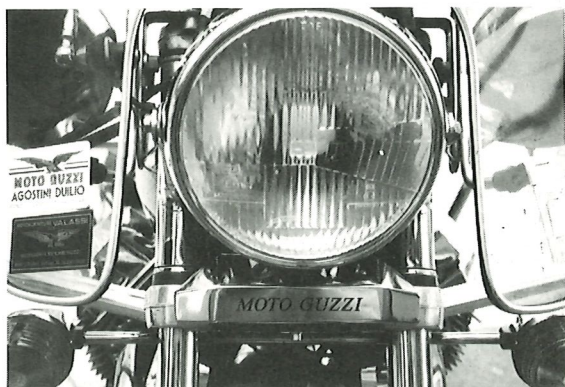
Untere Lenkkopfabdeckung
gef. aus V2A poliert mit
Moto Guzzi Gravur, z.B. für
Cali II, 1000 S usw. DM 99,00

Bleifreiumrüstung
für Moto Guzzi DM 699,00!

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

**Sonderanfertigung von
Drehteilen möglich.**

**MOTORRADHANDEL & ZUBEHÖR
SCHMITZ**
Kirchstraße 25
41849 Wassenberg
Telefon: 02432/20179 (nach 20.00 Uhr)
Fax: 02432/3794



Motalia Anzeigenmarkt

transmoto- einfach V-stark

Spezialist für Kraft und Leistung

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

Neu! tmg-Dreispeichen Verbundräder, der Wahnsinn, mit polierter Außenfelge, in den Größen 3.50 vo und 4.25 hi x 17 Zoll, als einbaufertiges Kit für 120er/160er Bereifung, für DM 2900,--

Da Akront im Moment keine Sprichenfelgen aus Alu liefern kann, können wir alternativ auch Stahlfelgen in Top-Chrom-Qualität anbieten. Mal was anderes!
Auch der Preis überzeugt. Einfach mal anrufen und fragen.

- T-Shirt, "transmoto BoT Race Team", weiß, rot, schwarz, das isses, für nur DM 14,95
- Batteriekästen aus V2A, für 25-28 AH, sauber und solide gemacht, Stück DM 139,--
- Eprom-Chip, Daytona A-Kit, kein Leistungsloch, ohne Begrenzer, volle Kanne, DM 99,--
- Kipphebel verschlissen? Wir machen sie wieder wie neu, (4 Stück) für DM 160,--
- Kipphebelwellen, superhart, passend zu unseren Kipphebelbüchsen, Stück für 55,--
- Nockenwelle defekt? Wir machen sie wieder fit. (schleifen/härten/polieren) DM 170,--
- Sie haben eine Nockenwelle, die Ihnen zu brav ist? Dann lassen Sie uns doch mal ran!**
- Wir schleifen diese um in Richtung Drehmoment oder Spitzenleistung für nur 295,--
- Schwungscheiben und Kurbelwellen feinwuchten? Kein Problem für eine Dynamics y-x. DM 250/450,--
- Schwungscheibe erleichtern (fräsen und drehen + feinwuchten) ca. 1950 g 299,--
- Zahnkranz erleichtern (drehen, fräsen + feinwuchten) ca. 1260 g 199,--
- Verteilerdeckel, Alu, CNC, superleicht und poliert für nur 99,--
- Verteilerdeckel mit Glasfenster, Alu, CNC, der absolute Hingucker für nur 119,--
- Pleuelsatz richten, ausbuchen und kugelstrahlen? DM 190,--
- Wir bieten rund 187 verschiedene Dienstleistungen rund um Guzzi- und Ducatimotore an. Zu Toppreisen, klar doch!
- Motorinstandsetzung** = Motor zerlegen, innen reinigen, vermessen und montieren, incl. allen Dichtungen und Wellendichtringen für nur DM 699,--
- Getriebeinstandsetzung** = Getriebe zerlegen, vermessen, innen reinigen und montieren, incl. allen Dichtungen und Wellendichtringen für nur DM 399,--
- Endantriebsinstandsetzung** = Endantrieb zerlegen, vermessen, innen reinigen und montieren, incl. allen Dichtungen und Simmeringen für nur DM 299,--
- Verschlossene Teile und Ihre eventuellen Wünsche an tmg-Teilen werden berücksichtigt und zusätzlich berechnet.
- Wir errechnen immer vor der Montage einen Kostenvoranschlag und setzen uns mit Ihnen in Verbindung!!
- Blah, Blah, Blah, !? oder lieber Bleifreumbau mit Topqualität? Blitzschnell, innerhalb 8 Tagen !!!**
- Wir bieten Bleifreumbau der Köpfe mit tmg-Ventilen, Super-Ventilführungsmaterial, gepanzerte Serdi-Ventilsitzringe, Köpfe partikelstrahlen, Kanäle optimieren, planen und auslitern der Kalotte,
- Vacuumkontrolle der Sitze für einen Satz Zylinderköpfe für DM 799,--
- Doppelzündung?** ohne bei jedem Zündkerzenwechsel die Ölleitung entfernen zu müssen? ohne Fummelei?
- Na klar, das können wir anbieten, für eckige Zylinder DM 595,- und runde Zylinder DM 295,- je Paar!!

Auf unsere Dienstleistungen und Arbeiten gewähren wir 6 Monate Garantie.

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

Bürozeit von Mo. - Fr. von 9.30 bis 12.00 und von 14.00 bis 17.30

Tuningberatung ab 19.00 Uhr bis 21.30

Herr Pfaff Tel.: 02604/6166

Herr Kuntz Tel.: 02622/83485

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

Tel: 02604 / 6166 Fax: 02604 / 7458

Motalia Anzeigenmarkt

Lafranconi Competizione passend für Mille GT, Cali II etc.; chrom, 300,- DM; Ansaugstutzen gerade Alu poliert für Dell'Orto VHB-Vergaser (z.B. Cali II) 250,- DM; Sturzbügelsatz Cali II hinten (2 Teile) 50,-; Lampe Cali II incl. Chromring + Reflektor 120,- DM, Tel. 06202/24059 Markus verl.

T5-Teile: Sitzbankunter- und Heckteil f. 150,- DM; 2 Verkleidungsspiegel f. 15,- DM; alles guter Zustand, gerne auch tausch gg. Silent Hektik Lima Controller oder Boehm Synchron Tester o. 48mm-Krümmen, Tel.: 09505/5558 (ab 19.00 Uhr, Markus)



aprilvia

Motorrad-Technik
SCHWEITZER GMBH

Ralf

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

Für V7: Sitzbank King + Queen, KU-Stoff, schwarz, 75,-; Marelli LiMa incl. Regler, ohne Riemenscheibe, rep. bed. 50; vord. Schutzblechhalter oben + unten je 30,-. Für T3: linker vord. Sturzbügel 25,-. Für T5, LM 4, SP II: vord. Gußrad, alufarben. 50,-. Ventilheber, ELDI, 40,-. T. 0511/316060

Moto Guzzi Le Mans III, rot, EZ 7/91, Bj. 83, Neuaufbau 93, 82 PS, 8.994 km, 1. Hd., TÜV neu, Willinghöfer Halbschale, P+V Einmannsitzb., Konis, Stahlflex, WBO Alutanklang, rund m. Flugzeugtankverschluss, O. augen, Alu Cockpit, Akront Speichenräder, gelochte Bremscheiben vo./hi. neu, abschmierbares Kreuzgelenk, VA Ausp.anl. Eigenbau, Tommaselli Gasgriff, pulverbeschichteter Rahmen (schw.), FP 13.800,-, Tel. 05731/96025 abends

LM III, Bj. 07/83, TÜV 03/97, kompl. neu aufgebaut + lackiert, Reifen + Batt. neu, Stahlflex, FAC-Gabeldämpfer, Verlicchi-Lenker, Neuteile für ca. 2000,- DM, VHB 7800,- DM, Tel.: 04451/82011 AB

MOTO GUZZI

ITALY-BIKES

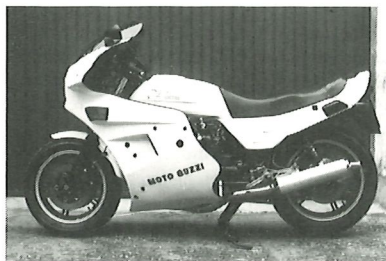
DIREKT-VERMITTLUNG * VERSTEIGERUNGEN

Roland Reiners

41747 VIERSEN HOHLSTRASSE 38

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

Fax: 02153 / 52 59



*Le Mans 1000 85 32.000 km neue Pirelli 2in1
 Stahlflex TÜV neu bester Zustand 7900 DM*

Moto Guzzi California 2

82, 36.000 km, Rundzylinder, TÜV 7900 DM

Moto Guzzi V 65 Lario

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

Moto Guzzi V 35 III

4/94, 1200 km, 27/34 PS, TÜV 6500 DM

Moto Guzzi V7 850 GT

73, Motor 20.000 km, kompl. orig 6900 DM

Moto Guzzi 850 T5

85, 28.000 km, tech. OK, opt. schlecht 3900 DM

Moto Guzzi V 1000 G5

82, 50.000 km, Tourenverkl., TÜV 4900 DM

2 x Laverda 1000 RGS

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

Günstige Ersatzteile direkt aus Italien !

Aktuelle Preise bitte erfragen !

Le Mans V, 51.000 km, EZ 8/88,
 TÜV bis 4/97, rot, 8.100,- DM,
 Tel. 09406/1762

V7/700, guter originaler Zustand, viele
 Neuteile, TÜV, VB 8500,-, 04631/
 2853 am Wochenende

Motalia Anzeigenmarkt

Wer hat Erfahrung mit Vergaserumrüstung von VHB 30 auf PHF 30 mit eckigem Luftfilterkasten (Bedüsung usw.). Rufe zurück! Tel + Fax 09131/450252

Verkauf gebrauchten Speichenradsatz 120/17 + 180/17 mit zugehöriger Schwinge, Tel. 03501/48682 (Mo-Do ab 17.00)

GUZZI Oldie (seit 78) verkauft f. gr. Modelle: Motore, Getriebe, Fahrwerk, Gespannteile f. alle Cali u. LM. Sowie Drehmomentteile, bleifrei Umbauten, Ventilführungen und Stößelassen. Tel. 07544-71106, Fax 5644.

LM I, Bj. 76, Classic-Umbau, 992 ccm Moto Spez., Transconti-Kuppl., Motor vollständig überholt, gr. Ventile, P3, bleifrei, ø 4 Dell'Orto, Nockenwellenantrieb über Zahnriemen, Piranha-Zünd., Alu-Tank lang, Monza-Höcker, Menani-Rasten, M1R-Gabel, 2 Auspuffanlagen, TÜV 6/97, Transconti E-Kit + Schalter, Silent Hektik-Regler, Spiegler + div. Guzziteile, VB 13.000, eventuell Tausch/Inzahlungnahme von BMW oder sehr guter LM III (original). T. 0511/804763

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

Le Mans IV, Bj. 85, TÜV neu, rot, 80 PS, 25000 km, VB 7500,-, Tel. 07566/1747 oder 08382/702150 geschäftl.

LM III Teile: Stummel, Bremsleit., Blinker (Ulo), Rücklichtglas u.a. Teile. Suche Ago-Fußrastenanlage f. LM I/II (bitte alles anbieten). Günstige LM I/II od. T3 m. Speiche f. Neuaufbau gesucht (bis 3000,- DM), Tel./Fax: 08374/7904

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

Nuovo Falcone: Biete (tausche) Vorderrad gegen Hinterrad (evtl. Wertausgleich). Suche: Hinterrad, Tacho, Gabeltauchrohr (Federbeine vorn kpl.), Federbeine (Teile) hinten, auch Ersatzfederbeine. Fahrersitz, Soziussitz, Sitzbank, Rücklicht. Tel. 0861/13094

escher

Italianische Motorräder



Faszination MOTO-GUZZI

Barbara Escher
Südkirchen
Unterstraße 70
D-59394 Nordkirchen

Le Mans I
Le Mans I
Le Mans I
Le Mans I
750 S
750 S
Le Mans II
Le Mans II
Le Mans II
Le Mans III
Le Mans III
Le Mans III
Le Mans III
Le Mans III
Le Mans IV
850 T
T3
T3
T3
T4

California III I
V 1000 G5
V 1000 G5
SP 1000
SP 1000
SP 1000
SP 1000
SP 1000 II
V 1000 Convert
V 1000 Convert
V 1000 Convert

V7 Spezial
V7 Spezial
V7 Spezial
V7/GT California
V7/700
V 65 C
V 65 C
V 65 C
V 65 Florida
V 65 Florida
V 65 SP
V 75
V 35 II
V 35 C
V 50 II
Nuovo Falcone

rot/schwarz, 38.700 km, Bj. '76, orig. Zustand, TÜV
rot/schwarz, 50.000 km, Bj. '79, orig. Zustand, TÜV
schwarz, 76.000 km, Bj. '76, Lafr. LM III
rot/schwarz, 48.150 km, Bj. '76, VVKldg. Höcker
schwarz/orange, 19.500 km, Bj. '76, sehr schön, TÜV
schwarz/weiß, 38.000 km, Bj. '74, orig. Zustand, TÜV
rot, 40.200 km, Bj. '80, Halbschale m. TÜV
rot/schwarz, 60.500 km, Bj. '80, orig. Zustand, TÜV
rot/schwarz, 22.000 km, Bj. '81, orig. Zustand, TÜV
rot/schwarz, 46.400 km, Bj. '83, orig. Zustand, TÜV
rot/schwarz, 72.000 km, Bj. '84, orig. Zustand, TÜV
schwarz/weiß, 36.900 km, Bj. '83, orig. Zustand, TÜV
schwarz/weiß, 57.500 km, Bj. '84, Bitubo (V), Koni, TÜV
schwarz/rot, 48.000 km, Bj. '82, Bitubo (V), Koni, TÜV
schwarz/rot, 13.000 km, Bj. '84, alles orig.-top-TÜV
schwarz/rot, 62.000 km, Bj. '84, Bitubos, Stahlif., TÜV
weiß, 5.000 km, Bj. '85, -Neuzust.- 1. "Damen" Hand, TÜV
grün, 58.000 km, Bj. '74, Speichenräder, orig., TÜV
weiß, 30.000 km, Bj. '77, Speiche, Koffersatz, TÜV
weiß (neu), 39.000 km, Bj. '78, kleine Restarb. nötig
hellrot, 28.600 km, Bj. '80, gepfl. orig. Zustand, TÜV
dunkelrot, 40.000 km, Bj. '82, Koffer, Batterie neu, TÜV
schwarz, 11.000 km, orig. Zustand
silber, 67.000 km, Bj. '78, - top gepflegt - 1. Hand, TÜV
rot/weiß, 28.000 km, Bj. '78, fahrbereit, z. Herrichten
rot/weiß, 54.500 km, Bj. '82, guter Zustand, TÜV
blau, 45.800 km, Bj. '83, orig. Zustand, TÜV
silber, 43.900 km, Bj. '82, orig. Zustand, TÜV
dunkelrot, 50.200 km, Bj. '84, sehr gepf., Koffer, TÜV
schwarz, 28.000 km, Bj. '75, Cali. T3 Outfit, TÜV
blau metallisch, 29.000 km, Bj. '79, 1. Hand, TÜV
schwarz, 17.000 km, Bj. '78, Wandler defekt, Umbaukit auf 5
Gang G. kann gel. werden
weiß, 68.600 km, Bj. '69, guter orig. Zustand
weiß, 50.000 km, Bj. '71, m. Scheibe u. Koffern, TÜV
weiß, 42.000 km, Bj. '71, nicht fahrb., Rest.Obj.
schwarz, 23.000 km, Bj. '73, orig. TÜV
Tank rot, 32.000 km, Bj. '69, orig., 1. Serie, Rest.Objekt
schwarz, 29.000 km, Bj. '86, orig. Zust. - gepflegt - TÜV
schwarz, 11.600 km, Bj. '86, orig. Zust. - top Zust. - TÜV
schwarz, 39.000 km, Bj. '86, orig., - top Zustand - TÜV
perlmutter-weiß, 26.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
silber, 26.000 km, Bj. '84, alles orig. TÜV
antrazit metallisch, 24.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
silber, 29.000 km, orig. Zustand, TÜV
schwarz, 58.000 km, orig. Zustand, Koffer, TÜV
blau, 36.000 km, Bj. '80, orig. Zust., Lenkervkldg., TÜV
rot/weiß, 40.000 km, civil, orig. Lack, top Zust., TÜV

Tel. 02596/600 • Fax 02596/3800

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

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Falcone



Die 1-Zylinder-Spezialisten!

Ersatzteile und mehr!

**Falcone • Airone • Super Alce
Nuovo Falcone etc.**

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

Mille GT/S/Cali 2 Auspufftüte und Sturzbügel rechts mit Gebrauchsspuren (Kratzer) DM 50, 06131/53216

Suche Sport-Auspuff f. V7 Sport, keine Lafranco, Form sollte ähnlich wie Stucchi sein, möglichst verchromt, wer hat noch was rumliegen? Tel.: 06227/53408

Suche Magni Schwinge für 850T/ Suche Bremsankerplatte V7 Sport vorne re, Tel: 02382/3380

Moto Guzzi V 50 Monza, 36 kw, Bj. 81, ca. 80000 km, TÜV 5/97, Extras: zurückverlegte Fußrastenanlage, Konis, Lafranco, Gabelstabi, VB 3.500,-, Tel. 02217391044 od. 0256140836

Galetto Roller, Viertakt, 175 ccm, rot, guter Zustand, alles Original, Bj. 1953, VB 2950,-, Tel. 07566/1747 priv., 08392/702150 geschäft.

Suche für LM3 Umbau PVM 3Speichenfelgen mit den Abmaßen 3,5x17 vorn, 4,5x17 hinten, 04732/455

Verkaufe Max Guzzi LM2, gelb, PS-Edelbike 11/93, 95 PS, Mikuni, leichte Kupplung, 998 ccm, Ölkühler, 2in1 Auspuff, Up-Side-Down Gabel, Max BOT Verkleidung u. Sitzbank, Rahmen kunststoffbeschichtet, Speichenräder Bereifung vorne 120/70/17, hinten 180/55/17 MEZ1, Max Superbike-Schwinge, 200 kg voll, alles TÜV, nur ernst gemeinte Anrufe, VHB 24TDM, 07083/3488 od. 07248/5793

Rahmen LM3, neu = 930 DM, Getriebe V7 Sport = 800 DM, 40er AGO-Krümmer = 70 DM, 1 Pleuel LM3 = 80 DM, 1 Satz Zyl. Köpfe V7 Sport, kompl. = 300 DM, 1 Satz Gußräder LM 2 = 150 DM, 1 Satz Gußrad. LM 4 = 250 DM und vieles anderes. 0211/452649

Verkaufe Konis + Topcase passend für 850 GT Cali + div. Teile, günstig, 02324/31432, abends



NORBERT SECKER
Teile für Moto Guzzi

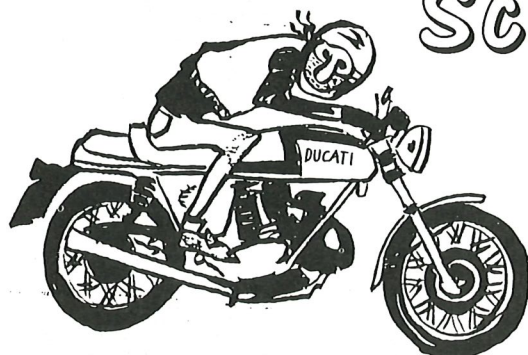
Heyerstraße 10
55288 Schornsheim
Tel. u. Fax 0 67 32 / 35 10

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

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

**Neu- und Gebraucht-
motorräder z.B.:**

1100 SPORT, neu, optimiert	DM 17890,-
LM 3 Bj. 89 neu aufgebaut	DM 9000,-
Cali. 2 bleifrei, Tank Lack neu	DM 10500,-
LM 2 original, top	DM 7800,-
LM's zum Aufbauen ab	DM 4900,-
Sonderumbauten und Restauration.	
Gebrauchteile aus Umbauten auf Lager.	



Scuderia Classica

**Morini Ducati
Guzzi Laverda u.a.**

**Motorräder · Ersatzteile
Zubehör · Service ...**

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

Motalia Anzeigenmarkt

Le Mans I, schöner Originalzustand, TÜV/Reifen/Auspuff (Lafras mit TÜV)/Gabeldämpfer/vordere Scheibe neu, VB 8300,-, Tel: 02202/36214

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

Nach längerer "Abstinenz" fährt Kay jetzt endlich wieder eine California und sucht Guzzi-Fans und -Schrauber in MZ/WI oder Umgebung, außerdem Leute in der Gegend für kleinere und größere Touren. Tel. + Fax 06131/231106

Suche LM III, 1000 S evtl. LM IV od. V, auch Rahmen m. Brief od. Unfall, günstig, für Umbau. T. 05204/4775



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



Ducati



Moto Guzzi

Wir haben die Auswahl
DUCATI, Cagiva, MOTO GUZZI, Husqvarna, Husaberg

InTeam Motorradladen

Kfz Meisterbetrieb
 Wir bieten DEN Service rund um Eure Guzzi

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

MAX Stützpunkthändler

CORBIN Sitzbankimport

Moto Guzzi:

V 35 Imola	30000 KM, TÜV, sehr guter Zustand	DM 3700
Airone Sport	Zustand 1, TÜV neu	DM 8500
2 x LM 1	Lafranconi eingetr., TÜV neu, gu. Zust.	DM 8000
Lodola 235	guter Zust., läuft gut	DM 2500
LM 3	Roadsterumbau, TÜV neu	DM 8500
LM 2	guter Zust., TÜV neu, Lack neu	DM 8400
LM 1	s. guter Zust., v. Zubeh. LaFr., Do.zünd.	DM 9400
V7	5000 KM! Zust. 1, TÜV neu	DM 11000
Cardelino	gt. Zustand, fahrbereit	DM 1000
1000 SP	33000 km, TÜV neu, 1a Zust.	DM 7200
Benelli 650 Tornado	14000 km, sehr gt. Zustand	DM 5100
Verschied. Enduros:	KTM LC 4, XR 600	ab DM 4000

Achtung: LaFranconi LM 1+2 schwarz, Satz DM 420,00 solange Vorrat reicht
 Gebrauchteile auf Anfrage

Speichenräder + MAX Auspuffanl. für M 900, 750 + 900 SS DM 3500

InTeam Motorradladen R & H Bergmann GmbH

Ansbacherstr. 77 91572 Bechhofen

Tel 09822 / 323 Fax 6920

**InTeam
InGuzzi**

LM III, EZ 3/83, Topzust., 35.000 km,
 alle Lager neu, neue Bremscheiben,
 viel Zubehör, VB 7.800,-, Tele. 07123/
 87615

Verk. Moto Guzzi V7 Sport, Bj. 72, LM
 I Verklid., 850 Zyl., Scheibenbremsen,
 Lafranconi, Preis 8000,-, Tel. 07082/
 20735

Verk. LM 4, Bj. 86, 30000 km, TÜV,
 Reifen, große Inspektion neu, FI-Ga-
 belbrücken (Nachlaufverlängerung),
 VB 7500,-, 07958/685

Suche LMIII mit Lafranconi + off. Trich-
 tern im Brief, unfallfrei zum realisti-
 schen Preis - auch Umbauten! Guzzi
 freundliche Ang. an T. 05204/4775

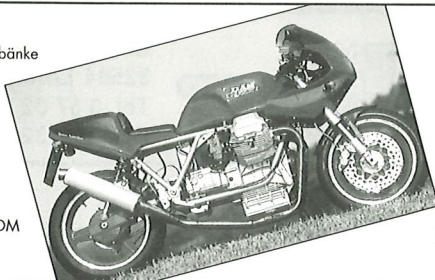
Hier inseriert - schon verkauft

Moto Guzzi LM 2, Bj. 80, km 53000, 1.
 Hd., orig. Zust. + Lafra eingetragen +
 Transcontinental-Kupplung, VB 9200,-
 Tel. 0711/7979460 privat, 0711/
 7598665 Büro

V 50 Monza, Bj. 1981, 49000 km, Pi-
 ranhazündung, Kolben u. Zylinder neu
 bei km 45900, Batterie neu, Alu-Sei-
 tendeckel + Armaturenhalter + Rück-
 lichthalter, Vergaser grundüberholt,
 Werkstatthandbuch, H4 Licht, VHB
 4500,- Q04841-1325 oder 04336/3580

Motalia Anzeigenmarkt

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



DÄS
MOTOTEC

DÄS - Spezialteile

Zeitlos schön - perfekt im Detail

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

transmoto bietet an: Jede Menge LM
1 Teile zu guten Preisen! Und des

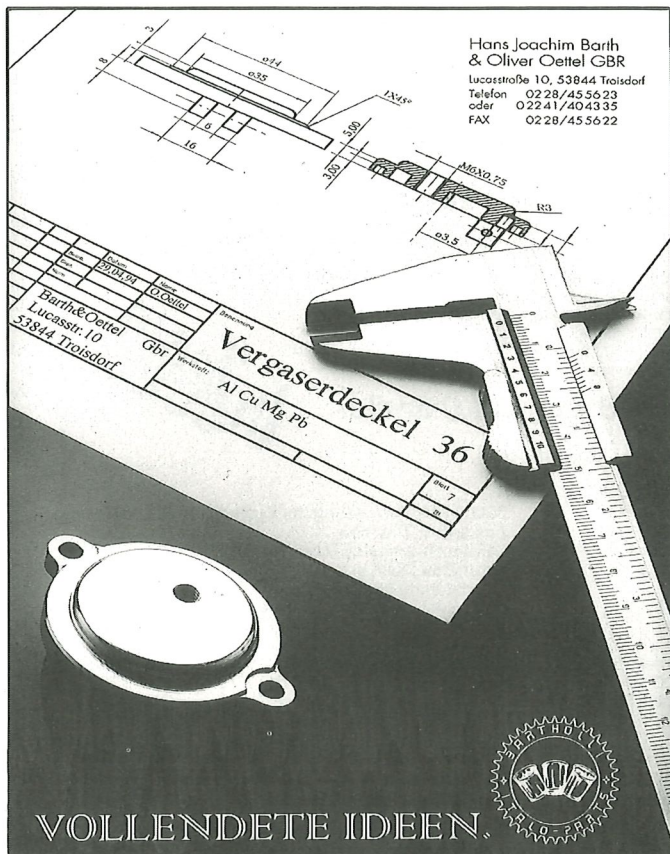
weiteren: Nockenwelle
LM3, neu geschliffen
und gehärtet für DM
179,- i. Tausch; 2x Nockenwelle P3, neu geschliffen und gehärtet für DM 199,- Nockenwelle V7, geschliffen, gehärtet und poliert für DM 215,-; Ansaugtrichter, 115 mm lang, Alu pol. für 36er/40er Verg. je Satz DM 149,- Kurbelwellen, neu geschl., gehärtet u. pol. Stück für DM 499,-; 2x Zylindersatz, LM3, orig. 20000 km, kompl. für DM 199,-; Pleuelsatz, LM's, neu gerichtet und gebücht, für DM 300,- Diverse Getriebeteile, Preis ?; Getriebegehäusedeckel 5-Gang DM 110,-; Schaltwippen für 850 GT, neuwertig, für 90,- Stück; und vieles weitere mehr!!! Tel.: 02604/6166, Fax 02604/7458

Biete 2 x 4-Ganggetriebe, 1 x zerlegt,
1000,-, Tel.: 0202/785953

Daytona 1000, neu, DM 17.800,-,
07235/8676

Verkaufe für Daytona/
1100 Sport: Original Auspuffköpfe und Sammler,
ca. 500 km gelaufen.
Zus. 500,- (Fünfhundert),
Tel. 040/6063870

Suche für Umbau folgen-
de Gebrauchtteile: LM III-
Drehzahlmesser; Hök-
kersitzbank (Optik wie
Däs oder Ducati 900 SS);
Lafras; M1R-Gabel; Däs-
Halbschale (nur kompl.),
Tel. 05472/4983



Motalia Anzeigenmarkt

MOTO GUZZI

Vertragshändler

Aprilia

im Raum Osnabrück
W. Nauber

Eisenbahnstr. 6 (Gewerbegebiet)

49176 Hilter

Tel./Fax 0 54 24 / 3 87 07

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

BAB A 33 Abf. Hilter

GUZZI
Teile und Zubehör
zu fairen Preisen
in
Bruchsal

Öffnungszeiten

Mo + Mi 17.30-18.30

Fr 16.00-18.30

Sa 10.00-13.00

Martin Hagemann

Stein Dinse Depot

Speyerer Str. 7

07251/82217

Kostenlos will ich es nicht. Vorderes u. hinteres Schutzblech (Kotflügel) Chrom für T3, G5. Kopie von Brief 1000 SP mit eingetragenen "Competizione" Lafranconi, Tel.: 05251/38014

Cali III, schwarz, Bj. 92, ca. 16.000 km, reines Schönwetterfahrzeug, viele opt. und techn. Verbesserungen, neuwertig, Zubehör, alle Originalteile vorhanden. VB 14900,-, 02461/345820

Verschleiß- und Ersatzteile günstig:
z.B. Bremsbelagsatz Brembo f. F08 DM 24,-, Stahlflexleitungen ab 129,- (auch Umbau von Integral auf Konventionell), das komplette Moto Guzzi-, Brembo- und Dell'Orto-Ersatz und Verschleißteileprogramm! Fa. LUBBIKE Tel. & Fax 0881-61059

Biete Briefkopie mit Eintrag Lafranconi Competizione, offene Trichter, 109 Phonetc., mit Beglaubigung, Tel. 0531/330141

Suche: Kennlinien Zündanlage DMC ohne Verteiler, gr. Modell für Bosch Lichtmaschine. Tel. 05191/5278

Suche Rahmen m. Brief, Schwinge mit Rad und Kardan für Guzzi Mille GT, Bj. 91, Tel: 0981/15753

1 Paar 32er Dell'Orto mit Pumpe und Alufansche für 850er - 1000er Tourer neuwertig! VB. 400,-, T. 0431/395234

Guzzi Motor (VK), Getriebe, Lima u. Vergaser für V7 Sport oder 750 S zu verk., 1200,-, Tel. 05850/1229

M.M. Guzzi Import

35713 Eschenburg-Roth

Tel.: 02774 / 4672

V 65 C	Bj. 84, 26300 km	5200 DM
850 GT	Bj. 73, 13500 km	8000 DM
850 GT	Bj. 73, 42000 km	7500 DM
1000 SP	Bj. 82, 32000 km	5500 DM
LM 3	Bj. 82, 41000 km, TÜV neu	7300 DM
T5	Bj. 86, 14500 km, TÜV neu	5700 DM
916	NEU	Gegen Gebot

MOTO GUZZI DUCATI

Gebrauchtmotoren • Raritäten
TÜV im Haus • Ersatzteileversand

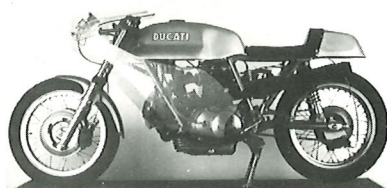
Lafranconi offen LM I/II mit TÜV

FRODO's Zweiradtechnik

Wolfgang Frodl • Mindelheimer Str. 49a

D-86381 Krumbach

Telefon 08282 1545 • Telefax 08282 62192



Motalia Anzeigenmarkt



Jann Kramer
italienische Motorräder und andere Klassiker

Motorräder

Teile u. Restauration

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

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

Ständig 30 Gebrauchte am Lager.
Totalumbauten
Motor- u. Getriebereparaturen
Tuning für alle großen Guzzi-Motoren.

Privater Südtiroler verkauft Moto Guzzi
750S/850T3/Nuovo Falcone, Preis verhandelbar, Tel. 0039473/564294, 20.00 bis 22.00, Karl verlangen, Transport nach D kein Problem

LM3, Classicumbau, Bj. 83, 32 tkm, vor 7 tkm Motor überholt, 950 ccm, Ventile neu, 38er Marzocchi, Verlicchi Lenker, Stirnräder und vieles mehr, alles TÜV, VB 8.800,-, Tel. 040/6904084

transmoto bietet an:
Moto Guzzi 1100 Sport, neu, tmg-optimiert, rot, sofort lieferbar für DM 17899,-
Guzzi V 50 Monza für DM 3900,-
Guzzi V 65 Lario für DM 4700,-
Guzzi V 750 Sport für DM 5900,-
Guzzi 750 S für DM 9900,-
Guzzi 850 T für DM 5900,-
Guzzi 850 LM 2 für DM 6900,-
Guzzi 850 LM 3 für DM 6500,-
Guzzi 1000 SP für DM 5900,-
Guzzi California 2 für DM 8900,-
Mehrere Guzzi in Teilen zu verkaufen!!!
Weitere Fahrzeuge auf Anfragen
Tel: 02604/6166 o. 02622/83485 ab 19 h

Laverda

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

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

1000er Fahrer; beim Bremsen sabbert's aus dem Tankdeckel? Spezialdichtung gegen DM 20,- bar oder Scheck bei LUBBIKE L. & R. Eßer GbR, Postfach 1331, 82353 Weilheim/OB

Laverda RGS Teile zu verk. Alu Tank neu, NCR-Optik, VB 500,- DM, Hi-Rad 2.50x18 180,- DM, Reifen, Fußrasten, Nieland Höcker neuw. 180,- DM. Tel. 08374/7771 Fax 7904

Verk. 500 SFC Formula, orange, Bj. 82, TÜV, Reifen, Inspektion neu, sehr guter orig. Zustand, Preis VB, Tel. 07958/685

Suche für GT 750, Borrani Vorderrad mit Grimeca Trommelbremse oder Grimeca Nabe. 08061/36532 ab 17.00

Laverda 250 TIR Enduro, Bj. 76, kompletter original Zustand 2-, Motor läuft super, VB 1900 DM, Tel. 02774/71694

1000 3CL, Bj. 78, Originalzustand, seit 2 Jahren abgemeldet, Probleme mit dem Schaltmechanismus, DM 3.700,-, Tel.: 04172/5447

Laverda 1000 Jota 120°, super Zustand, Bauj. 82, TÜV neu, 23.000 km, VB: 8.600, Tel: 02202/36214

Verkaufe für Laverda 1000 EPM-Magnesiumfelgen 2,5 x 18 und 3,5 x 18; Moto-Witt Vollverkleidung, guter Zustand, VB, Tel. 04767/531 tagsüber, 04767/93930 Ingo

Verschleiß & Ersatzteile für 750/1000er: Scheibenbremsbelagsatz orig. Brembo 24,-; stahlflex Bremsleitung Brembo vo. 149,-; Kettenatz RK O-Ring ab 179,-; das komplette LAVERDA-, Brembo- und Dell'Orto-Ersatz- und Verschleißteileprogramm! Fa. LUBBIKE Tel. & Fax 0881-61059

Suche verstellb. Laverda Lenker, Lav. 1000/3, Tel. 0591/62620

Zu verkaufen: 1 Hinterradfelge Borrani für Laverda 750 350,- VB; 1 Sitzbank Ducati: Pantah 350,- VB; 1 Satz Nockenwellen für 1200er Lav original 300,-; 4x Tauchrohr für Marzocchi Gabel 380 je 50,-; 2x Schwinge für Laverda je 150,-; 2x Batterieabdeckung 1200er 100,-; 1x M1R Gabel Marzocchi ø 42, 900,-, Tel. 09721/99617 ab 19.00

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

Suche preiswerte Laverda 2- oder 3-Zylinder ab 650 ccm zu kaufen; auch defekt oder in Teilen; alles anbieten; Tel.: 0541/571138

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

Suche orig. RGS Laverda, alles anbieten! Verkäufe: ND-Armaturen f. 3CL, Krümmer orig, Zündungsteile, Bremssättel, Nockenwelle, alles VS, 09367/3397

Ersatzteile neu und gebraucht - momentan 4 x Laverda 750 SF 2 als Teilerträge zu verkaufen, Tel. 089/9043994

Laverda 1000 SFC, Bj. 88, TÜV 8/96, rot, 52 TKM, DMC-Zündung, Koni, Stahlflex, Bremskit-Brembo Oro 300 mm, 36er Vergaser, Pitsch DZM, Technik-Optik Bestzustand, VB: 13800,- DM, Tel: 030/6216602

Motalia Anzeigenmarkt

Zweirad
Technik



Heim

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

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

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

Wer hat Erfahrung mit einer 2-1 Auspuffanlage an einer Laverda 750 SF, Bj. 72 mit 30 VHB; benötige Hilfe bei Abstimmung (Bedüsung, Dämpfer), Tel. 04767/531 tagsüber 04767/93930 Ingo

Alu-Speichenfelgen, 36-Loch, Zustand 1a, 1x 3,50x18" VB 200,-, 1x 2,50x18" VB 170,-; Metzeler ME 33 Laser CompK 110/70 VB 18 MBS, 0 km, Kaufdatum März '95, VB 220,- DM, Tel.: 05731/28289, abends

Suche preiswerte Laverda 2- oder 3-Zylinder ab 650 ccm zu kaufen; auch defekt oder in Teilen; alles anbieten; Tel.: 0541/571138

Laverda 750 SF 2, Bj. 74, viele Neuteile z.B.: Bremsanlage und Auspuff komplett, neu, Preis VHS, Tel.: 040/5277594 oder 04195/848

Suche 3 in 1 Auspuffanlage für 1000 SFC, Tel. 06301/4145

1 Satz hartverchromte Stahlspeichen mit verchromten Messingnippeln f. Vorder- und Hinterrad, VB 190,-, Tel: 05731/28289, abends

Verkaufe Laverda 750 SF, Bj. 73, 93 Totalrestauration, Rahmendreieck frei, Batterietiefer, SFC Höcker, Konis, Doppelscheibe, VA Speichen, zurückverl. Fußrasten, alle Schrauben VA, Telefix Stummel, Stahlflex, Alu poliert, alles eingetragen, Reifen, Kette neu, 8.000 km, TÜV 06.96, FP 8000,-, Tel. 040/873687

Suche günstige 750 zum Aufbauen, evtl. auch alte 1000, auch defekt oder in Teilen, Tel. 05564/1415

Verk. 1 Satz Jota Räder, 1 Tank 1200er, Borrani Hinterrad m. Trommel, Borrani Vorderrad sowie Teile, Tel. 09367/7235

Suche 750 SF, am liebsten SF2, möglichst Speichenräder mit Scheibenbremsen, geht aber auch anders bis ca. 51dm in vernünftigem Zustand. Bitte melden bei Boris, Tel. 07249/4682 (auch Fax) oder 0721/6084423

1000SFC, Harris-Umbau, EZ89, sehr viele Eintragungen, 3-1 Inox, Witt Speichenradsatz, 36er Dello, C7 Nockenwelle, alles TÜV, ab Zulassung neu, top Zustand, VB 12500,-, Tel. 089/9043994

Malanca

Malanca 125 OB ONE, Jg. 85, km 13000, div. Zubehör, Preis VB, Tel 0041 52312362, Fax 0041 52414137, ab 19 Uhr

Rädersatz Oscan f. SFC 2,5/3,0 x 18 mit Lagern 650,-; Originaldämpfer RGS/ SFC 1000, schwarz 390,-; 3-1 Sammler mit "Dämpfer" 350,-; 0881/8569

Morini

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

Moto Morini 3½, Bj. 81, TÜV neu, rot/grün, Speiche, Duplex, div. Zubehör, Lack neu, VB 3600,-, Tel. 040/6902538

Morini 500, EZ 7/80, TÜV neu, Tommaselli, Gepäckträger, Borrani, Reifen neu, Motor überholt mit Bel., viele Eintragungen, DM 4950,- zusätzlich viele Teile vorhanden, Tel. 05331/69498

Moto Morini 3½, '78, Speiche/Trommel, ital. Papiere, läuft, braucht etwas Liebe, 2.200,-, 0881/8569

350 Sport, Borrani, Lafranconi mit Blanco-Brief, 2200,- DM, Tel. 02363/73027

Morini 350 X3 Känguru, Bj. 89, TÜV 10/95, 32 PS, 19000 km, Stahlflex vo. + hl., 3200,- DM, Tel. 02363/73027

LAVERDA



RACING TEAM KONSTANZ
ANDY WAGNER

Unser Team ist auf jeden Fall vom 18. 08. - 20.08.95 in Holland - Assen beim großen Ducati-Clubrennen mit einem **LAVERDA** Verkaufs- und Infostand anwesend.

Wir hoffen auch auf einen Startplatz in der Classic Bot. Besucht uns im Fahrerlager. Ihr erkennt uns am **LAVERDA** Hai. Jeder **LAVERDA**-Fahrer erhält ein kleines Präsent.

Ersatzteilbestellung auch per Telefon
Telefon 075 31 / 6 11 98
Fax 075 31 / 5 37 37 (Deutschland)

Motalia Anzeigenmarkt

500 Sei-V, EZ 8/83, 100 % Originalzustand, sehr gepflegt, 37.000 km, mit diversen Teilen: Gepäckträger, geschl. Kettenkasten etc. DM 5000,-, Tel. 06106/3431, abends 75995



Wolfgang Tritsch
DUCATI · MOTO MORINI · CAGIVA

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

"DAS MORINI ERSATZTEIL-PARADIES"

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

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

Moto Morini 500, Bj. 79, 27000 km,
TÜV, Tel. 04432/1610

MV Agusta

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

Armbanduhr MV, DM 135,- u. NN,
07235/8676

**Motalia erscheint jeden Monat
(außer Juni)**

Cerriani Gabel und Doppelduplex Vorder-
rad für 750 Sport zu verkaufen, Preis
VB, Tel: 030/3825076

Suche "Gummiteile" für 350 Sport (Typ
213) (Fußrasten, Stoßdämpfereinfach-
nahmen u.s.w.), Tel/Fax 05151/23119 oft
versuchen

Gespanne

Gespann, Basis LM 3, Eigenbau-Zulassung, 08/87 - 4/97, Motor, Getriebe, kpl. Kupplung neu, 992 ccm, Stimräder, Ventile 47/40, scharfe Nocke, elektr. Zündung u. Regler, 40er Dell'Orto offen, 48er Krümmer mit 2-1 Scorpion-Kohlefaser-Anlage, Batterie "unten", BMA, Halbschale, Einmann/Frau-Höcker, Moto-Italia Rasten, Brembo d'Oro, Stahlflexvo./hi. + SW, ZFB-Schwinge, 15", vo. 135er, hi. 145er, SW 125er, Speicher-

raden, Jeaniel-Lynx-Seitenwagen mit Voll-Lederausstattung, das Ganze knallrot mit poliertem 27 l Alutank und TÜV, VB 25.900,-, Tel./Fax 05151/23119 oft versuchen

Moto Guzzi-Walter Vento Gespann, 1000 LM IV, Bj. 86, Motor überholt, Zylinderköpfe bleifrei, Lafranco, 104 dB m. TÜV u.v.m., DM 14.500,-, Tel. 04281/6669

Hilfe, suche 15" Räder oder 15" Felgen für meine MG 850 T3 oder einen Tip über Bezugsquellen, Tel. 04461/71756

SW Stoye, ungeschweißt und Original, Tel.: 0202/785953, VB: 1900,-

Sauer-Dnepr MT 10, BMW-Motor, EML-Schwinge, Koni, VA-Auspuff, Speichen, Guzzi-Sattel, Metzeler-Reifen, Lack neu, 40.000 km, VB 8.500,- DM, Tel. 0431/395243

Sonstiges

Motorradhefte 1956 - 1985 komplett, Motorradmodelle Polisti 70er Jahre 1:15 (3x Guzzi, 3x BMW, 2x Harley, Honda 750, Kawa 750, Suzuki, Norton), Motorradkataloge 1974 - 1990, Rennkombi 1t Dainese (Sturzscha-den), sehr klein, ~ 48 (ex Maik Stief), Lederkombi 2t, engl. Hersteller, schwarz, Gr. 50, Preise: Verhandlungssache (VS), Paul Reiner 02362/27630

Fantic Trial 243, Bj. 88, 17 PS, Brief, 1950,- DM, Tel. 02162/15744 ab 17.00

Suche Firma, Händler oder Privatmann, der meinen Motorradrahmen glanzvernickelt mit TÜV-Unbedenklichkeitsbescheinigung. Rufe zurück. Tel. 07542/52562

Wer hat Erfahrung mit einer 2-1 Auspuffanlage an einer Laverda 750 SF, Bj. 72 mit 30 VHB; benötige Hilfe bei Abstimmung (Bedüsung, Dämpfer). Tel. 04767/531 tagsüber 04767/93930 Ingo

Hallo Martin Baier! Läuft die Le Mans noch? Laß mal was von Dir hören! Gruß Walter

Krauser-Tankrucksack, rot, neu, NP 90,-, paßt nicht auf Hosenträger-Duc, 45,-, (25 l), Tel/Fax 05151/23119 oft versuchen

Honda XL 500 R-Teile, Kleinteile: Blinker, Spezialschrauben, Achsen, Zündspule, Züge, Haltebleche, Gummiteile, Simmerring für Getriebeausgang, Fußrasten, das Meiste neu oder bearbeitet, nur zus. 250,-; Rahmen, neue rote Kunststoffbesch., mit neu lackierter Schwinge, Federbein und Gabel 800,-; Tank, neue rote Lackierung 250,-; Gepäckträger, neue schwarze Kunststoffbesch. 50,-; Krümmer, offen, Alu-flammgespritzt, schwarz 180,-; Tel: 0711/4570569 priv, 0711/876865 gesch.

Verk. 35 Ceriani Gabel für Scarab, Lookhead usw. Bremszangen VHB, Tel. 04181/5447

Motalia Anzeigenmarkt



**Für
Italienerfahrer
immer nur das
Beste**

Motorradbekleidung
im klassischen
rot
Schuberth
Super Visor III
zum
Probefahren
und
Motorradreifen von:
Bridgestone
Michelin

Hamburger Landstr. 19a
21357 Bardowick (an d. B 4)

0 41 31 / 12 91 11

Pavoni Espresso Maschine, die 916er unter den Espresso-Maschinen, mit Manometer, Holzgriffe + Zubehör, fast neu, 1000,-, 02363/73027

Verk. neuwertige Lederkombi, schwarz, classischer Schnitt, 1,70 m, 57 kg, (sehr schlank), VHB 750,-, spät abends unter 05474/1729 (öfter versuchen) oder tagsüber 05475/286 Marc

Suche Modellbausätze italienischer Motorräder. Tel. 04381/7701

In letzter Minute

Benelli: Benelli 504 Sport, 4-Zyl., Originalzustand, läuft gut, mit 4-1, incl. 654 Sport komplett als Teilevorrat (mit Originalauspuff) zusammen DM 2900,-, Tel. 06136/89605 Werner

Laverda: 600 Atlas, Bj. 87, guter Zustand, VB 4900,-, 07044/8214

Cagiva: Suche 750 o. 900 Elefant, Guzzi NTX 650 Enduro muß in Zahlung genommen werden, VB 5.500,- DM, Tel./Fax: 0201/745114

Guzzi: Verk. Hepco-Becker Kofertträger T5-Mille GT, neu!, VB 200,-; Krümmer LM IV, sturzfrei, chrom, VB 100,-, Tel. 09726/3855

Ducati: Biete Ducati 900 R-Teile: ND-Instrumente, Rücklichthalter, 4-Loch-Scheibe. Suche Spezialwerkzeug für KōWe-Motor, 02622/14678

Guzzi: 650 NTX, Enduro, EZ 9/91, 2. Hd., 45/27 PS, ca. 8000 km! Original, neu bereift, 32l-Tank, Zubeh: H4, Seitenständer, Sturzbügel, Werkstatthandbuch + ET-Liste, VB: 5.500,- DM, Tel./Fax: 0201/745114

Laverda: Laverda 1200, EZ 78 zum Herrichten, z. Zt. nicht fahrbereit, 4500,-, 05850/1229

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

Moto Guzzi/Gespanne: Verkaufe Moto Guzzi T5-Squire ST2-Gespann, Pfeiffer Alu-Schwingengabel, wahlweise Eintrag, SP-Verkleidung, Alu-Cockpit, 40 tkm, Bj. 86, TÜV 11/96, 1000 ccm, 2 Satz Zylinder/Kolben, VB 11500,-, Tel. 09726/3855

Sonstiges: Verk. Schubert Profil, weiß, Gr. 52/53, neu, VB 270,- 0531/509150

Polichrom Chromdesign

-GLÄNZENDE ZEITEN-

Wir bieten:

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



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

pro Felgenschüssel, je nach Zustand und Größe.

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

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

Vertrieb auch im Alpine-Center in Menden

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

Motalia Anzeigenmarkt

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Benelli, Cagiva, Ducati, Laverda,
Honda, Kawasaki, Moto Guzzi, Morini

Gilera 150, OHV, EZ 47 900,- DM
Motobi 250 Kraftei, fahrb. 1800,- DM
Morini 350 Sport, Speiche 1800,- DM

Rainer Bollgrün
07522 4411 Fax 5201
Aktuelle Liste kostenlos

Moto Guzzi: Suche Unfall
LM, Umbauteile für Classic.
Gabel, Speiche, White Po-
wer, Schwinge LM 4 usw.
Freundliche, aber günstige
Angebote an T. 05204/4775

Ducati: Verk. Hailwood Re-
plica DM 900,- R, EZ:
22.06.'83, km: 28000, Conti,
Silentium, 2in1, Alutank, Öl-
temp., Kickstarter, 2 Verklei-
dungen etc., sehr guter Zu-
stand. VB: 13500,-, Tel:
08662/5386

Hier inseriert - schon fast
verkauft!



Speichenrad-Instandsetzung

**NORBERT
SCHENK**

Einspeichen und Zentrieren
für Motorräder, PKW und Kreuzräder
Speichen nach Wunsch, auch VA
Felgen von Akront und stahlverchromt
21244 Buchholz i.d.N.

Tel. 0 41 81 / 3 01 26 - Fax 0 41 81 / 9 96 57

Magni: Suche Magni-Guzzi zum mo-
deraten Preis, 1100 ccm, mögl. vor Bj.
89, unfallfrei! T.05204/4775

Moto Guzzi: Moto Guzzi Zigolo, 100
ccm, zum Herrichten (Motor ist bereits
überholt) für 900 DM zu verkaufen. Tel.
0821/814498

Morini: 175 cc, Baujahr 1950, bereits
teilrestauriert (sandstrahlen, verzinkt
u.s.w.), Motor läuft gut. Deutscher Kraft-
fahrzeugbrief bereits vorhanden. Einige
Neuteile bereits anfertigen lassen.
(Anrufbeantworter) Ich rufe zurück. Tel.
04421/36191

Cagiva: Verkäufe aus Umbau von 900
i.e. Marzocchi-Gabel + Bremsanlage +
Schutzblech vorne + Nabe, Tel. 02131/
30716

Morini: 3/4 Sport, rot, Speiche, Schei-
be, guter Originalzustand, 12.000 km,
DM 3500,- mit neuem Reifen, Blink-
er und TÜV neu, DM 3900,-, Tel:
06136/89605

MKS Die Auspuffprofis

BUSSO-Schalldämpfer Direktimport
Spitzenqualität zum fairen Preis

Universalschalldämpfer Competizione Tipo 74
Universalschalldämpfer Competizione Tipo Medio
Schalldämpfer Competizione für 850 T3-T3 Calif.-G5
Schalldämpfer m. EG-ABE für 850 T4-T5-SP II
Schalldämpfer Morini 350 Sport chrom
Schalldämpfer Morini 500 Sport schwarz
Schalldämpfer Guzzi V35 - V 50 1. u. 2te Serie
Schalldämpfer V35 Imola
Schalldämpfer Competizione V35 2te Serie schwarz
Schalldämpfer Aprilia Tuareg 350 Wind
Schalldämpfer Competizione Carbon/V2A
Ducati 750 SS-851-888

DID-Kettenkits für Ducati

Direktimport: Moto Guzzi-Teile; Malossi; Forcella Italia
Schalldämpfer: Arrow, Gianelli, Mach, Sito

DM 139,- Stk
DM 119,- Stk
DM 272,- Paar
DM 359,- Paar
DM 279,- Paar
DM 292,- Paar
DM 258,- Paar
DM 294,- Paar
DM 299,- Paar
DM 275,-
DM 985,- Paar

Laverda: Neuteile: Nockenwellen
7/1 für 750er komplett mit Lagern
und Zahnrad, Kipphebel neu mit
Kipphebelachsen sowie eine Men-
ge anderer Laverda Teile zu verkauf-
en. Tel: 06136/89605 Werner

Sonstiges: Wir verbraten die Reste
von unserem Treffen: Am Samstag
und Sonntag, 22. + 23. 07.95 am
Dennenlohersee. Italostammtisch
Bechhofen, 09834/1493 od. 09827/
1868

Moto Guzzi: Verkäufe 1100 Sport,
rot, EZ: 3/95, ca. 4500 km, Mistral
Schalldämpfer, Mistral Sammler, of-
fene Vergasertrichter, 109 dB, alles
eingetragen, freier Blickaufs Feder-
bein, 18.000,-, 040/6063870

Moto Guzzi: Verkäufe LM 2 Alufel-
gen, 38 Gabel, Kurbelwellenlager-
schild hinten (neu), Tel. 0821/
814498

Ducati: Ducati 350 Vento, Bj. 4.80/
4.97, 27 PS, orig. 7821 km, guter
Zustand, VB 4900,-; Alazzurra 650,
Bj. 5.85 / 8.96, 50 PS, ca. 33 Tkm,
guter Zust., gepflegt, VB 5300,-, Tel.
02129/54402

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

Laverda: Vorderrad 750 SF 300,- DM
oder Tausch gegen Guzzi-Rad (Spei-
che), Tel. 02043/45724

Moto Guzzi: Daytona 1000, Bj. 7/93,
1900 km, TÜV neu, Preis = 16000,-,
Telef. 07263/64221 ab 19.00 Uhr

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Stefano



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

Benelli 900 sei, 9.000 km, guter Zustand, TÜV neu	5.500,-
Benelli Tornado 650 S2, Topzustand, TÜV neu	4.200,-
Benelli Tornado 650 zum Schlachten	1.300,-
Benelli 125 Sport Spezial, 12.000 km, fahrbereit	1.500,-
Cagiva Alazzurra 650, Ducati Motor, wie neu, TÜV	5.200,-
Ducati Pantah 500, Topzust., 20.000 km, Reifen, TÜV neu	5.500,-
Laverda 250 2T Enduro	2.000,-
Laverda 350 Twin, TÜV, 32 PS, neuwertig	4.300,-
Laverda 500 Twin, 13.000 km, alles original und top	4.800,-
Laverda 750 SF, 26.000 km, fahrbereit, original	4.200,-
Moto Guzzi Le Mans III, fahrbereit, guter Zustand	6.000,-
Moto Guzzi Convert, 37.000 km, TÜV neu	5.000,-
Moto Guzzi 850 T, opt. neuwertig, tech. sehr gut, TÜV neu	6.200,-

*Spezialwerkzeug für Moto Morini 3 1/2 Auspuffmuttern,
CNC gefräster Schlüssel in Profiausführung. Dadurch
keine losen Krümmermutter mehr.*

Einführungspreis DM 59,-

*Falls es bereits zu spät ist - Reparatur durch Einsetzen
einer Buchse*

DM 95,-

Öffnungszeiten nach Vereinbarung, Montags geschlossen

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

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

Ducati: Sahnestück 500 GTV, 2500 km, alles original, Preis 5000 DM VB, Tel. 5712496 (Eine Vorwahl war auf dem Fax nicht angegeben, aber vermutlich lautet die 040 für Hamburg. Die Red.)

Moto Guzzi: Le Mans 3, 1000 ccm, Bj. 83, Classic-Umbau, Halbschale P&W, Einmannsitz mit Wechselhöcker, 40er Dell'Orto mit Beschleunigerpumpe, Motor 5000 km, Doppelzündung, überarbeitete Köpfe, Kurbelwelle feingewuchtet, ca. 90 PS, Rahmen-dreieck frei, Verschleißteile neu, aus Zeitmangel, VB 12500, Tel. 02623/80392

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterung

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Sonstiges: Suche europäisches Trailmotorrad mit Zulassung und TÜV. Möchte max 1800,- anlegen. 0521/431071, 0521/163266 Ditzte

Sonstiges: Verk. 1 Satz Michelin M/A89X 120/70-17, 170/60-17, ca. 3-3,5 mm Profil, VB 200,-, 0531/509150

Sonstiges: DKW NZ 350-1, Bj. 44, TÜV 4/97 mit Werkstattbuch und Ersatzteilliste, VB 4200,-, 0551/7704171, öfter probieren (AB), rufe zurück

Morini: Verk. Primärgehäusedeckel mit Anlasser für Dart, VB 270 DM, 0531/509150

Ducati: Verkaufe Ducati 750 SS, Vollverkleidung, EZ 4/94, 68 PS, 10.300 km, KD neu, alle KD, noch 9 Monate Werksgarantie, Zustand wie neu, Preis: VB 11.950 DM, Telefon: 07961/4905 ab 18.00 Uhr

Traut GmbH

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Ducati: Gruß nach Dunkeldeutschland.
Herzlichen Glückwunsch lieber Jörg,
und immer dran denken: Ich Guzzi,
Ducati Ditzle

Die nächste MOTALIA
erscheint am
16. August.
Redaktionsschluß ist
der 1. August.

GFK-Bauteile für italienische Motorräder

seby.poly

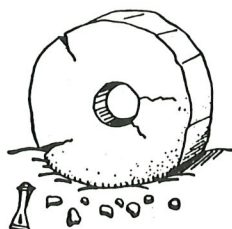
ATTENZIONE ! ▼▼▼▼▼

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

BÖHM - Technik rund um's Rad

**Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen**

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



Ducati: Verk. Duc 200, Bj. 59, Bildzu-
sendung, VB.: 3500,-, Tel.: 07844/
47180

Motalia erscheint jeden
Monat (außer Juni) neu
zur Monatsmitte

Inserentenverzeichnis

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

Bäcker	65	KBM	63	Schenk	80
Bartholli	74	Kippenhan	66	Schmitz	68
Böhm	82	Klump	61	Schnitzler-van Bruinessen	63
Bollgrün	80	Kramer	76	Schröder	60
Carstens	19	Laverda Racing Team	77	Schweitzer	70
Däs	74	Lieb	57	Scuderia Classica	72
Desmo	58	LUBBIke	63	Seby Poly	82
DIE Werkstatt	66	MAX	83/84	Secker	72
Diopa	55	MKS	80	Stein-Dinse	2/22
Dynotec	53	M. M. Guzzi Import	75	Stork	7
Escher	71	Moto Falcone	72	TCH-Moto	17
Frodo's Zweiradtechnik	75	Motorradhandel Ulrich	20	Tholen	65
Gummikuh	33	Moto Stefano	81	Transmoto	56/69/76
Hagemann	75	MTS	66	Traut	81
Heim	77	Nauber	75	Tritsch	78
Hökenschnieder	11	Oltmanns	61	V2 Italoparts	65
HS	20	Pit's Moto Italia Import	64	Vahrenkamp	73
HTM Moto	67	Polichrom	79	Vaut	68
Ilmberger	58	ProMspo	62	Weiß	55
In Team	73	RPR Ducati	59	4-Takt Studio	62
Italy-Bikes	60/70	Salewski	79		
Kämma	56	Sattler	81		

MAX

Unsere Stützpunkthändler:

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

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

Transmoto
Obertalstrasse 4b
56379 Winden
Tel. 02604 - 6166

Fa. Franz-Josef Hans
Friedhofstraße 16
66450 Bexbach Höchen
Tel. 06826 - 6410

Claudius Trinkner Motorradtechnik
Holderbuschweg 69
74193 Schwaigern-Massenbach
Tel. 07138 - 3901

Fa. Alfred Latscha
Gartenstraße 14
78462 Konstanz
Tel. 07531 - 27661

Stürzel
Trottäcker 4
79713 Bad Säckingen
Tel. 07761 - 6879

InTeam Bergmann
Ansbacher Straße 77
91572 Bechhofen
Tel. 09822 - 323

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

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

Fordern Sie unseren kostenlosen
Katalog 1995/96 an.

BREMSEN

Edelstahl-Bremsscheiben

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

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

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

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



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

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

MAX, M. Hartmann
Villinger Strasse 7a
75179 Pforzheim
- Alemania -

Maxfon 07231 - 31 17 15

Maxfax 07231 - 31 17 17



DOUBLE
SYSTEM

PAT. INT.

Die Gabelrohre

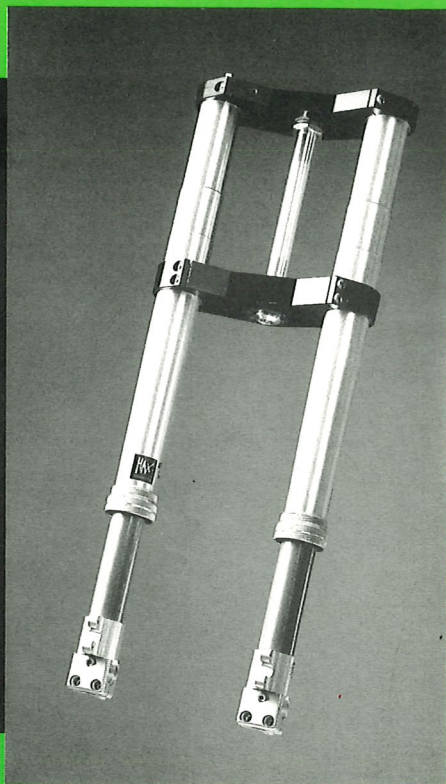
Die keramikbeschichteten Alu-Gabelrohre haben zwei unterschiedliche Aufgaben: Eines sorgt mit seiner kombinierten Öl-/Luftdämpfung für präzisen Federungskomfort, während das andere durch seine Luftkompression für kraftvolle Dämpfung verantwortlich ist.

Dadurch läßt sich die Gabel individuell auf jedes Motorrad und Ihre Fahrweise einstellen. Das bedeutet: Federung und Dämpfung, wie Sie sie wollen.

Die hohe Gewichtersparnis macht das System besonders für den Motorsport interessant. Ein Gabelrohr wiegt hier nur 2100g, wo sonst eine komplette Gabel mit 10 - 15 kg zu Buche schlägt.

Ausgeliefert wird die Upside-Down-Gabel ohne Gabelbrücken. Diese werden dem jeweiligen Radstand individuell angepaßt. Wir machen Ihnen gerne ein Angebot für Ihr Motorrad.

Auf die Gabelrohre geben wir übrigens 2 Jahre Garantie.



Außerdem im Programm:
Mono-Federbein und Lenkungsdämpfer.

Lassen Sie sich ein Angebot für Ihr Motorrad machen.

Dämpfung total