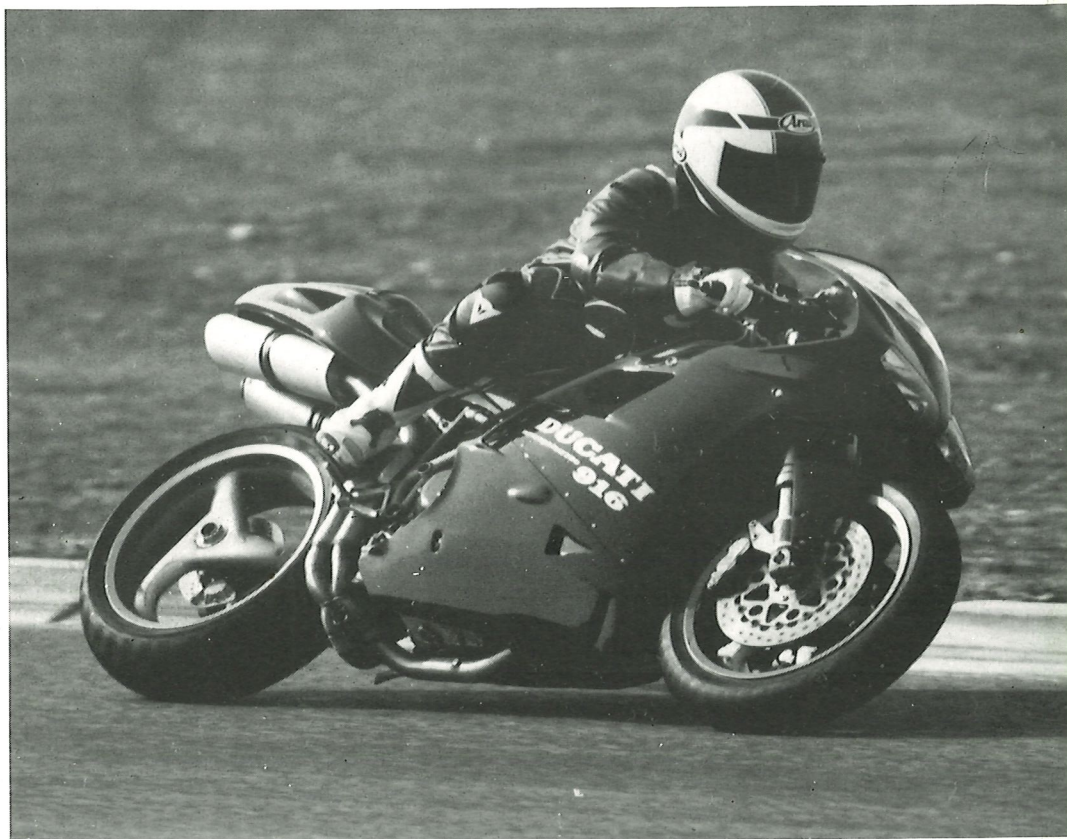


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Geschichte der Zahnriemenducatis

Lesererfahrung: Le Mans II

Reisebericht: Mit zwei Guzzis nach Sizilien

BESTELLT! VERPACKT! **VERSCHICKT!**

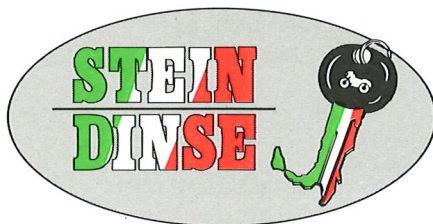
hübner + partner · bs



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, Christian Eiser, Lothar
Klemme, Albrecht Trölsch, Carsten
Schiemann, Günter Wache, Hubertus
Kleinsorge, Thomas Heckel, Martin
Däuble, Roland Steidle, Gertrud und
Joachim Winzer

Gültige Anzeigenpreisliste:

Nr. 1/95, bitte anfordern

Erscheinungsweise:

MOTALIA erscheint jeden Monat (außer
Juni) immer zur Monatsmitte.

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!

Auf einer Ausfahrt wurde ich letztens von einem befreundeten Ehepaar darauf angesprochen, daß es von einem großen Guzzi-Händler gehört hätten, daß ich mit der Motalia aufhören würde. Ich habe natürlich sofort bei dem Händler angerufen, und der entsprechende Verkäufer sagte, daß er das in dieser Weise nie behauptet hätte.

Nun läßt sich das Gespräch ja nicht im Nachhinein überprüfen, aber um etwaigen Gerüchten gleich zu widersprechen: Es existiert nicht einmal die Überlegung, mit der Motalia aufzuhören! Alle Behauptungen in dieser Richtung sind frei erfunden. Die einzige Änderung, die es gibt, ist, daß ab 1996 keine Juni-Ausgabe der Motalia erscheint, aber das habe ich ja im letzten Heft schon erklärt.

Wir haben es zwar schon mehrfach an dieser Stelle geschrieben, aber es muß anscheinend immer wieder wiederholt werden: Wenn Ihr umzieht, müßt Ihr uns Eure neue Adresse umgehend, am Besten schon rechtzeitig vorher, mitteilen. Das gilt auch, wenn Ihr einen Nachsendeantrag stellt. Zeitungen und Postvertriebsstücke sind nämlich vom Nachsendeantrag ausgenommen und werden normalerweise nicht an die neue Anschrift nachgeschickt. Oft erhalten wir diese Hefte auch nicht zurück. Das heißt im Klartext, daß wir oft von der Post keine Mitteilung bekommen, daß der Abonnent verzogen ist. Also schicken wir die Hefte weiter an die alte Adresse und die Post wirft Sie weg.

Meistens ruft dann der Abonnent nach zwei, drei Monaten, wenn sich der Umzugsstreß gelegt hat, an und wundert sich, warum er denn keine Motalia erhält.

Das könnte leicht vermieden werden, wenn Ihr uns Eure neue Adresse rechtzeitig mitteilen würdet.

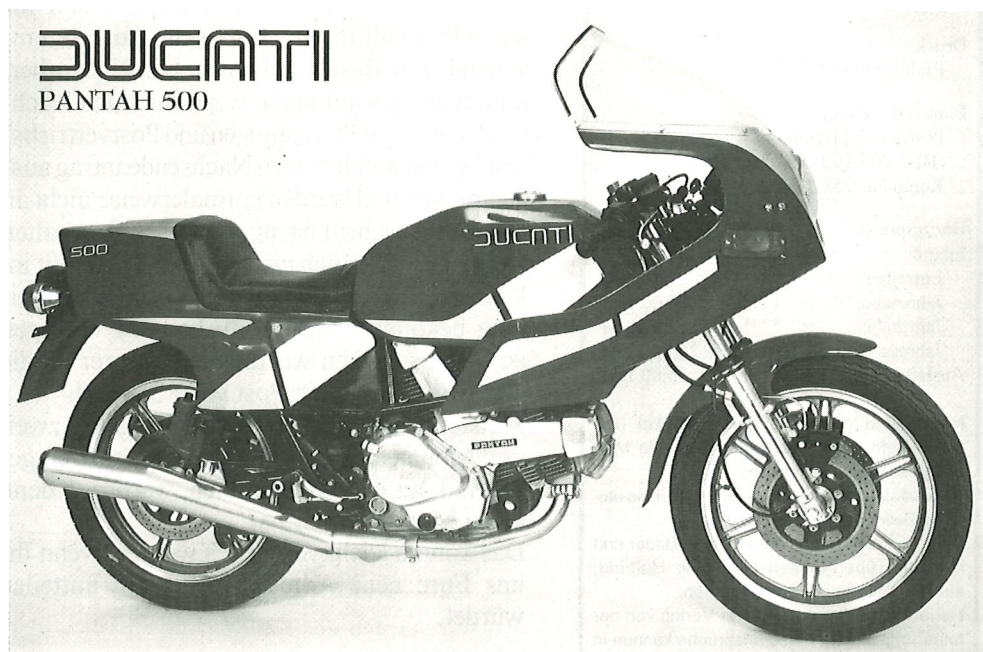
Euer Motalia-Team

Mit Gummiriemen zum Erfolg

Ducati hat sich in den Siebziger Jahren einen weltweiten Ruf mit den großen V2-Motoren mit über Königswellen angetriebenen Nockenwellen und der desmodromischen Ventilsteuerung geschaffen. Zeitweise galt Ducati als Hersteller des schnellsten Serienmotorrades und auch auf den Rennstrecken konnten einige Erfolge gefeiert werden. Doch irgendwann war abzusehen, daß die Königswellenmotoren die zukünftigen Geräuschbestimmungen nicht schaffen würden, und vom kaufmännischen Gesichtspunkt waren die Königswellen mit ihren aufwendigen Winkeltrieben und der dadurch erforderlichen Distanzierung schon lange nicht mehr zeitgemäß. Es war klar, daß etwas Neues kommen mußte.

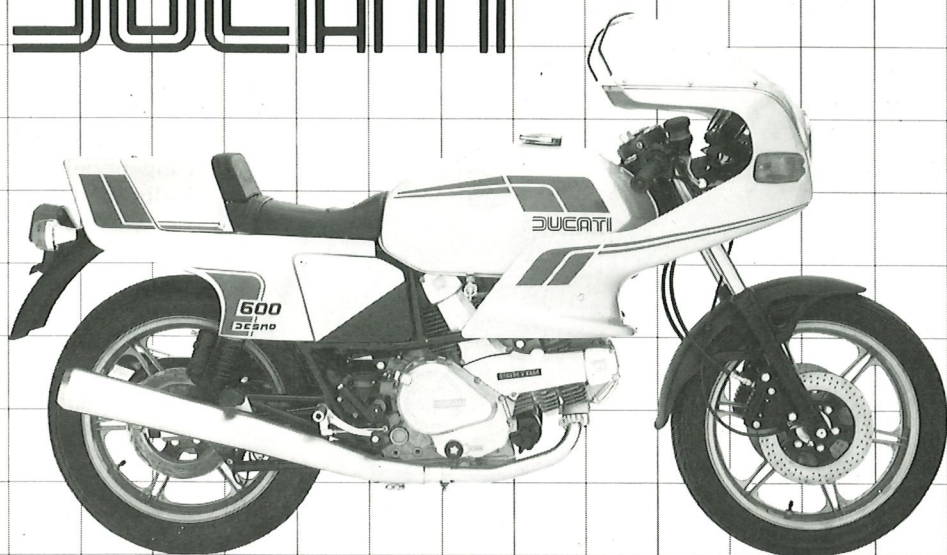
Mitte der siebziger Jahre bot Ducati die großen V2-Modelle an, die Einzylinder mit Königswelle waren eingestellt worden, dafür gab es die Paralleltwin-Ducatis mit über Kette angetriebener, obenliegender Nockenwelle. Diese Motorräder erwiesen sich als Flopp und es mußte schnell Abhilfe geschaffen werden. Also wurde ein neuer Motor entwickelt, der sich als V2 an dem Triebwerk der legendären SS anlehnte. Es wurde aber auf den aufwendigen, teuren Königswellenantrieb verzichtet und als Ersatz fanden Zahnriemen Anwendung. 1978

wurde als erster Prototyp die Pantah 500 SS mit Vollverkleidung und Konusbremse gezeigt. Der Motor hatte einen Hub von 58 mm und der Kolbendurchmesser betrug 74 mm. Das ergab einen Gesamthubraum von 499 ccm. Die Verdichtung betrug 9,5:1 und als Leistungsausbeute strebten die Techniker 50 PS an. Gegenüber den Königswellenmotoren, bei denen die Wälzlager der Pleuel oft Motorschäden verursachten, hatte Fabio Taglioni sich bei dem neuen Motor für Gleitlager in den unteren Pleuelagen entschieden. Diese Änderung wurde



Die Ur-Pantah, gut zu erkennen an der Verkleidung.

DUCAATI



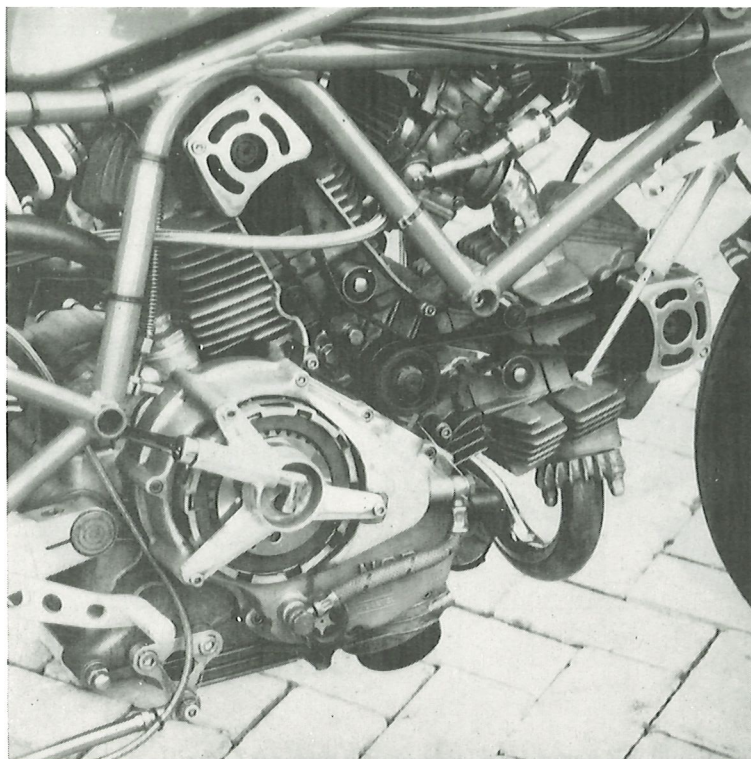
600SL Pantah

Die Pantah 600 mit neuer Verkleidung und anderer Gabel.

später auch bei den letzten Königswellenmotoren mit 1000 ccm verwirklicht. Bei der Pantah war die Kurbelwelle übrigens aus einem Stück geschmiedet und nicht mehr aus drei Teilen zusammengepreßt. Erstmals verwendete Ducati in der Serienfertigung Nikasilzylinder. In den Zylinderköpfen war die bekannte Desmodromik mit je einer Nockenwelle und zwei Ventilen pro Zylinder beibehalten worden, aber der Ventilwinkel wurde von 80 auf 60 Grad geändert, um eine modernere Brennraumform zu ermöglichen und gradlinigere Kanäle zu schaffen. Auf der rechten Motorenseite verrieten die Zahnriemen, die von einer Zwischenwelle angetrieben wurden, ihren Dienst. Diese zahnradgetriebene Zwischenwelle saß oberhalb der Kurbelwelle zwischen den Zylindern und rotierte mit halber Kurbelwellendrehzahl. Die Zahnriemendeckel waren aus Metall und mit Kühlrippen versehen, so daß sie sich gut in das Erscheinungsbild der Zylinder einpaßten. Das Gemisch wurde von zwei 32er

Dell'Orto-Vergasern zur Verfügung gestellt. Die Kraft wurde über eine Mehrscheibenkuppelung im Ölbad an das Fünfganggetriebe weitergeleitet und über Kette wurde das Hinterrad angetrieben. Zeitgemäß verfügte der Motor über einen Ölfilter im Hauptstrom und ein Ölschaugeglas, das die Ölstandskontrolle erleichterte. Ein E-Starter sorgte für bequemes Starten des Motors, auf einen Kicker war verzichtet worden. Als Besonderheit fiel auf, daß die Hinterradschwinge im Motorgehäuse gelagert war, dadurch konnte der Schwingendrehpunkt dicht neben dem Ritzel platziert werden, um Lastwechselreaktionen zu verringern. Unter dem Scheinwerfer war ein Ölkühler in die Verkleidung integriert.

1979/80 ging diese Maschine als Pantah 500 SL in Serie. Im Gegensatz zum Prototypen war der Vergaserdurchmesser auf 36 mm gewachsen. Die Zahnriemendeckel waren jetzt glatt ohne Kühlrippen und auch der Ölkühler fehlte in der Serienversion. Anstelle der Konusbrem-



Auf diesem Foto sind die Zahnriemen gut zu sehen. Die Riemenräder auf der Zwischenwelle und auf den Nockenwellen haben die gleiche Größe. Durch zwei verschiebbare Kugellagerpaare werden die Riemen gespannt. Die Trockenkupplung ist nicht original.

sen waren drei Bremsscheiben verbaut, zwei vorne eine hinten, und eine Halbschale ließ dem Blick auf den Motor freien Lauf. Die Leistungsdaten betragen 50 PS bei 8.500 U/min und das sollte für ca. 185 km/h reichen. Kontaktlose Zündung sorgte für den Zündfunken. Damals kostete die Pantah ca. 8.000 DM und war mit 181 kg vollgetankt angegeben. Beim ersten Testmaß die Zeitung Motorrad 185 km/h als Höchstgeschwindigkeit, damit war die Pantah das schnellste Motorrad in ihrer Klasse. Gleichzeitig wurde aber auch festgestellt, daß die Maschine vollgetankt 202 kg wog.

1981 kam die erste Modellpflegeaktion: Eine neue Verkleidung ließ das neue Modell auf den ersten Blick erkennen. Als Preis wurden jetzt 9.131 DM aufgerufen.

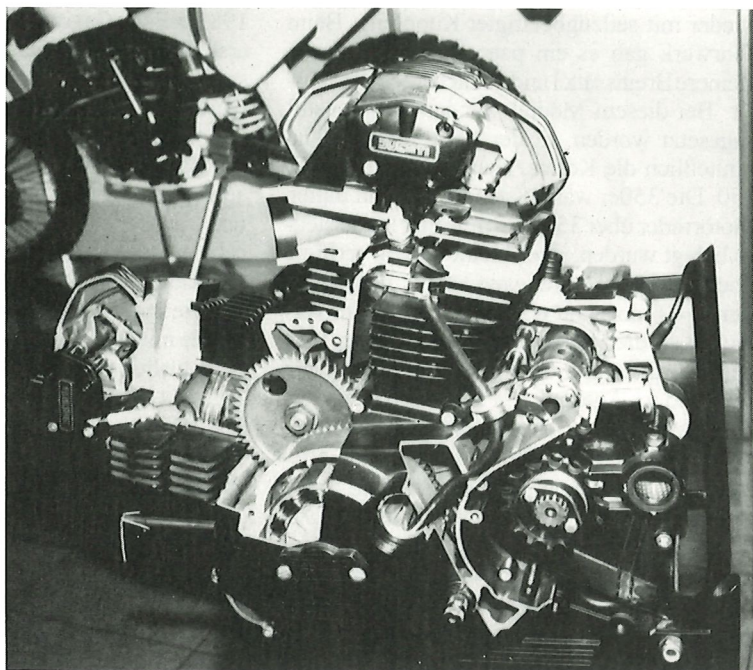
Als nächste Änderung wurde aus der Pantah 500 die Pantah 600. Der Hubraumzuwachs wurde durch die Vergrößerung der Bohrung erzielt, der Kolbendurchmesser wuchs auf 80 mm. Der Hubraum betrug nun 583 ccm. Die Verdichtung blieb mit 9,5:1 unverändert.

Als Leistungsausbeute wurden jetzt zuerst 63 PS bei 8.500 U/min ausgewiesen, später wurden realistischere 57 PS angegeben. Mit 195 km/h rannnte diese Maschine bei Motorrad durch die Lichtschranke. Die 600er hatten nun eine hydraulische Kupplungsbetätigung, außerdem wurde eine andere

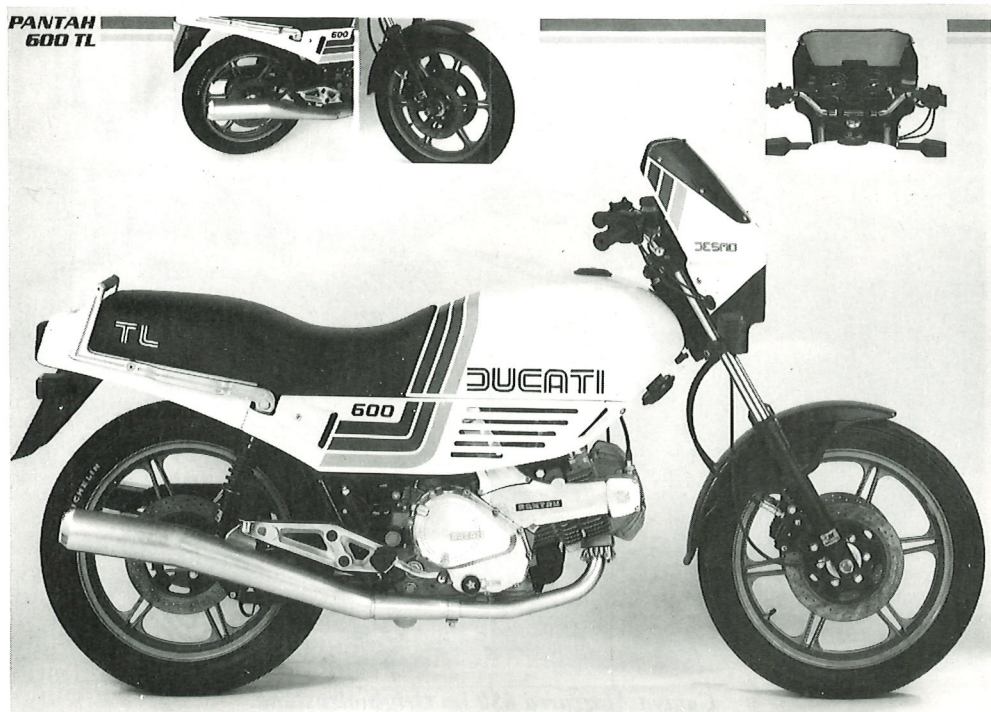
Gabel mit größeren Bremssätteln montiert, die jetzt hinter den Tauchrohren saßen. Der Kaufpreis betrug 1981 9.400 DM und stieg bis 1983 auf 10.000 DM. Nun war im Hinterrad endlich ein breiterer Reifen in der Dimension 120/90 H 18 montiert, der haltbarer war als die schmale Ursprungsbereifung. Im Motorsport war Ducati damals mit der Pantah recht erfolgreich 1980 und '81 wurde die Deutsche Meisterschaft gewonnen und 1981 auch die TT2-Weltmeisterschaft.

Der sportlichen Pantah wurde die 600 TL zur Seite gestellt, die auf dem Mailänder Salon 1981 präsentiert wurde. Die TL sollte den Tourenfahrer ansprechen und wurde mit einer kleinen Cockpit-Verkleidung mit Rechteckscheinwerfer und Koffern gezeigt. Der Motor war nahezu baugleich wie in der Pantah, aber

Rechts: Bei diesem Schnittmotor kann man gut das Zahnrad sehen, das die Zwischenwelle antreibt. Auch die Schwingelagerung neben dem Ritzel ist gut zu erkennen. Der Schwingenbolzen wird bei dieser Konstruktion durch das Motoröl geschmiert.



Unten: Ducati 600 TL.



wieder mit seilzugbetätigter Kupplung. Beim Fahrwerk gab es ein paar Änderungen, wie kleinere Bremssättel und einfachere Stoßdämpfer. Bei diesem Modell war halt der Rotstift angesetzt worden. In der Serie fehlten dann schließlich die Koffer. Neu war auch die XL 350. Die 350er war entstanden, weil in Italien Motorräder über 350 ccm mit einer Luxussteuer belegt wurden. Der kleine Motor verfügte über ein Hub/Bohrungsverhältnis von 51/66 mm (349 ccm) und war mit 10,3:1 höher verdichtet als die größeren Triebwerke. 30er Vergaser sorgten für die Gemischzubereitung und während im Ausland 40 PS versprochen wurden, wurde aus versicherungstechnischen Gründen in Deutschland eine 27 PS Variante offeriert. Waren bei der TL Verkleidung, Tank, Seitendeckel und Sitzbank neu, hatte die XL Tank, Seitendeckel und Sitzbank von der Pantah übernommen und dazu die gleiche Verkleidung wie die TL erhalten. In Deutschland sollte der Preis 7.200 DM betragen.

Mit der 350 SL Pantah wurde der kleine Motor ein Jahr später auch in der Pantah angeboten.

1983 zeigte Cagiva mit der 750 Elefant die erste Cagiva mit Ducati Motor, die ein Jahr später als Elefant 650 auf den Markt kam. Dazu wurde die Cagiva Alazzurra 650 vorgestellt. Die Elefant war eine Enduro, mit der auch an der Rallye Paris-Dakar teilgenommen werden sollte und die Alazzurra basierte auf der Pantah, war aber eher ein Tourensportler mit Halbschale. Der Motor hatte nun ein Hub/Bohrungsverhältnis von 61,5/82 mm (649 ccm) und leistete in der Alazzurra 50 (56) PS, die Elefant wurde mit 50 PS angeboten. Gleichzeitig wurde natürlich auch die Pantah auf 650 ccm aufgestockt, hier wurden aber 56 PS angegeben. Die Preise betrugen 1985 11.590 DM für die Elefant, die Alazzurra kostete 8.970 DM und für die Pantah mußte das Konto um 10.114 DM erleichtert werden. Zu diesem Zeitpunkt war übrigens Hein Gericke Importeur für Cagiva/Ducati.

Als neues Topmodell der Ducati-Modellpalette wurde die 750 F1 Replica, mit der Ducati sozusagen der TT-Siege von Toni Rutter und den Erfolgen bei den Langstreckenrennen ge-



Cagiva Alazzurra 650 im Originalzustand.



Ducati 750 F1 der ersten Serie. Noch mit der einfacheren Gabel, starren Brems-scheiben und dem Cockpit der Pantah.

dachte, entworfen. Rutter hatte den Titel des TT-Formel 2-Weltmeisters viermal hintereinander gewonnen. Die in den italienischen Farben lackierte F1 war ein reines Sportgerät mit Vollverkleidung und Einzelsitz, das 75 PS leisten sollte, mit 185 kg Leergewicht recht leicht war und 220 km/h Höchstgeschwindigkeit erzielen sollte. Hier wurde der Hubraumzuwachs durch einen auf 61,5 mm verlängerten Hub und eine auf

88 mm vergrößerte Bohrung erzielt. Mit 20.000 DM war die F1 alles andere als preiswert.

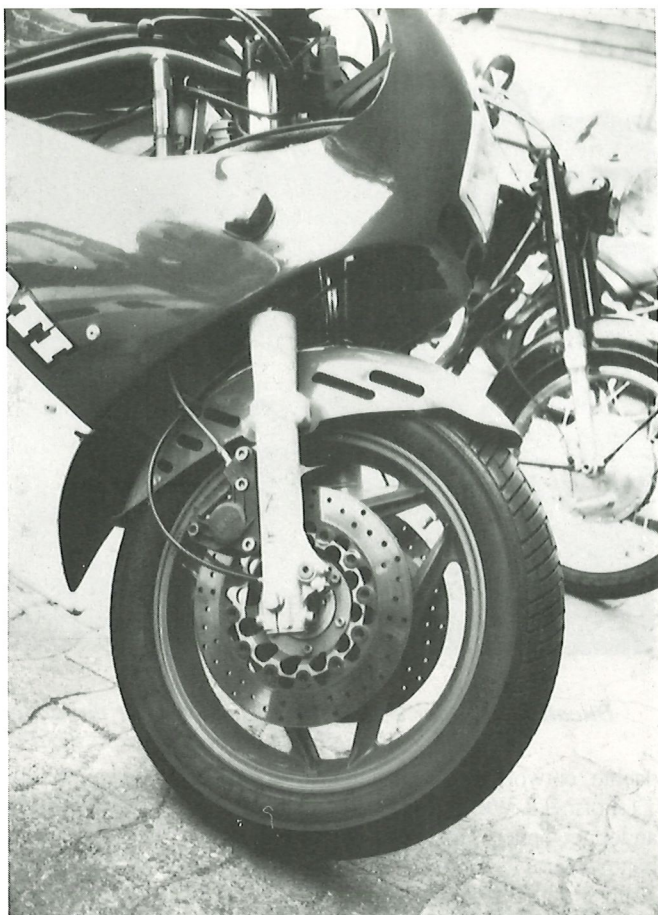
Die F1 hatte einen neuen, roten Gitterrohrrahmen in dem der schwarz lackierte Motor hing, der größtenteils von einer Vollverkleidung verdeckt wurde. Mit 9,3:1 war der Motor niedrig verdichtet. Beim Vorserienmodell atmete der Motor durch offene 36er Vergaser ungefilterte Luft, die durch eine laute 2in1-Auspuffanlage wieder ins Freie geblasen wurde. Mit 64 PS war die gemessene Motorleistung etwas enttäuschend und mit 201 km/h blieb die getestete Maschine auch deutlich unter der Werksanga-

be von 220 km/h zurück.

Das Vorderrad hatte einen Durchmesser von 16 Zoll, während hinten eine 18 Zoll-Felge verbaut war. Wer bei dem hohen Preis feinste Zutaten erwartete, wurde herb enttäuscht. Hatte die Werksmaschine eine Marzocchi-Gabel mit Verstellmöglichkeiten, Vierkolbenbrems-sättel und schwimmende Brems-scheiben, war nichts davon an der Serienmaschine zu finden. Anstelle der leichten Alu-Schwinge mit progressiver Monoshockfederung war eine Cantilever-Stahlschwinge verbaut und die Bremsmomentabstützung hinten fehlte. Auch hatten die erste F1 Replica keine Trockenkupplung. Der Preis war für dieses angebliche Replica deutlich überhöht. Später erhielt die F1 eine bessere Gabel, schwimmende Brems-scheiben und eine Trockenkupplung, aber von einer Werks-replica war die Maschine noch weit entfernt. Das sah wohl auch Ducati ein und bot zwei Sondermodelle an. Einmal die Montjuich, benannt nach der spanischen Rennstrecke, auf der Ducati 1983 und 1994 einen Sieg erzielen

konnte. An diesem Motorrad waren dann endlich die ersehnten Teile von Anfang an verbaut. Eine Telegabel mit verstellbarer Dämpfung und mechanischem Antidive, Brembo-Vierkolbensättel mit schwimmenden Bremsscheiben (auch die hintere Bremsscheibe war schwimmend gelagert), geschraubte Marvic-Verbundräder und eine Alu-Schwinge gehörten zur Serienausstattung. Um die Leistungsausbeute zu erhöhen, waren offene 40er Vergaser montiert. Dazu wurden schärfere Nockenwellen verbaut und die Ventildurchmesser vergrößert. Die Verdichtung war auf 10:1 hochgesetzt worden. Doch von den angestrebten 96 PS blieben auf dem Rollenprüfstand nur 66 PS übrig. Kein tolles Resultat, aber immerhin wurde die Montjuich mit 214 km/h gemessen und war damit 12 km/h schneller als die F1. Aber war das die geforderten 24.000 DM wert? Die nächste Variante war die Laguna Seca, die in

einer Kleinserie von 300 Stück gebaut werden sollte. Wieder war der Name einer Rennstrecke gewählt worden, diesmal der amerikanisch Kurs, auf dem Marco Luccinelli gewonnen hätte. Wieder wurden die Steuerzeiten verändert, diesmal um mehr Leistung im mittleren Drehzahlbereich zu erzielen. Die Spitzenleistung sollte nun angeblich 85 PS betragen. Der Laguna Seca fehlten die Verbundräder und auch die schwimmenden Bremsscheiben wurden nicht mehr verwendet. 22.490 DM kostete diese Duc damals bei dem neuen Importeur Teichert. Der Preis für die F1 war auf 14.990 DM gesenkt worden.



Die F1 wurde nachträglich u. a. durch eine verstellbare Gabel und schwimmende Bremsscheiben aufgewertet.

Dazu gab es noch einen kleinen Ableger der 750 F1, nämlich die 350 F3. Optisch entsprach sie der F1, hatte den Motor der 350 Pantah und war mit einer Nennleistung von 42 PS angeeignet. Bremsanlage, Gabel und Reifen waren kleiner dimensioniert als bei der F1 und auf den Ölkühler hatte man verzichtet. In Deutschland wurde die F3 wahlweise mit 27 PS verkauft, der Preis betrug 9.990 DM.

Außer der F3 wurde auch die Cagiva Alazzurra mit dem 350er-Triebwerk angeboten, in Deutschland mit den obligatorischen 27 PS.

Im nächsten Heft werden wir die Geschichte der Ducatis mit Zahnriemen fortsetzen.

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!

August

18.08.-20.08.95

Treffen der Gruppo Moto Guzzi Finlandia bei Kannonkoski/Finland.

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

18.08.-20.08.95

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

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

18.08.-21.08.95

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

Info: Moto Guzzi Club, Louisevej 5, DK-3050 Humlebaek, Dänemark.

19.08.-20.08.95

Ducati-Clubrennen in Assen/Holland mit internationalen Viertaktrennen.

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

19.08.-20.08.95

15. Treffen des Laverda Club Schweiz im Baselland.

Info: Tel. 056281830, Schweiz.

25.08.1995

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

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

25.08.-27.08.95

8. Treffen der Freunde italienischer Motorräder Trossingen auf dem Stock-Car Gelände Trossingen.

Info: 07425/4910.

25.08.-28.08.95

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

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

26.08.-28.08.95

Walliser-Weekend des Ducati-Club-Schweiz.

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

September

01.09.-03.09.95

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

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

01.09.-03.09.95

6. Laverda Eifel Treffen in Daun-Pützborn.

Info: C. Radermacher, A. Joest, Zur alten Fähr 37, 53721 Siegburg, Tel. 02241/387800.

01.09.-03.09.95

11. Internationales Moto Guzzi Treffen im Allgäu.

Info: Moto Guzzi Club Friedrichshafen e.V., Eschenstr. 10, 88069 Tettnang.

01.09.-03.09.95

Northern Rally des Ducati Owners Club Großbritannien im Lido Caravan Park, Knaresborough/Großbritannien.

Info: David Chambers, Tel. 01302/784091, Großbritannien.

01.09.-03.09.95

5. Ohio Plain and Casual Rally des Moto Guzzi National Owners Club in Shreve, Ohio/USA. Info: Tel. 614/537/2010, USA.

03.09.1995

Veteranenteilemarkt in Settimo Torinese (TO)/Italien.

Info: Club Antiche Passioni, Via Leini 43, I-10036 Settimo Torinese, Italien.

08.09.-09.09.95

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

Veranstaltungskalender

08.09.-10.09.95

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

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

08.09.-10.09.95

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

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

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.

10.09.1995

Veteranenteilemarkt bei Rimini/Italien.

Info: Museo Nazionale del Motociccolo, Superstrada Rimini-San Marino, I-47037 Rimini, Italien.

15.09.-17.09.95

14. Internationales Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Belgien in Lommel Kerkhoven. Info: Van Vossel Luc, Kapellestraat 59, B-9240 Zele, Tel. 052/450614, Belgien.

15.09.-17.09.95

7. Italiener-Treffen des Moto Guzzi Clubs Olpe/Biggensee e.V. in Elben bei Gerlingen.

Info: Ralf Böhm, Thomasstr. 12, 57482 Wenden-Ottfingen, Tel. 02762/6415 (ab 18.00 Uhr).

16.09.-17.09.95

Moto Guzzi Treffen in Mandello del Lario/Italien mit Werksbesichtigung bei Moto Guzzi.

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

16.09.-17.09.95

Veteranenteilemarkt in Alessandria/Italien.

Info: Veteran Car Club Pietro Bordino, Via Pisacane 9, I-15100 Alessandria, Italien.

17.09.1995

Benelli-Tag in Pesaro.

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

23.09.-24.09.95

Herbsttreffen des Moto Guzzi Club Großbritannien in Lutterworth/Großbritannien.

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

23.09.-24.09.95

Westschweizer-Weekend des Ducati-Club-Schweiz.

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

23.09.-24.09.95

Veteranenteilemarkt auf der Rennstrecke von Imola/Italien.

Info: C.R.A.M.E., c/o Bruno Brusa, Via Zanotti 3/D, I-40026 Imola, Tel. 0039/542/41900, Italien.

29.09.-01.10.95

18. Einzylindertreffen des Moto Guzzi Falcone Clubs.

Info: Harald Stränz, Tel. 040/7223606.

Oktober

07.10.1995

14. Internationales Ducati-Treffen in Thal bei Feldkirchen/Bayern.

Info gegen Rückporto bei: Ducati-Club München, Wolfgang Göbel, Beethovenstr. 16, 82110 Germering, Tel.: 089/8411415.

07.10.-08.10.95

Veterama in Mannheim.

Info: Veterama GmbH, Rheingaustr. 21, 68526 Ladenburg, Tel. 06203/13507.

07.10.-08.10.95

1. Veteranenteilemarkt in Cosenza/Italien.

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

08.10.1995

Veteranenteilemarkt bei Rimini/Italien.

Info: Museo Nazionale del Motociccolo, Superstrada Rimini-San Marino, I-47037 Rimini, Italien.

13.10.-15.10.95

Treffen des MV Agusta Club in Düren.

Info: MV Agusta Club e.V., Helmut Krings, Tel. 02421/65051, Fax 81023 oder Anke Mündorfer, Tel. 0621/379569 oder Hubert Cremer, Tel. 02421/64197.

Veranstaltungskalender

21.10.-22.10.95

Veteranenteilemarkt in Pesaro/
Italien.

Info: Tel. 0541/756706, Italien.

November

04.11.-05.11.95

Veteranenteilemarkt in Rimini/
Italien.

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

12.11.1995

Veteranenteilemarkt bei Rimini/
Italien.

Info: Museo Nazionale del Moto-
ciclo, Superstrada Rimini-San
Marino, I-47037 Rimini, Italien.

21.11.-26.11.95

EICMA MOTO 95, Internatio-
nale Motorradausstellung in Mai-
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 Novegro
bei Mailand im Parco Esposizio-
ni di Novegro beim Flugplatz
Linate/Italien.

Dezember

07.12.-17.12.95

Motor Show Bologna/Italien.

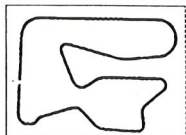
Info: Promotor, Via Milazzo 30.
I-40121 Bologna, Tel.: 0039/51/
558260, Fax: 0039/51/558464,
Italien. 15.12.1995

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

MOTALIA

die Zeitung mit dem
größten Terminkalender
für italienische Motor-
räder immer zur Monatsmitte.

TCL-MOTO



Corse per tutti
15. und 16. September 1995

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 Reinstrecke 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

Forever Young

oder wie alte Wünsche doch noch in Erfüllung gehen

Angefangen hat alles 1985, als ich ernsthaftes Interesse für eine der letzten Le Mans III entwickelte. Für sage und schreibe 9.900,- DM waren die roten Renner massenhaft zu haben. Einige Geschäfte hatten zwischen vier und acht Maschinen.

Also Händler abgefahren, wo man so etwas mal Probe fahren könnte (war damals noch häufig möglich). Gleich beim Ersten wurde man dann als Besitzer einer CX 500 von anderen Guzzi-Kunden nur freundlich belächelt. „Durchlauferhitzer“ oder „Güllepumpe“ waren damals weit verbreitete Begriffe für eine CX.

Der Eindruck, vielleicht doch nicht ganz das richtige Motorrad zu haben, verstärkte sich dann auch bei mir immer mehr, besonders dann, wenn man versuchte, ein paar Kilometer Landstraße hinter einer Le Mans herzufahren. Fahrwerksprobleme waren denen wohl unbekannt.

Die Probefahrt auf einer LM III mit meiner heutigen Frau war dann ein fürchterlicher Reinfall. Eine Eisenbahnstrecke kreuzte unsere kleine Ausfahrt, und von da an war das Thema Le Mans zumindest für meine Frau erledigt. Man hatte tatsächlich den Eindruck, an diesem Motorrad seien gar keine Stoßdämpfer montiert.

Es folgten Motorräder deutscher, japanischer und italienischer Herkunft. Eine Ducati S2

und eine Mille GT sollten in den nächsten Jahren mein Interesse an Italienern wachhalten. Die Duc habe ich „leider“ wegen mangelnder Alltagstauglichkeit und zu hohen Inspektionskosten, die Mille GT wegen allerlei Verarbeitungsmängeln nur jeweils zwei Sommer gefahren.

Schon fast am Ende meines Motorradfahradaseins angelangt (wollte eigentlich schon aufhören), meldete sich nach fast zehn Jahren ein hartnäckiger Virus zurück, der die Pleiten, Pech und Pannen mit allen Motorrädern überlebt hatte.

Als mittlerweile nur noch Solofahrer (Familie) sollte es jetzt endlich eine Le Mans sein. I, II oder III war die Frage, doch nach dem Motto „wenn schon - denn schon“ entschied ich mich für eine 78er LM I im Originalzustand. Obwohl optisch miserabel habe ich sie die Saison 94 erstmal gefahren wie übernommen und bin mit jedem Kilometer mehr geradezu von dieser Maschine begeistert. Leistung genug (verstehe sündhaft teure Tuningmaßnahmen eigentlich nicht), ein Fahrwerk, welches gegenüber meinen bisherigen

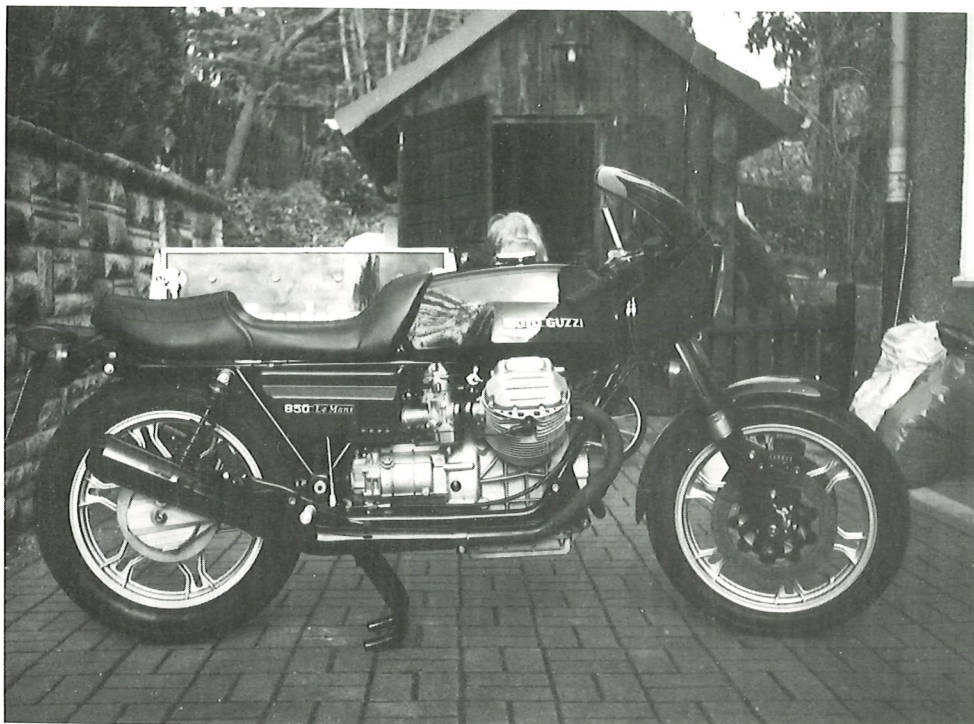


H.S. Motorradtechnik

LAVERDA - DUCATI
NORTON - CAGIVA
MOTOPIST-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



Motorrädern die Note 1 verdient, lassen den etwas hohen Liebhaberpreis vergessen. Die Baureihe Le Mans I braucht nach meiner Meinung also nach fast 20 Jahren den Vergleich mit anderen Motorrädern nicht scheuen.

Was vielleicht viele Le Mans-Fahrer schon mal zum Ausdruck bringen wollten, möchte ich an dieser Stelle einmal anmerken. Es ist vollkommen unverständlich, warum man in Mandello dem Leistungswahn erlegen ist (Ducati ist eh nicht mehr einzuholen). In der heutigen „Neo-Klassik“-Zeit, in der eher weniger als mehr Hubraum, weniger Spitzenleistung und mehr Durchzug gewünscht sind, fragt man sich, ob die Guzzi Leute nicht besser beraten wären, ein solch ewig jung gebliebenes Motorrad wie die LM I wieder herzustellen? (siehe Erfolg Mille GT, 1000 S).

Natürlich insgesamt besser verarbeitet und überarbeitet (Elektrik, Federelemente, Sitzbank, Gasgriff) evtl. mit Einspritzung und Katalysator käme solch ein Motorrad mit 850

ccm heute genau richtig. Für Geräuschprobleme ist übrigens die Firma Porsche sicherlich die beste Adresse (siehe Harley Davidson).

Wenn solche Marktlücken nur von anderen Motorradherstellern erkannt werden, wird es wohl bald eine italienische Motorradschmiede weniger geben.

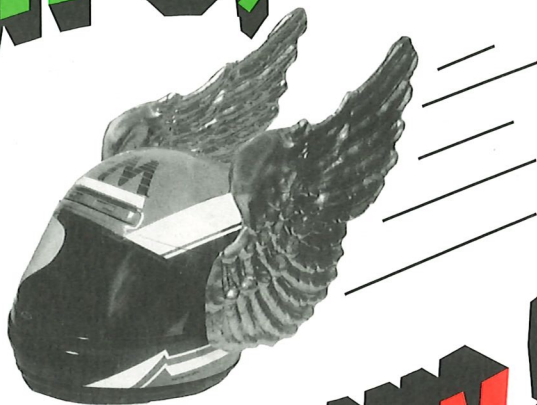
Zurück zu meiner Le Mans. Die habe ich im Winter einer Schönheitskur unterzogen (im Originalzustand versteht sich). Vielen Dank nochmal den freundlichen Leuten von MTS Ricambi für die gute Beratung und Ausführung aller Arbeiten.

In der Hoffnung, daß die Adler noch lange fliegen und den Guzzi-Leuten mal zündende Ideen kommen, grüßt alle Italo-Fahrer Hubertus Kleinsorge

P.S. Wer hat Lust, im Raum Hagen, Märkischer Kreis eine Interessengemeinschaft Le Mans/Club/Stammtisch oder ähnliches ins Leben zu rufen. Bitte melden. Tel. 02331/51385.

D U C A T I. Sportgeist inclusive

TEMPO,



MANN!

TEMPO, MANN ! Das ist ganz eindeutig der Lieblingsspruch unseres Lagerleiters. Weil die Zeit drängt und der Kunde nicht warten soll. Wer bei Stein-Dinse bestellt, hat in aller Regel 24 Stunden später

seine Ersatz- oder Zubehörteile für seine Ducati. Durchweg gute Preise durch Direktimporte ohne Zwischenhandel aus Italien können wir fest zusagen. Jetzt Katalog anfordern. Kostenlos. Postkarte genügt.



STEIN-DINSE GmbH

Im Alten Dorfe 3 f • 38112 Braunschweig

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

WER SONST ?!

Hier gibt es Motalia

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

J. & R. Motopoint	Bergstr. 12	08340	Schwarzenberg
Esso Station am Flughafen	Tempelhofer Damm 20	12101	Berlin
A.T.T. Autotechnik Tiedemann	Lichtenrader Damm 271	12305	Berlin
Fa. Polo	Spaldingstr. 160	20097	Hamburg
Reifen Salewski	Hamburger Landstr. 19 a	21357	Bardowick
Hein Gericke	Flämische Str. 18	24103	Kiel
WIMI	Alte Lübecker Chaussee 44	24113	Kiel
Motorradschmiede Lehmsiek	Harzhoferweg 47	24361	Lehmsiek
H.S. Motorrad-Technik	Gutenbergstr. 48	24536	Neumünster
Schräglage	Ammerländer Str. 63	26203	Wardenburg
Topspeed	Hering Str. 5	26506	Norden
Andre Vaut	Steinkamp 5	27446	Selsingen
H. Bergel	Weserstr. 193a	27572	Bremerhaven
Klaus Bernert Motorradzubehör	Gesselnerstr. 1	33106	Paderborn-Elsen
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	33649	Bielefeld
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	38112	Braunschweig
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	40211	Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	41466	Neuss
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

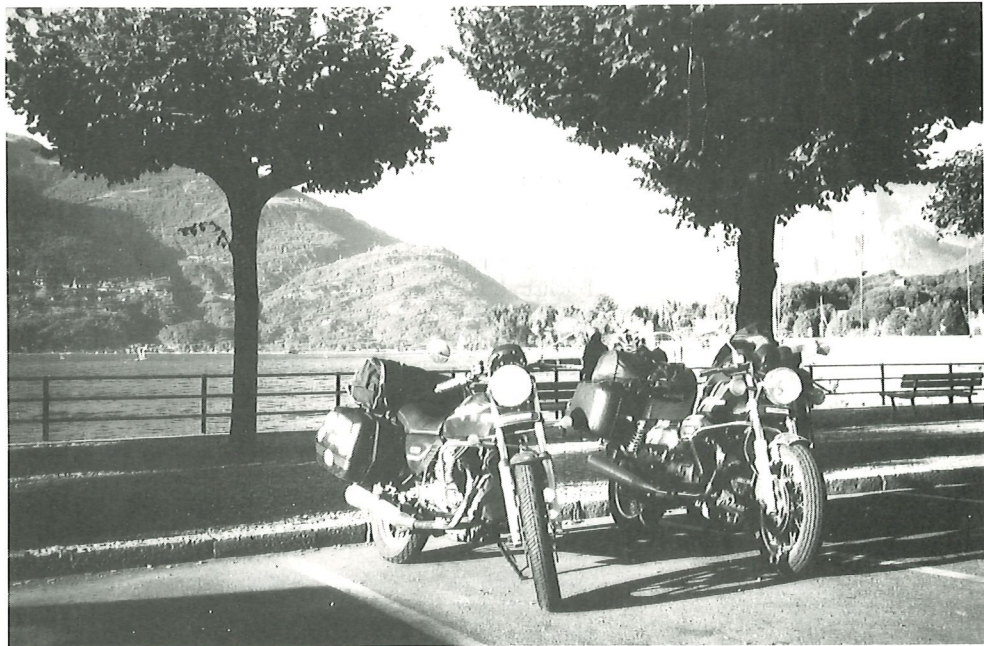
Wir bieten Händlern und Clubs die Möglichkeit, Jahresabonnements über je 5 Hefte im Monat für 150,-DM oder über je 10 Hefte im Monat für 250,-DM abzuschließen. Jeder Händler, der sich hierzu entschließt und die Hefte in seinem Geschäft verkauft, wird in diese Liste aufgenommen.

Campingplatz in Sferacavallo, 10 km entfernt von Palermo, mitten in der Nacht: Seltsame Geräusche lassen mich plötzlich aus dem Schlaf aufschrecken. Verschiedene Männerstimmen flüstern rund ums Zelt, genau da, wo meine neue 1000 S steht, geben leise Kommandos verbunden mit gedämpften mechanischen Geräuschen. Mafia - ist das Wort, das in meinem Kopf dröhnt. Was tun? Plötzlich kann ich eine deutsche Stimme aus dem Gemurmel heraushören. Erst nach einigen Sekunden wird mir klar, was sie mir sagen will: Es ist Claudia, und sie sagt zu mir „Wach endlich auf, du faules Stück! Heute ist unser erster Urlaubstag und wir wollen noch an den Comer See fahren heute!“ Palermo, Sizilien, alles nur geträumt?!?

Sizilien-Tour 1993

September ist es wieder geworden, und der Sommer verabschiedet sich so langsam in unseren Breiten. Da hilft nur eins, nämlich mit den Schwalben nach Süden ziehen. Statt unserer nichtvorhandenen Flügel werden Claudia und ich auf unseren Guzzis fahren. Claudia fährt auf der guten alten V 65 die schon ca. 60.000 km auf dem Tacho hat und ich darf endlich meine neue 1000 S mit in den Urlaub nehmen. So gut ausgerüstet kann uns nichts mehr aufhalten...

Sonntag früh, wenn alle noch schlafen, fahren wir schon auf der Autobahn Richtung Süden. Es ist gar nicht weit von Heilbronn bis in die Alpen, und zum Mittagessen gibts schon Schweizer Spezialitäten. Das Wetter hat uns den Abschied von der Alpennordseite nicht schwer gemacht. Es regnet und hat Temperaturen zwischen 5 und 10 Grad, wenigstens Plus. Nachdem wir so über den Splügenpass geschlortert sind (bei Sonne muß der ganz toll sein), verbringen wir den ersten



Abendstimmung am Comer See.

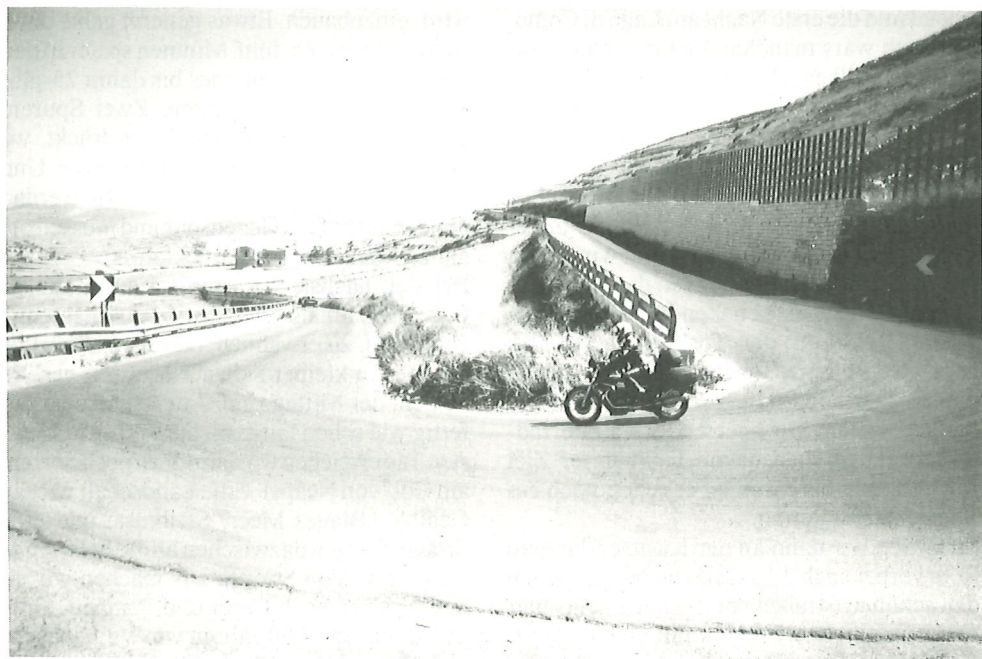
Abend und die erste Nacht am Lago di Como. Für mich wars manchmal ganz schön spannend, die vollbepackte 1000er an den Lenkerstummeln um die nassen Kehren zu bugsieren, nachdem ich bisher die 180 Kilo der V65 gewöhnt war. Der Abend hat uns dann für alles entschädigt. Die Berge, die den See umrahmen, werden von der Sonne angestrahlt, die Wolken sind weg und wir freuen uns riesig auf die kommenden drei Wochen. Ein paar Tage später haben wir die touristischen Highlights der Toskana hinter uns gebracht. Florenz, Pisa und Siena sind die großen Stationen. Nach so viel Kultur und Städten wollen wir aber endlich Motorradfahren. Abgesehen davon heißt unser Ziel Sizilien, und bis dahin ist es schon noch ein Stückchen zu fahren.

So fahren wir dann an der Küste entlang an Rom vorbei nach dem Golf von Neapel. Nach den schönen Straßen der Toskana gehts hier meist über Schnellstraßen mit viel Verkehr. Besonders romantisch ist es hier nicht. Ein besonderes Erlebnis ist aber ein Stau auf einer italienischen Autobahn kurz vor Neapel. Nein, ich muß vorher beginnen. Um möglichst schnell nach Sorrent zu kommen, sind wir bei Rom auf die Autobahn. Die 150 Kilometer bis Neapel wollen wir in einer guten Stunde hinter uns bringen. Plötzlich kommt uns der Gegenverkehr mit Licht und laufenden Scheibenwischern entgegen. Der Himmel verfinstert sich. Es donnert und blitzt und regnet wie aus Gieskannen. Also rein in die Regenkombi. Besonders reizvoll, da es in Italien keine Standspur auf der Autobahn gibt. Nach einer halben Stunde ist der Spuk vorbei. Also raus aus der Regenkombi. Als ich voller Begeisterung beim Anfahren vom 2. in den 3. Gang schalten will, ist auf einmal der Widerstand am Gasgriff weg. Ca. 10 Sekunden brauche ich, um zu wissen, daß der Gaszug futsch ist. Also erstmal die Kiste auseinandernehmen. Zum Glück habe ich das passende Stück dabei. Besonders unpraktisch finde ich, das beide Vergaser zerlegt werden müssen, um ein kleines Fuzzelstück von Gaszug, das oben am Griff eingehängt

wird, einzubauen. Etwas genervt gehts dann weiter. Bis wir ca. fünf Minuten später in den chaotischsten Stau meines bis dahin 25-jährigen Erdendaseins geraten. Zwei Spuren, vier Autos nebeneinander. Jeder drückt, wo er nur kann. Irgendwann sind wir vorne. Und glauben nicht, was wir sehen! Wir werden umgeleitet auf die Gegenspür und müssen die ganze Kacke wieder zurückfahren...

Bei der nächsten Ausfahrt staut sich das Ganze nochmals eine Stunde. Ich hab ganz vergessen, zu erwähnen, daß etwa alle halbe Stunde ein kleiner Schauer über uns ergeht. So geht der Mittag rum. Am Abend sind wir fertig wie schon lange nicht mehr. Am nächsten Tag erreichen wir dann doch noch Sorrent am Golf von Neapel. Eine Landschaft wie ein Gedicht. Blaues Meer, Steilküste und eine Straße, die sich dazwischen an die Felswände klammert. Von Sorrent aus machen wir einen Ausflug nach Capri und Pompeji, einer Stadt, die vor 2000 Jahren von Vulkanasche bedeckt und konserviert worden ist.

Wir bleiben einige Tage hier, genießen das schöne Wasser, Pasta und Frascati. Sorrent ist ein Urlaubsort, der schon die Engländer um die Jahrhundertwende begeistert hat. Deshalb stehen hier auch tolle, alte Hotels. Viel gemächlicher geht es auf der gegenüberliegenden Seite dieser Landzunge zu. Hier liegt Amalfi, an den Hang hingeklebt, darüber die Felsen und darunter das Meer. Hier sind unsere Motorräder und wir beide in unserem Element. Leider stört uns hin und wieder die hohe „Luftfeuchtigkeit“. Das heißt, daß es so ziemlich jeden Tag einmal (mindestens) regnet. Zum Teil zum ersten Mal seit 6 Monaten... wie schön für die Italiener. Außer der Nässe hat der Regen aber noch einen Nachteil: Die Straßen werden so schmierig und glatt, daß wir manche Strecken nur noch mit Schrittgeschwindigkeit fahren können. Das dies kein Witz ist, hat uns ein Lancia bewiesen, der ca. 50 Meter vor uns in einer Linkskurve eine Drehung um 180 Grad hinlegte. Danach hätten wir am liebsten die Stützräder ausgefahren. Dafür werden wir von der Küstenstraße zwischen Sapri und dem Golf von



Schön aber rutschig.

S. Eufemia voll und ganz entschädigt. Die S 18 ist hier für mich eine der Traumstraßen geworden: ... mit niedriger Drehzahl durch die vielen, langgezogenen Kurven schwingen, einsame Örtchen und tiefe Schluchten, aus denen das blaue Meer heraufblinkt. Es gibt fast keinen Verkehr, ich kann zügig und gleichmäßig fahren. Es ist angenehm warm, wenn auch nicht ganz wolkenlos. Es ist erst morgens 10 Uhr, ich habe gut gefrühstückt und fühle mich angenehm und kräftig genug, um bis zur Abenddämmerung durchzufahren. Der Motor der 1000er Guzzi liefert seine Leistung locker bei niederen Drehzahlen und das Motorrad liegt auf der Straße wie ein Brett. Wenn die Straße ansteigt, fühle ich die kühlere Höhenluft und hole tief Atem. Ich rieche die vielen Gräser und Blumen, die hier oben Platz zum Wachsen haben. Eigentlich ist es alles viel zu schön und interessant, um daran vorbeizufahren. Aber die Ferne lockt und zieht mich in ihren Bann. Es ist das tollste Gefühl, jetzt zu spüren, lebendig zu

sein. Zu fahren, zu atmen, Gas geben, schalten, riechen, hören und sehen. Und zu hoffen, daß diese tolle Straße niemals endet...

Am nächsten Tag sind wir dann wirklich da. Sizilien liegt zum Greifen nahe, nur getrennt durch eine 30-minütige Überfahrt mit der Fähre. Italienischer kann es kaum irgendwo sein. Kein Regen mehr, dafür Autofahrer, die... ach lassen wird das. Die Leute sind unheimlich freundlich und man wird schneller von einer Mama (leider nur von den älteren) abgeknutscht, als einem lieb ist. Zuerst fahren wir nach Taormina, das zurecht ein Touristenhighlight auf Sizilien ist. Der Blick über die griechischen Theaterruinen auf den qualmenden Vulkan Aetna bei untergehender Sonne kann einen die böse Welt vergessen lassen. Wir umrunden in den nächsten Tagen die Süd- und Ostküste mit vielen Schwimmeinlagen im angenehm warmen Meer. Hier gibt es auch genügend schöne Zeltplätze, die man im Landesinneren der Insel allerdings vergeblich sucht. Wir sind

nun ca. 3.000 Kilometer gefahren. Bei einem kleinen Routinecheck der zwei Guzzis kann nichts Nachteiliges festgestellt werden.

Eine Tour bringt uns auf über 3.000 Meter hoch übers Meer, ganz in die Nähe des Aetna-Kraters. Die Straße führt von Meereshöhe über unzählige Kurven zuerst durch Waldgebiete und weiter oben durch karge Lavafelder. Ganz entfernt am Horizont läßt ein blauer Schimmer das Meer erahnen, in dem wir am selben Abend noch schwimmen waren.

Dann bleiben wir noch einige Tage am Strand von Agrigento. Es gibt Sonne, Gelati und Vino im Überfluß. Aber so langsam schleicht sich das Ende unseres Urlaubs näher. Wir durchqueren die Insel von Süd nach Nord, um uns noch Palermo anzuschauen. Dieser Hafenstadt wird nachgesagt, der größte Drogen- und Waffenumschlagsplatz in Europa zu sein. Wir hüten unsere zweirädrigen Lieblinge wie die Augäpfel. Palermo-Innenstadt besuchen wir mit dem Bus. Es geht auch alles

gut, außer daß ein paar aggressive Ameisen den Boden unseres Zelttes mit einem schicken Lochmuster versehen.

Der Rest ist dann schnell erzählt. Eine Fähre der Sicil-Ferries bringt uns innerhalb 20 Stunden nach Genua. Von da ab kommts dann übel: Hochwasser in Norditalien und wolkenbruchartige Regenfälle begleiten uns bis vor die Haustür. Und so sind wir nach drei Wochen doch auch ein bisschen froh, wieder heil zu Hause angekommen zu sein.

Beide Motorräder liefen problemlos, außer dem Gaszug der 1000 S. Aber das ist auch kein Beinbruch, wenn man Ersatz dabei hat. Und auch in Italien nur zu empfehlen, denn vor allem im Süden ist weit und breit keine Guzzi-Werkstatt zu finden. Als Reiseführer kann ich das Reisehandbuch „Sizilien“ vom Velbinger-Verlag empfehlen. Darin werden unzählige Infos zu Land, Leute, Essen usw. auf lockere Art vermittelt. Den Preis von DM 36,- sind die knapp 600 Seiten wirklich wert. Albrecht Trölsch



Küstenstraße am Golf v. S. Eufenia.

Castiglioni zum Präsidenten gewählt

Der Cagiva Miteigentümer Claudio Castiglioni wurde zum Präsidenten des Nationalen Verbandes der Motorrad-, Fahrrad-, Teile- und Zubehörhersteller gewählt. Diesem Verband gehören 116 Produzenten der italienischen Zweiradbranche an. Castiglioni löst damit Michele Bianchi ab, der dieses Amt zehn Jahre lang inne hatte.

Piaggio Sfera 125 Roller

Piaggio ist der größte Rollerhersteller Europas und hat alleine von dem Modell Sfera in den Hubraumvarianten 50 und 80 ccm mehr als 250.000 Einheiten verkauft. Nachdem man 49 Jahre lang Zweitakt-Roller angeboten hat, wurde nun mit der Sfera 125 ein Viertaktroller präsentiert. (Der Trend zu Viertaktrollern, die sich momentan bei den meisten Herstellern in der Entwicklung befinden oder vor kurzem auf den Markt gekommen sind, liegt an den immer strenger werdenden Gesetzesvorgaben in bezug auf Abgas und Geräuschwerte.)

Die Präsentation der großen Sfera wurde gleichzeitig zur Modellpflege genutzt, so wurde der Blinkerschalter modifiziert, die Sitzbankarretierung verbessert und die Trommelbremse im Vorderrad wurde durch eine Scheibenbremse ersetzt.

Der luftgekühlte Einzylinder-Viertaktmotor leistet 12 PS (9 kw) bei 7.750 U/min und verfügt über eine obenliegende Nockenwelle, die zwei Ventile betätigt, der Hubraum beträgt 124 ccm und wie fast bei allen Rollern kommt hier ein Automatikgetriebe zum Einsatz. Der Motor kann mit Kickstarter oder elektrischem Anlasser gestartet werden. Die Höchstgeschwindigkeit wird knapp unter 100 km/h liegen und der Verbrauch soll nur zwei Liter auf 100 km betragen! Piaggio bietet den Sfera 125 für 4.950 DM an.

Aprilia RV 900 verzögert sich

Bei der Entwicklung der neuen Aprilia, die vermutlich RV 900 heißen sollte, hatten die Ingenieure das Reglement der Superbike-WM als Ziel, da die Maschine dort gegen die erfolgreichen Ducatis antreten sollte. Nachdem die FIM nun die Mindestgewichte für Zweizylinder erhöht hat und laut über eine Änderung des Hubraumlimits für Zweizylinder nachgedacht wird, ist das Aprilia-Projekt zunächst ins Stocken geraten. Aprilia will nun anscheinend erst einmal abwarten, wie das endgültige Superbike-Reglement für 1996 aussehen wird. Dadurch kann die für den Mailänder Salon geplante Präsentation verschoben werden und auch die Teilnahme an der Superbike-WM wird dann wohl nicht 1996, sondern erst 1997 stattfinden. Auch Triumph und Harley-Davidson warten gespannt auf die Verkündung des endgültigen Reglements für die Superbike-WM.

Für die RV 900 hat Aprilia ein Alu-Fahrwerk entwickelt, das von der RS 250 abgeleitet wurde. Das Gewicht der Straßenversion soll unter 200 kg liegen und man erhofft sich von dem Zweizylinder mit Einspritzanlage und drei Zündkerzen pro Zylinder eine Leistungsausbeute von 120 PS.

Ducati 916 von Protar

Für alle, die gerne eine 916 hätten, denen aber das nötige Kleingeld fehlt, wird Protar ab November ein Fertigmodell im Maßstab 1:9 anbieten. Als weitere Fertigmodelle sind bei Protar folgende italienische Motorradmodelle im Programm: Ducati 851 SP, 851 Racing, 888 SP5, 888 Racing und Vespa 125 Primavera.

Dazu hat Protar auch einige Motorradmodell als Bausätze im Programm. Auch hier beträgt der Maßstab 1:9.

gehört - gesehen - gelesen

Ducati Senna endlich da

Das im letzten Winter vorgestellte Sondermodell Senna 916 ist endlich an die Importeure ausgeliefert worden. Bei der Senna handelt es sich um eine einsitzige 916 mit dem leichteren Alu-Heckrahmen. Ketten-schutz, Radabdeckungen, Airbox und der Kupplungsdeckel sind aus Kohlefaser. Von der SP stammt die vordere Bremsanlage mit schwimmenden Graugußscheiben und Stahlflexleitungen und das Öhlins-Zentralfederbein. Zu dem Motorrad soll noch ein Umrüstkit mit Carbonschalldämpfern und anderem Eprom-Chip gehören, der nachgeliefert werden soll. Der auffälligste Unterschied ist freilich die anthrazitgraue Lackierung mit roten Rädern und dem Senna-Schriftzug auf der Verkleidung. Die Senna wird in einer Kleinserie von 300 Stück gebaut. Ducati plant aber, in den nächsten zwei Jahren jeweils eine weitere Kleinserie dieses Sondermodells mit leichten Veränderungen anzubieten.

Guzzi 1100 Sport endlich in der Schweiz lieferbar

Ab August wird die 1100 Sport auch in der Alpenrepublik abgeboten werden. Dort wird die Guzzi serienmäßig mit Katalysatoren in den Farben, rot, schwarz und silber ausgeliefert. Dank des günstigen Lira-Kurses kann das Motorrad für 16.450 schweizer Franken angeboten werden.

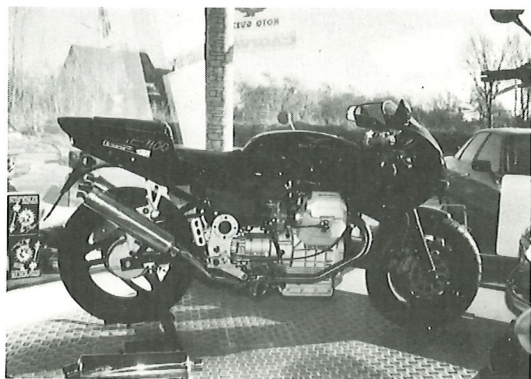
Ducati-Festival Schweiz

Auf der schweizer Rennstrecke Lignieres findet vom 8. - 9. September das 5. Ducati Festival des Ducati Club Schweiz statt. Gefahren wird in neun Klassen, die teilweise voll belegt sind. Aber wie uns der Veranstalter mitgeteilt hat, sind noch einige Startplätze für Einzylinder und Königswellen-Ducatis frei. Das Nennungsgeld beträgt 140 sFr. Weitere Informationen bei: Susi's Töff-Eggä, Hauptstr. 24, CH-8546 Islikon, Tel. 054/552180, Schweiz.

Ihr Spezialist für italienische Motorräder im Norden !

Claus Carstens

Auspuffschalldämpfer für
1100 Sport (aus Edelstahl)
bei uns ab 799,- DM



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

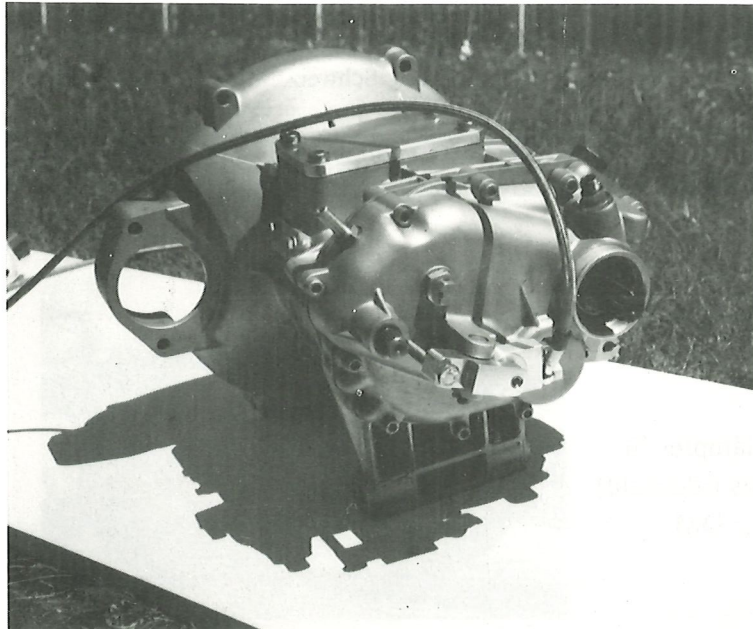
bassa-lunga Projekt

Teil II

Ja, die Fortsetzung kommt, wenn auch später als von mir selbst erwartet. Vom Abschicken des Teil I bis zum Erscheinen in MOTALIA beschränkte ich mich weitestgehend auf's Teilesammeln.

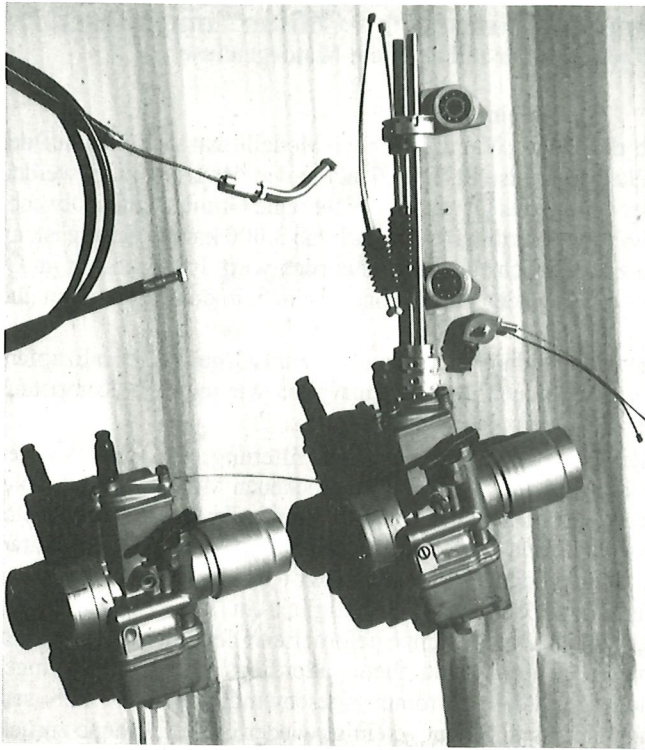
Fast wöchentlich kam ein Paket von Moto-Spezial, ich packte aus und sortierte, kam aber kaum zum Montieren. Es fehlte an der Zeit, aber auch immer wieder noch an Kleinteilen. So waren z. B. bald die Speichenräder mit den Flanschsaätzen da, doch die beim Moto-Spezial-Prototyp montierten Pirelli-Reifen gibt's nicht mehr. Da werd' ich wohl bald einen Brief aus Gomadingen bekommen, welche Reifen ich nun bestellen kann. Die Gabel ist komplett, nur in der unteren Gabelbrücke war kein Gewinde für den Lampenhalter. Da jeder bassa-lunga-Erbauer ja eine andere Lampe mit Halter verwenden kann, läßt man das Gewinde zunächst weg. Ich nehme die Louis-Lampe mit mittlere

rer Halterung, das Gewinde hat mir die Fa. Pieper, Minden geschnitten. Dabei geht's haarscharf zu, die aus dem Vollen gefrästen Brücken haben unten Aussparungen, da darf es beim Bohren keine Ausbrüche geben. Die Brücken selbst habe ich leicht polieren lassen, so daß sie glänzen, aber die Frässtruktur noch leicht zu sehen ist. Am Steuerrohr fehlte auch die Bohrung für das Lenkschloß, weil es wohl an den Guzzi-Rahmen verschieden angesetzte Lenkschlösser gibt. Deshalb muß man auch die Bohrung eben für das Lenkschloß auch in die Lenkkopfabdeckung selbst einpassen. Der komplette Antriebsstrang mit der Cali III-Schwinge wird gerade mit vielen Neuteilen zusammengesetzt. Das Getriebe



Getriebe: Abdeckplatte und Teile der hydraulischen Kupplungsbetätigung sind schon montiert.

blieb geschlossen, lediglich die Dichtringe vorn und hinten wurden erneuert und die Bestandteile der hydraulischen Kupplung wurden vormontiert. Defekte am Motor hatte ich nicht erwartet - hatte ich im Teil I geschrieben, die Zylinderköpfe sollten nur mal so heruntergenommen werden. Eigentlich war es bei über 50000 km ja zu erwarten gewesen: Ventile, -sitze und -führungen müssen neu! Die Laufbahnen sind



Die überholten Vergaser werden später per Synchronsteuerung betätigt.

noch gut, aber die Kolbenringe mache ich auch neu. Bei der Gelegenheit die Stößel raus - natürlich Pitting, und natürlich auch auf der Nockenwelle. Das Schicksal nahm seinen Lauf, beim Ausbau der Nockenwelle stellte sich heraus, daß die Steuerkette selbst vom Spanner am Anschlag nicht mehr zu spannen war, sie hatte schon Spuren am Gehäuse hinterlassen. Na, dann eben alles raus, jetzt wird's doch die nicht geplante Motorüberholung.

Kleinere Baugruppen sind mittlerweile überholt oder komplettiert. So wurden die vorderen Bremssättel mit Reparatursätzen überarbeitet, hinten kommt ein neuer, kleinerer Sattel zum Einsatz. Überhaupt wird die Integralbremse auf herkömmliche Vorder- und Hinterradbremse zurückgebaut. Die Vergaser wurden glasgestrahlt und haben ein

neues Innenleben sowie je einen einzelnen Chokehebel bekommen. Sie werden später über eine Synchronsteuerung bedient werden. Anlasser und Lichtmaschine wurden zerlegt, gereinigt und wieder zusammengesetzt, als Regler wird eine Silent-Hektik-Einheit Platz finden. Übrigens habe ich nicht wie geplant schon Teile zum Lackierer gebracht, erst wenn ich sicher bin, das Motorrad nicht mehr x-mal zerlegen zu müssen, erst dann gibt's Farbe! Hätte ich doch den Motor eher zerlegt, dann wäre ich schon weiter! An Teilen fehlen nämlich eigentlich nur noch Auspufftöpfe, Fußrastenanlage und Sitzbank, da hat Moto-Spezial fast alle Rückstände aufgeholt. Ich war auch noch einmal dort vor Ort, um

ein paar Kleinigkeiten zu klären. Dabei durfte ich den Prototyp probefahren - es war die richtige Entscheidung! Auch wenn ich mich noch etwas gedulden muß, und Ihr noch auf einen dritten Teil warten müßt!

Lothar Klemme, Rinteln

Italienische EG-Importe am Lager!

z.B. Ducati 900 SL

Zweirad-Technik

Manfred bei der Hake

Ahlhorner Str. 2, 49429 Visbek

Tel: 04445/7542; Fax 8149

Umbau von Nebenstrom- auf Hauptstrom-Ölfilter (innenliegend) für Ducati V-Zweizylinder mit eckigem Motorgehäuse

Eine kleine Historie

Der rollengelagerte Kurbeltrieb der Ducati V-Zweizylinder-Modelle hat sich im Lauf der Jahre als primärer Schwachpunkt herausgestellt. Die Pleuel sowie der Hubzapfen werden unter anderem durch nicht sauber gereinigtes Öl zerstört; nicht ohne Grund werden Ölwechselintervalle von 3.000 km empfohlen. Allerdings ist fraglich, ob 3.000 km die Grenze ist, an der das Öl für den Motor durch zu viele Schwebstoffe gefährlich wird. Fremdkörper im Öl lassen das Öl zum abrasiven Medium werden, das die harte Schicht in den Pleuelfüßen und auf dem Hubzapfen zerstört.

In die Diskussion um zu kleine Hubzapfendurchmesser und/oder falsch gehärtete Hubzapfen/Pleuel als Ursache der Kurbelwellen/Pleuelfuß-Schäden wollen wir mangels Kompetenz nicht eingreifen und uns nur auf die Ölversorgung beschränken.

Moderne Öle sind gegenüber alten, zur Bauzeit der Königswellen-Zweizylinder üblichen Öle, mechanischen Belastungen gegenüber nicht mehr so empfindlich; sie sind schiefer, ändern also Ihre Viskosität über der Betriebsdauer nicht so stark wie frühere Öle. An der ungenügenden Reinigung können aber auch heutige Öle nichts ändern. Im Gegenteil; moderne Öle halten entstehenden Abrieb, Späne und Verbrennungsrückstände durch spezielle Additive in der Schwebe.

Einbereichsöle (z.B. SAE 30, SAE 50...) bringen an dieser Stelle auch keinen Vorteil, da sie im Prinzip gleich legiert sind wie Mehrbereichsöle (SAE 10W40, SAE 20W40...). Den Einbereichsölen fehlen lediglich die VI-Verbesserer, die aus einem Einbereichsöl ein Mehrbereichsöl machen, also dafür sorgen, daß bei extrem unterschiedlichen Außen- und/oder Betriebstemperaturen das Öl gleich dünnflüssig respektive schmiert sicher ist.

Wer also glaubt, mit Einbereichsölen, wie sie in der Betriebsanleitung stehen, den Motoren gutes zu tun irrt.

Der bei den angesprochenen Motoren fehlende Hauptstromölfilter macht sich aufgrund oben genannter Sachverhalte noch drastischer bemerkbar als zur Bauzeit der Motoren. Um das Öl möglichst vollständig zu reinigen, haben wir uns Gedanken zum Umbau der vorhandenen Nebenstrom- auf

Hauptstrom-Ölfilterung gemacht. Bei den oben angesprochenen Motoren sitzt der Nebenstrom-Ölfilter an der Stelle, die bei Motoren mit rundem Motorgehäuse für den Unterbrecher genutzt wird. Bei dieser Anordnung passiert lediglich ein Teil des von der Ölpumpe geförderten Öles einen Papierölfilter und fließt, allerdings wegen der geringen Strömungsgeschwindigkeit im Filter, sehr gut gereinigt wieder in die Ölwanne zurück.

Messung des Öldurchsatzes am unveränderten Motor:

Ausgehend von 100% Ölfördervolumen beträgt die Öl-Menge, die über den Ölfilter fließt, bei dem von uns gemessenen Motor ca. 16%. Der stehende Zylinder wird mit ca. 22%, der liegende Zylinder, obwohl gleiche Leitungsquerschnitte, aufgrund der kleineren Entfernung zur Ölpumpe mit ca. 27% und die Kurbelwelle mit ca. 35% des geförderten Öles versorgt.

Gemessen wurde mit 5,2 mm Endöffnung beim stehenden Zylinder, dem liegenden Zylinder sowie der Kurbelwelle. Das Eintrittsloch zum Ölfilter wurde Original mit 2 mm Durchmesser belassen. Die Ölpumpen-Drehzahl betrug ca. 2.500 U/min, entspricht ca. 5.000 U/min der Kurbelwelle. Das Fördervolumen betrug bei der Messung ca. 9,3 l/min bei 20°C Öl-Temperatur.

Aus vorgenannten Zahlen ist zu ersehen, daß 16% des geförderten Öles praktisch verloren

gehen und für die Schmierung des Systemes respektive zur Kühlung in den Köpfen nicht zur Verfügung stehen.

Messung des Öldurchsatzes nach unserem Umbau der Ölleitung:

Mit der selben Anordnung wie oben beschrieben, allerdings mit im Durchmesser geänderten Bohrungen im Motorgehäuse, wurden am stehenden Zylinder ca. 35%, am liegenden Zylinder ca. 34% und an der Kurbelwelle ca. 31% gemessen. Da der Verlust von 16% an der Ölpumpe entfällt haben wir mehr Öl zur Schmierung/Kühlung zur Verfügung.

Die größeren Ölmenigen zu den Köpfen liegen an dem Ort der Einspeisung des Öles in den Ölkreislauf; war im Originalzustand die Leitung zum stehenden Kopf am längsten, wird jetzt zwischen den Köpfen, eben vom Ölfilter her, eingespeist, und somit die Leitung zur Kurbelwelle am längsten.

Um das ursprüngliche Verhältnis der Ölmenigen zur Kurbelwelle und zu den Köpfen tendenziell wieder herzustellen, haben wir die Endstücke an den Zylindern auf 3,3 mm reduziert. Nach der Reduktion wurden an den Zylindern jeweils ca. 30%, an der Kurbelwelle ca. 40% des geförderten Öles gemessen. Da die Köpfe bei zuviel Öl besonders an den Ventildeckeln undicht werden, haben wir beim Umbau Hülsen mit nochmals reduziertem Durchmesser in den Ölsteigleitungen zwischen Zylinder und Zylinderkopf eingesetzt. Rechnerisch haben wir jeweils 25% Öl zu den Köpfen und 50% zu der Kurbelwelle.

Die Ölversorgung beim Mille-Gleitlagermotor funktioniert genau wie bei unserem Umbau; lediglich wird anstelle des Papierfilters eine Filterpatrone verwendet und die Ölpumpe hat eine größere Förderleistung als die Ölpumpe bei den wälzgelagerten Motoren; und natürlich ist die Leitung, die wir zusätzlich anbringen, beim Mille-Motor eingegossen.

Das unser Umbau auch mit kleinem Ölfilter

verlässlich funktionieren muß, leiten wir aus folgenden Tatsachen ab:

- Wir kennen zwei 900 SS, die seit Jahren mit diesem Umbau problemlos funktionieren.
 - An verschiedenen Maschinen, die früher in Rennen gefahren wurden, wurde der Nebenstromölfilter auch als Hauptstromölfilter verwendet; jedoch mit vom Ölfilter außen am Motor verlaufenden Leitungen zu der Kurbelwelle und/oder den Köpfen.
- Wenn der kleine Original-Papier-Ölfilter die in Rennen durch ständige hohe Drehzahlen auftretenden Drücke mitmacht, dürfte er im Alltagsbetrieb keine Schwierigkeiten machen.

Auf ein Ölfilter-Bypassventil haben wir mangels Platz verzichtet. Daher sollte spätestens bei jedem Ölwechsel der Filter mitgetauscht werden. Eine Lösung, allerdings mit kleiner, sichtbarer Leitung für das Bypass-Ventil ist in Arbeit.

Durch den, nach dem Umbau der Ölpumpe, nachgeschalteten kleinen Ölfilter, kommt es bei kaltem Öl zu sehr hohem Gegendruck an der Ölpumpe (SAE 20W40, 20°C Lufttemperatur, 8-10 bar bei 3.000U/min). Daher scheint es angeraten, die originale Ölpumpe gegen ein Exemplar mit beidseitig gelagerten Zahnradern auszutauschen.

Das wir auf dem richtigen Weg sind, zeigen uns die späten Ducati Serienmotorräder mit Königswellen V-Zweizylinder und Umbauten von bekannten und etablierten Händlern. Zudem haben wir einen zerlegten Motor einer der letzten 900 SS gesehen, bereits mit Ölfilterpatrone aber noch kleiner Ölpumpe, bei dem die von uns angebrachte Leitung eingegossen ist.

Vermutlich wurde von Ducati stillschweigend an Kundenmotorrädern die Ölversorgung getestet, wie sie später bei den Gleitlager-Motoren verwendet worden ist. Informationen zu dem Umbau können bei uns abends erfragt werden.

Roland Steidle (07161/24641) und Martin Däuble (0711/4570569).

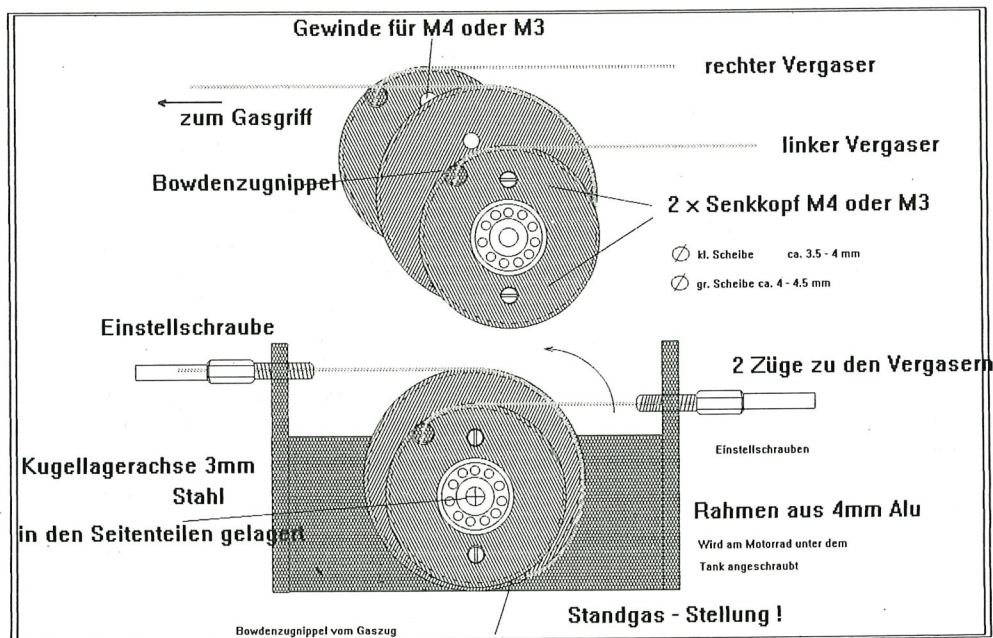
Vergaser-Synchronsteuerung und andere Schraubertips

Wahrscheinlich kennt jeder das Problem mit den zwei Bowdenzügen zu den Dell'Ortos der Guzzis. Die Vergaser sind irgendwie nie so richtig über längere Zeit synchron, der Drehweg für Vollgas ist zu lang und nach ein paar Stunden Fahren hat man Blasen an den Fingern, weil der Gasdrehgriff zu schwer geht.

Findige Zeitgenossen haben sich da natürlich schon einiges einfallen lassen. Es gibt zum Beispiel weichere Gasschieberfedern. Dummerweise blieben aber oftmals bei Vollgas die Schieber hängen. Eigentlich nicht so schlimm wenn's nur auf der Autobahn passiert. (Na, na, na!) Oder auch die Synchronsteuerung von Firma XYZ. Die Idee ist gut, aber das Ding ist viel zu teuer und paßt auch nicht an jede Guzzi (siehe weiter unten). Der altbekannte Gaszugverteiler aus Plaste (oder Elaste?) ist auch nicht das Gelbe vom Ei, da er zwar einen Zug vom Gasgriff und damit dessen Reibung einspart, aber es bleibt immer noch der zu lange Drehweg. Die Lösung für alle Probleme dieser Art ist mir beim Schrauben an meiner neuen Guzzi in den Sinn gekommen. Ich habe eine Daytona mit Zweiventil-Motor und zwei Mikuni Flachschieber Vergasern. Diese beiden lassen sich

wahrscheinlich noch schwerer bedienen als zwei Dell'Ortos mit gammiligen Bowdenzügen. In Verbindung mit dem original Daytona Gasgriff war obendrein der Drehweg zu kurz!! Das Gas ließ sich so schlecht bedienen, daß es fast unmöglich war, gleichmäßig hinter einem langsamen Auto her zu fahren. Und das muß man ja nun hin und wieder doch mal. Was also tun?

Ich habe mir daraufhin aus 4 mm dickem Alu drei Scheiben mit einer umlaufenden Nut für den Bowdenzug gedreht, äh, drehen lassen. Die beiden Äußeren mit genau (wichtig!) gleichem Durchmesser und die mittlere Scheibe größer. In die beiden äußeren Scheiben wird nun genau zentrisch je ein gedichtetes Rillenkugellager eingepreßt. Und nun kommt der Trick: die größere Scheibe wird nicht(!) zentrisch dazwischen gesetzt. In diese wird dann der Gaszug



vom Gasgriff eingehängt. Wir haben es nun aufgrund der Hebelgesetze mit einer nicht linearen Übersetzung zu tun. Das Ergebnis ist ein leichtgängiger, im unteren Teil des Drehweges schön dosierbarer Gasgriff, der zu Vollgas hin wieder fast ganz 1:1 übersetzt ist. Logisch, daß die Vergaserzüge in die äußeren beiden Scheiben eingehängt werden. Da diese beiden ja genau (!) gleich groß sind, laufen auch die Gasschieber immer schön synchron. Um einen langen Gasweg kürzer zu machen, kann man natürlich auch die innere Scheibe kleiner machen. Na also, was wollt ihr mehr? Ich geb's ja zu, daß Ding kann man nicht zwischen Tagesschau und Krimi fertig bekommen, aber wer sich die Mühe macht, der wird erstaunt sein, wie schön sein Moped auf einmal zu fahren ist.

Wo wir gerade bei „schöner fahren sind“, wer schon mal auf einer Daytona oder 1100 Sport gegessen hat, der wird sich sicherlich über seinen rechten Fuß gewundert haben. Irgendwie versucht der Hacken immer vor diesem eigenartig geformten „Schutzblech“ für die Bremspumpe zu flüchten. Das Ding sieht nicht nur komisch aus, sondern steht auch noch viel zu weit von der Bremspumpe ab! Jens Hoffmann hat in seinem Artikel im Januar-Heft diese Sitzposition sogar mit dem Sitzen auf einer schwangeren Kuh verglichen. Er hat daraufhin zur Säge gegriffen und den Rahmen schmaler gemacht. Wenn man nun aber nicht gerade TÜV-Beamter ist, fällt diese Möglichkeit schon mal aus. Einen guten Zentimeter mehr „Hackenfreiheit“ kann man aber gewinnen, wenn man das originale Blech abschraubt und statt dessen ein flaches Blech aus 1-1,5 mm Alu oder Edelstahl mit zwei Abstandsbuchsen, ganz dicht an dem Bremszylinder entlang, anschraubt. „VA, das ist doch viel zu schwer“, höre ich da schon wieder einige rufen, „ich nehme natürlich Kohlefaser. Da spare ich bestimmt 20 Gramm“. Ja natürlich, Ihr habt ja recht, aber wer von euch hat schon mal Kohlefaser poliert?! Insgesamt kann ich vor Daytona und 1100 Sport nur warnen, sie machen nämlich süchtig.

Also denne, munterbleiben!

Günter Wache



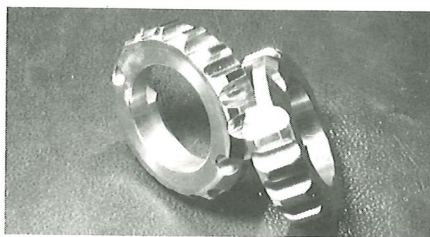
**Roller, Motorrad,
u. Autoreparaturen
aller Marken**

april

STORK
Vertragshändler

Tel. 0761/ 462 63
Freiburg, Schönauserstr. 2

Exklusives Zubehör für Moto Guzzi „made by Stork“

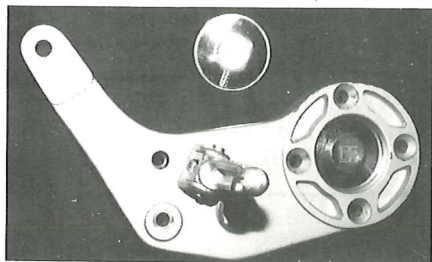


Krümmer-Flansch Alu poliert
für 1100 Sport, Daytona, Cali usw. (bitte Modell angeben) **DM 48,-**
Stück inkl. MwSt.



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



**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
74kW (100 PS).

Interessiert? – Vereinbaren
Sie Ihren Beratungstermin.



**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

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

BSM 2in1 Auspuffan- lage für Moto Guzzi

Seit einigen Monaten wird von der Fa. BSM eine linksseitig verlegte 2in1 Anlage angeboten. Die Anlage wird mit EG-ABE für die Modelle Cali 2+3 verkauft.

Da an unserem Mille-GT-Gespann der Auspuff seit längerem in desolatem Zustand ist, wurde die Anschaffung der 2in1 erwogen. Bei der Original-Anlage ist jedoch recht wenig Platz zwischen rechtem Krümmer und vorderem, unterem Seitenwagenanschluß, so daß wir uns entschlossen, die Anlage zunächst beim Händler bezüglich des rechten Krümmers zu begutachten.

Also: freitags auf einer Fahrt Richtung Norden bei der Fa. MTS in Wardenburg gehalten, geschaut, gekauft und montiert. Nach ca. zwei Stunden Bastelei erfolgte die Weiterfahrt Richtung Emden. Doch halt, was war das? Das Gespann vollbeladen und mit 2,5 Personen besetzt lief nachmittags noch ca. 130 km/h im 5. Gang; jetzt nur noch ca. 115 km/h im 5., 119 km/h im 4. oder 123 km/h im 3. Gang. Zunächst sind wir weiter nach Emden gefahren. Samstag morgen zurück nach Wardenburg (1 Person, kein Gepäck 117 km/h im 5. Gang laut Sigma-Sport Fahrradacho). Zwischen 11.30 und 17.00 Uhr wurden: Die Zündung eingestellt, der Luftfilter gewechselt, sowie einige verschiedene Hauptdüsen probiert. Leider alles ohne Erfolg. Zum Schluß erklärte sich Ludger von der Fa. MTS kulanterweise bereit, die Anlage zurückzunehmen. Laut Aussage von MTS laufen in deren Kundenkreis drei Gespanne ohne Probleme mit dieser Anlage.

Ich kann sie jedenfalls nicht empfehlen!
Ciao Christian Eiser

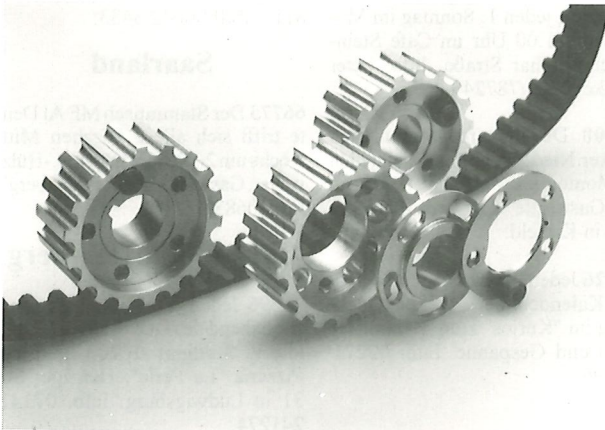
Zubehör-Kataloge

Kaum war die letzte Ausgabe mit dem Artikel über Zubehör-Kataloge unserer Inserenten im Druck, als wir nochmals Post erhielten. Zum einen schickte uns die Firma Transmoto, Obertalstr. 4b, 56379 Winden mehrere DIN A4 Preislisten. Auf neun Seiten sind Zubehör- und Tuningteile für Guzzis aufgelistet. Die Preislisten für Ducati-Fahrer umfassen sechs Seiten. Die Preislisten sind nicht bebildert und können kostenlos angefordert werden.

Bei dem Katalog der Firma Ducati Ricambi Weiß, Am Bahnhof 8, 76829 Landau hatten wir im letzten Heft bemängelt, daß in der Preisliste die Preise ohne Mehrwertsteuer angegeben waren. In einer neuen Preisliste sind die Preise jetzt sowohl mit als auch ohne Mehrwertsteuer angegeben.

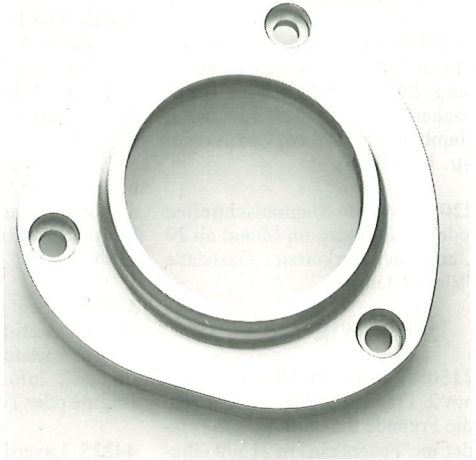
Verstellbare Nockenwellenräder für Ducati

Ducati Kämna bietet für die Zahnriemen-Ducatis verstellbare Nockenwellenräder an, mit denen die Steuerzeiten exakt eingestellt werden können. Diese Räder passen sowohl an die 2-Ventil- als auch an die 4-Ventil-Motoren und haben einen Verstellbereich



von 22 Grad. Die Zahnräder sind aus Duraluminium gefertigt und die Befestigungsteile bestehen aus V2A. Der Verkaufspreis beträgt 198,- DM pro Stück.

Bullauge für Ducati Einzylinder



Für den Königswellendeckel des stehenden Zylinders bei den Zweizylinder-Ducatis bieten viele Zubehörhersteller einen Deckel mit Schauglas an, aber für die Fahrer der Einzylinder-Ducatis hat kaum ein Händler ein

entsprechendes Teil im Programm. Ein Grund dafür dürfte sein, daß die Verwendung eines solchen Deckels gleichzeitig den Verzicht auf den serienmäßigen Drehzahlmesserantrieb bedeutet. Auf wiederholte Anfrage hat die Firma Bartholli, Lucasstr. 10, 53844 Troisdorf, Tel. 0228/455623 Bullaugen für Einzylinder-Königswellen-Ducatis in das Programm aufgenommen. Ein solcher Deckel mit Schauglas kostet 150,- DM zzgl. Porto und Verpackung.

Regelmäßige Italotreffs

Der Eintrag regelmäßiger Italotreffs 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. 0431/300051.

Niedersachsen

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

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

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

Hessen

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

Saarland

66773 Der Stammtisch MF Al Den-te 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 Italotreffs

Der Eintrag regelmäßiger Italotreffs 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: Moto Shop Konstanz, Tel. 07531/56458.

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

88069 Der Moto Guzzi Club Friedrichshafen e.V. trifft sich jeden Freitag beim "Höll-Wirt" in Tettang. 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 Antoniussschwaige. Info: 08458/4498.

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

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

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

Schwerpunkthemen	
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 Spirit	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 6,50 DM (ab 12 Hefte gibt es Rabatt: 5,50 DM pro Heft) zzgl. Porto und Verpackung. Wir bearbeiten die Bestellung fix und legen der Sendung eine Rechnung bei.

GUMMIKUHL-Verlag
Am Deich 57 •
28199 Bremen

GUMMIKUHL & PAST PERFECT

Erste Erfahrungen mit der 916

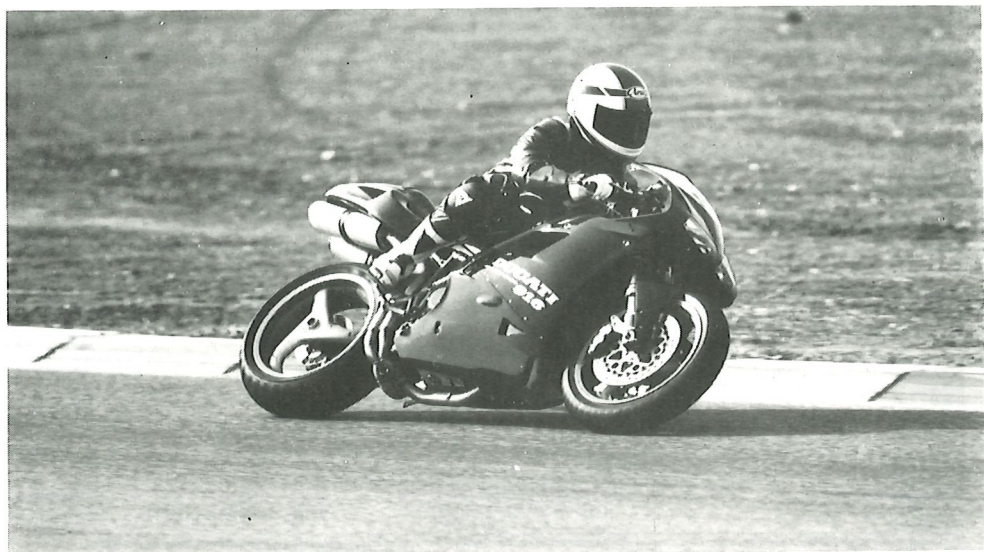
Ciao Ducatisti, der Sommer ist bald zu Ende und ich möchte Euch von meinen Erfahrungen mit der 916 berichten.

Im Februar habe ich eine der seltenen Schönheiten erstehen können. In der Einfahrzeit war ich von dem Fahrverhalten, im Vergleich zu meiner modifizierten 900 SS, etwas enttäuscht. Vorläufiges Ergebnis: zu wenig Bumms von unten und in langsamen Ecken zu behäbig. Nach einer Änderung der Übersetzung (Einfahrzeit 1500 km) erlaubte ich mir, die Duc höher zu drehen. Siehe da, da ist der gewünschte Druck wieder da und zwar über das gesamte Drehzahlband. Bei der Gelegenheit wurden die obligatorischen Graugußscheiben von Brembo mit Bremsbelägen von Ferodo verbaut. Die Bremsleistung derselben dürfte zum Besten zählen, was es gibt. Um nun die Leistungsfähigkeit meines Mo's zu testen, fuhr ich auf einen Ring nach Most in Tschechien. Die Streckenführung und Qualität des Belags kann man als gut bezeichnen. Ausreichende Sturzräume sorgen für die nötige Sicherheit. Nach kurzer Zeit erreichte ich einigermaßen gute Zeiten und war überglücklich, so ein tolles Motorrad auf diesem Ring fahren zu dürfen. Natürlich

waren auch andere Marken vertreten. Doch keine kann zur Zeit mit der Qualität der 916 mithalten. Einmal eine Kurve angesehen, fährt sie genau dahin, wo man sie haben will. Ich habe Metzeler ME Z1 Racing aufgezogen, die mit neutralem Einlenken und sehr gutem Geradeauslauf, sowie sehr guter Haftung gefielen. Erschütternd war für mich, daß der schweizer Superbike Pilot Edwin Weibel 20 Sekunden schneller fuhr als ich. Im Rennen soll er sogar 1:30 min Zeiten fahren. Das ist ja der pure Wahnsinn! Im übrigen sind die SB-Fahrer samt Team nicht so unnahbar, wie man vielleicht denkt, sondern gerne zu einem Plausch bereit.

Ich bin kein Ignorant und find daher, daß auch andere Motorradhersteller gute Mopeds bauen. Doch was Ducati mit der 916 da hingestellt hat, sucht seinesgleichen. Ob es die Optik, das Fahrverhalten, der Klang (übrigens mit 104 dB eingetragen) oder auch die Ausstattung betrifft, würde ich das Urteil abgeben - Referenzklasse.

Viele Grüße aus Franken, Thomas Heckel



im Motorrad Zentrum

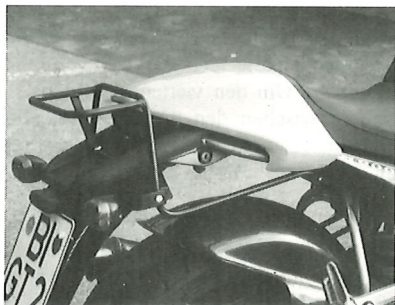
Hökenschnieder GbR

aprilia

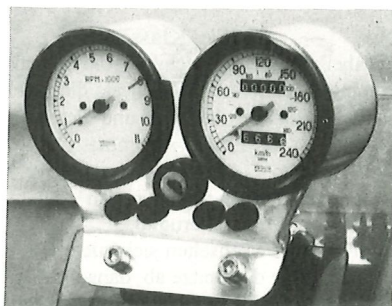
DUCATI

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

Sport - Sport - Sport

Termine im August/September

20.08.	Brünn/CZ	GP
20.08.	Assen/NL	BEARS
27.08.	Sugo/J	SB-WM
27.08.	Most/CZ	SB-DM
27.08.	Straubing	BOT-CUP
02.09.	Hockenheim	SB-DM
03.09.	Imola/I	GP
03.09.	Assen/NL	SB-WM
03.09.	Nürburgring	BOT-CUP
03.09.	Nürburgring	SOS-CUP
10.09.	Frohburg	BOT-CUP
10.09.	Frohburg	SOS-CUP
17.09.	Rio/BR	GP
17.09.	Assen/NL	600-DM
17.09.	Assen/NL	SOS-CUP
23.09.	Dahlemer Binz	BOT-CUP
23.09.	Dahlemer Binz	SOS-CUP
24.09.	Buenos Aires/RA	GP
24.09.	Ahlen	600-DM

Grand Prix in Frankreich

Auf der berühmten Rennstrecke von Le Mans wurde der Große Preis von Frankreich ausgetragen.

125er-Klasse

Der Tabellenführer Haruchika Aoki (Honda) war im Training schneller gewesen als die zwei Aprilia-Fahrer Masaki Tokudome und Peter Öttl und der Honda-Fahrer Emilio Alzamora. Der Titelverteidiger Kazuto Sakata stand mit seiner Aprilia auf dem zehnten Startplatz neben seinem Markenkollegen Stefano Perugini.

Nach dem Start wechselten sich zuerst Tokudome und Perugini an der Spitze ab, danach konnte sich Dirk Raudies (Honda) für ein paar Runden vorne behaupten, bis er Aoki vorbeilassen mußte. Diese zwei konnten sich etwas von den Verfolgern absetzen. Nur Öttl konnte das Duo an der Spitze einholen und zeitweise die Führung an sich reißen. In den letzten beiden Umläufen schob sich aber Aoki auf den ersten Platz und verteidigte diesen bis über die Ziellinie. Raudies wurde zweiter vor Öttl. Perugini beendete das Rennen als sechster und Sakata wurde auf dem zwölften Rang abgewunken.

Ergebnis: 1. Haruchika Aoki (Honda); 2. Dirk Raudies (Honda); 3. Peter Öttl (Aprilia); 4. Akira Saito (Honda); 5. Tomomi Manako (Honda); 6. Stefano Perugini (Aprilia); 7. Emilio Alzamora (Honda); 8. Masaki Tokudome (Aprilia); 9. Yoshiaki Katoh (Yamaha); 10. Herri Torrontegui (Honda).

250er-Klasse

Mit seiner Aprilia konnte sich Max Biaggi, der Sieger der drei letzten Rennen, im Training die Pole Position sichern. Neben ihm stand in der ersten Startreihe der Italiener Doriane Romboni, der nach längerer Verletzungspause das erste Mal wieder an einem Rennen teilnahm. Genauso wie Ralf Waldmann und Nobuatsu Aoki, die auch in der ersten Reihe standen, fährt Romboni eine Honda. Der zweite Aprilia-Werksfahrer Jean-Michel Bayle stand auf dem achten Startplatz.

Als die Ampel auf grün sprang, hatte Biaggi den besten Start und führte vor Romboni, Waldmann und Aoki. Diese vier legten ein schnelles Tempo vor, das die Konkurrenten nicht mitgehen konnten. In der zweiten Runde übernahm Waldmann kurz die Führung, doch dann konterte Biaggi wieder. In der vierten Runde schied Romboni mit Sturz aus, und da waren es nur noch drei, die um die Führung kämpften. Während Waldmann und Biaggi sich an der Spitze ein paarmal abwechselten, blieb Aoki auf der dritten Position dicht dahinter und schaute sich die Duelle um den ersten Platz an. Um den vierten Platz wurde ein Zweikampf zwischen den zwei Honda-Fahrern Tadayuki Okada und Carlos Checa ausgetragen und um den sechsten Rang stritten Tetsuya Harada (Yamaha) und Bayle.

Im Führungstrio fehlte nach vierzehn Runden plötzlich der Japaner. Aoki war das Vorderrad weggerutscht und er konnte nach dem Sturz nicht weiterfahren. Jetzt ging es nur noch zwischen Biaggi und Waldmann um den Sieg. Drei Runden vor Schluß ging Biaggi in Führung, doch Waldmann holte sich die Spitze zurück und ließ Biaggi nicht mehr vorbei. Der Italiener versuchte zwar fast alles, um an dem Deutschen vorbeizukommen, hatte aber keine Chance und mußte sich mit dem zweiten Platz zufrieden geben. Der dritte Platz war mittlerweile Okada sicher, der vor Checa abgewunken wurde. Bayle fiel in den letzten Runden mit einem gebrochenen Auspuff fünf Plätze zurück und wurde elfter.

Sport - Sport - Sport

Ergebnis: 1. Ralf Waldmann (Honda); 2. Max Biaggi (Aprilia); 3. Tadayuki Okada (Honda); 4. Carlos Checa (Honda); 5. Tetsuya Harada (Yamaha); 6. Kenny Roberts jr. (Yamaha); 7. Luis d'Antin (Honda); 8. Jean-Philippe Ruggia (Honda); 9. Oliver Jacque (Honda); 10. Eskil Suter (Aprilia).

500er-Klasse

In der Königsklasse hatte mal wieder der amtierende Weltmeister Michael Doohan auf Honda die schnellste Zeit im Training gefahren. Auf dem zweiten Platz hätte eigentlich sein Markenkollege Alberto Puig stehen sollen, doch der war im Training gestürzt und wird mit einer Beinverletzung für ein paar Monate pausieren müssen. So stand nun Daryl Beattie (Suzuki) neben Doohan und den zwei Honda-Fahrern Alex Criville und Shinichi Itoh in der ersten Reihe. Der Aprilia-Werksfahrer Loris Reggiani parkte seine Aprilia auf dem siebenten Startplatz.

Im Rennen führten zuerst Criville und Luca Cadalora (Yamaha), doch dann übernahm Doohan die Führung und setzte sich im Alleingang ab. Reggiani fuhr mit der Aprilia auf dem neunten Rang. Er kam zwar bis auf den siebenten Platz nach vorne, schied aber mit Reifenproblemen aus. Die zweite italienische Maschine im Feld, die Paton mit Jean-Pierre Jeandat, war schon in der zwölften Runde durch Sturz ausgefallen, nachdem sich der Franzose vom neunzehnten auf den fünfzehnten Platz vorgearbeitet hatte. Es gab in diesem Rennen so viele Ausfälle, daß nur siebzehn Fahrer ins Ziel kamen.

Doohan gewann das Rennen vor Cadalora und Beattie.

Ergebnis: 1. Michael Doohan (Honda); 2. Luca Cadalora (Yamaha); 3. Daryl Beattie (Suzuki); 4. Shinichi Itoh (Honda); 5. Alex Barros (Honda); 6. Scott Russel (Suzuki); 7. Jeremy McWilliams (Yamaha); 8. Neil Hodgson (Yamaha); 9. Toshi Arakaki (Yamaha); 10. Laurent Naveau (Yamaha).

Grand Prix von England

In England wurden alle drei Rennen von den amtierenden Weltmeistern gewonnen.

125er-Klasse

In der kleinen Klasse standen zwei Aprilias und zwei Hondas in der ersten Startreihe. Für das italienische Werk hatten Kazuto Sakata und Ste-

fano Perugini die beiden schnellsten Trainingsrunden gedreht. Als beste Honda-Fahrer hatten sich Emilio Alzamora und Haruchika Aoki für die erste Reihe qualifiziert.

Die beiden Aprilia-Fahrer kamen gut vom Start weg und setzten sich schnell von ihren Verfolgern ab. Nach fünf Runden hatten sie dreieinhalb Sekunden Vorsprung vor Alzamora, Peter Öttl (Aprilia) und Dirk Raudies (Honda). Zu diesem Zeitpunkt war der Punkteleader Aoki schon ausgefallen. In der ersten Runde konnte er einem direkt vor ihm gestürzten Konkurrenten nicht ausweichen und ging auch zu Boden. Ein ähnliches Schicksal ereilte Öttl, der in der sechsten Runde von einem Highsider abgeworfen wurde.

Vorne wechselten sich Sakata und Perugini mit der Führung ab. Auf dem dritten Platz drehte Alzamora seine Runden, Raudies versuchte zwar, ihn einzuholen, kam aber nicht ganz ran und dahinter wurde in einem großen Pulk mit neun Maschinen um die Positionen gekämpft. Hier wechselte die Reihenfolge ständig.

In den letzten Runden forcierte Sakata das Tempo und setzte sich etwas von Perugini ab, der ihm den Sieg nicht mehr streitig machen konnte. Alzamora wurde dritter vor Raudies und Nakajoh.

Ergebnis: 1. Kazuto Sakata (Aprilia); 2. Stefano Perugini (Aprilia); 3. Emilio Alzamora (Honda); 4. Dirk Raudies (Honda); 5. Hideyuki Nakajoh (Honda); 6. Masaki Tokudome (Aprilia); 7. Manfred Geisler (Aprilia); 8. Jorge Martinez (Yamaha); 9. Darren Barton (Yamaha); 10. Takehiro Yamamoto (Honda).

WM-Stand (nach 9 von 14 Läufen): 1. Haruchika Aoki (Honda) 161 Punkte; 2. Stefano Perugini (Aprilia) 112 P.; 3. Kazuto Sakata (Aprilia) 102 P.; 4. Dirk Raudies (Honda) 89,5 P.; 5. Akira Saito (Honda) 79 P.; 6. Emilio Alzamora (Honda) 72 P.; 7. Peter Öttl (Aprilia) 51 P.; 8. Tomomi Manako (Honda) 64 P.; 9. Hideyuki Nakajoh (Honda) 63 P.; 10. Noboru Ueda (Honda) 44 P.

250er-Klasse

In der ersten Startreihe standen in England zwei Aprilias. Max Biaggi hatte die Trainingsbestzeit erzielt und sein Teamkollege Jean-Michel Bayle konnte sich den dritten Startplatz sichern. Auf dem zweiten Startplatz stand Ralf Waldmann mit seiner Honda und der Yamaha-Fahrer Tetsuya Harada komplettierte die erste Startreihe.

Nach dem Start fuhr Biaggi als Führender in die

erste Kurve, doch er mußte Harada vorbei lassen, der noch in der ersten Runde von Waldmann abgelöst wurde. In der zweiten Runde durfte Harada noch einmal das Feld anführen, bevor Biaggi dann den Platz an der Spitze übernahm und sich von seinen Verfolgern absetzte, um einem ungefährdeten Sieg entgegen zu fahren. Während sich Biaggi vorne aus dem Staub machte, wurde sein Teamgefährte Bayle, der zu diesem Zeitpunkt auf dem fünften Platz lag, von dem Yamaha-Fahrer Kenny Roberts jr. abgeschossen. Jetzt kämpften Waldmann, Harada und die drei Honda-Fahrer Oliver Jaque, Jean-Philippe Ruggia und Tadayuki Okada um die Plätze zwei bis sechs. In diesem Pulk setzten sich Waldi und Harada durch und schüttelten ihre Verfolger aus dem Windschatten. Bis zur letzten Runde blieb der Japaner dicht hinter dem Deutschen und setzte ihn unter Druck. In der letzten Kurve machte Waldmann dann einen Fehler, wurde zu weit rausgetragen und verlor so den zweiten Platz.

Biaggi ist übrigens der einzige Fahrer aller drei Solo-Klassen, der in allen bisherigen Rennen dieses Jahres gepunktet hat.

Ergebnis: 1. Max Biaggi (Aprilia); 2. Tetsuya Harada (Yamaha); 3. Ralf Waldmann (Honda); 4. Oliver Jaque (Honda); 5. Jean-Philippe Ruggia (Honda); 6. Nial Mackenzie (Aprilia); 7. Jürgen van den Goorbergh (Honda); 8. Tadayuki Okada (Honda); 9. Eskil Suter (Aprilia); 10. Nobuatsu Aoki (Honda).

WM-Stand (nach 9 von 14 Läufen): 1. Max Biaggi (Aprilia) 188 Punkte; 2. Tetsuya Harada (Yamaha) 149 P.; 3. Ralf Waldmann (Honda) 148 P.; 4. Tadayuki Okada (Honda) 93 P.; 5. Jean-Philippe Ruggia (Honda) 81 P.; 6. Nobuatsu Aoki (Honda) 80 P.; 7. Kenny Roberts jr. (Yamaha) 60 P.; 8. Luis d'Antin (Honda) 52 P.; 9. Carlos Checa (Honda) 45 P.; 10. Jürgen van den Goorbergh (Honda) 41 P.

500er-Klasse

Die Trainingsbestzeit hatte in der Halbliter-Klasse mal wieder der Honda-Fahrer Michael Doohan vor dem Suzuki-Fahrer Daryl Beattie erzielt. Auf dem dritten Startplatz hätte der Suzuki-Fahrer Scott Russel stehen sollen, der hatte aber im Warm Up einen Unfall und konnte nicht an den Start gehen. So rückte Luca Cadalora (Yamaha) auf den dritten Platz auf und als vierter stand Alex Criville in der ersten Reihe. Die Aprilia von Loris

Reggiani parkte auf dem siebenten Startplatz.

Den besten Start hatte Cadalora, der vor Beattie und Criville ins Rennen ging. Doch schon nach zwei Runden war Cadalora auf den sechsten Platz zurückgefallen. Vorne führte Beattie vor Criville und Doohan. Reggiani lag auf dem zwölften Platz, schied aber mit technischem Defekt aus. Beattie, der sich zuerst etwas absetzen konnte, wurde von Doohan eingeholt und auf den zweiten Platz verwiesen. Um den dritten Platz entwickelte sich ein Duell zwischen Criville und seinem Markenkollegen Alex Barros. Doch in der letzten Runde rollte Barros ohne Benzin aus.

Ergebnis: 1. Michael Doohan (Honda); 2. Daryl Beattie (Suzuki); 3. Alex Criville (Honda); 4. Loris Capirossi (Honda); 5. Luca Cadalora (Yamaha); 6. Shinichi Itoh (Honda); 7. Neil Hodgson (Yamaha); 8. Juan Borja (Yamaha); 9. Bernhard Garcia (Yamaha); 10. Adrian Bosshard (Yamaha). **WM-Stand** (nach 9 von 14 Läufen): 1. Michael Doohan (Honda) 170 Punkte; 2. Daryl Beattie (Suzuki) 155 P.; 3. Luca Cadalora (Yamaha) 110 P.; 4. Alex Criville (Honda) 108 P.; 5. Alberto Puig (Honda) 99 P.; 6. Shinichi Itoh (Honda) 83 P.; 7. Alex Barros (Honda) 71 P.; 8. Loris Capirossi (Honda) 61 P.; 9. Norifumi Abe (Yamaha) 55 P.; 10. Juan Borja (Yamaha) 43 P.

Comeback der Cagivas in der Königsklasse ?

1994 hatte sich Cagiva aus finanziellen Gründen aus der Weltmeisterschaft zurückgezogen. In diesem Jahr wurde nur beim GP in Italien der Superbike-Fahrer Pierfrancesco Chili mit der roten Cagiva ins Rennen geschickt.

Jetzt überlegt der Piaggio-Konzern, die Cagiva-Rennmaschinen zu kaufen und unter dem Namen Gilera in der WM einzusetzen. 1991 und 1992 hatte Gilera schon den glücklosen Versuch gestartet, sich in der 250er-Klasse zu etablieren. Hierbei soll angeblich ein dreistelliger Millionenbetrag verschwendet worden sein.

Die Methode, sich ein komplettes Motorrad zu kaufen, ist bei Gilera nicht neu. Die legendäre Vierzylinder-Gilera mit der Umberto Masetti, Geoff Duke und Libero Liberati im Zeitraum 1950 bis 1957 sechs WM-Titel gewinnen konnten, war auch eine Fremdkonstruktion, die damals von Gilera gekauft und weiterentwickelt wurde.

Superbike-WM

Erster Sieg für Corser in Österreich

Der erste Lauf wurde wieder eine leichte Beute für den Titelverteidiger Carl Fogarty, der mit seiner Ducati dem Feld auf und davon fuhr. Dafür wurden die Zuschauer aber mit spannenden Positionskämpfen im Verfolgerpulk entschädigt. Hier wechselten Anthony Gobert, Jochen Schmid, John Reynolds (alle Kawasaki), Yasutomo Nagai (Yamaha), Aaron Slight (Honda) und die drei Ducati-Fahrer Andreas Meklau, Troy Corser und Fabrizio Pirovano ständig die Positionen und bis zur Zielinie war ungewiß, wer neben Fogarty auf dem Podest stehen würde. Schließlich war es Gobert, der sich den zweiten Platz vor Corser sichern konnte. Dieser Sieg von Fogarty war der 100ste Ducati-Sieg.

Andreas Meklau, der im ersten Durchgang bei seinem Heimrennen den sechsten Platz belegt hatte, wollte es im zweiten Durchgang wohl besser machen, verbremste sich schon in der ersten Kurve und räumte dabei seine Markenkollegen Pierfrancesco Chili und Doug Polen, der in diesem Rennen auf einer DNL-Ducati an den Start ging, aus dem Feld. Das störte die Ducati-Fans aber nicht so sehr, da an der Spitze ein sehenswertes Duell zwischen Fogarty und Corser mit zahlreichen Führungswechseln stattfand. Auf der Zielgeraden hatte Corser die Nase vorne und konnte seinen ersten Sieg in diesem Jahr erzielen. Dritter wurde Gobert vor Slight.

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

2. Lauf: 1. Troy Corser (Ducati); 2. Carl Fogarty (Ducati); 3. Anthony Gobert (Kawasaki); 4. Aaron Slight (Honda); 5. Fabrizio Pirovano (Ducati); 6. Yasutomo Nagai (Yamaha); 7. Mauro Lucchiari (Ducati); 8. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki); 9. Simon Crafar (Honda); 10. Paolo Casoli (Yamaha).

Runde sieben in Amerika

Fogarty kam als erfolgreichster Superbike-Fahrer des Jahres nach Amerika. Nach der Halbzeit konnte er in seiner Bilanz sieben Siege und fünf zweite Plätze bei den bisherigen zwölf Rennen verbu-

chen, doch in Laguna Seca kam der Engländer erstmals in diesem Jahr nicht auf das Podest. Schon im Training zeigte sich, daß Foggy mit der Strecke nicht zurecht kam, er konnte sich nur für die dritte Startreihe qualifizieren. Die Pole erzielte sein Markenkollege Troy Corser, der damit die Ehre von Ducati rettete. Neben ihm standen in der ersten Startreihe Mike Hale (Honda), Anthony Gobert (Kawasaki) und Yasutomo Nagai (Yamaha).

Nach dem Start zum ersten Lauf schoß der Yamaha-Fahrer Colin Edwards aus der zweiten Reihe in Führung, wurde aber noch in der ersten Runde von dem Honda-Piloten Miguel Duhamel auf den zweiten Platz verwiesen. Dann ging aber das Duo Corser/Gobert in Führung und lieferte sich einen packenden Zweikampf um den Sieg. Das Tempo dieser zwei konnte keiner mithalten und auf dem dritten Platz fuhr einsam Duhamel, der mit seiner RC 45 die letzten vier Läufe der amerikanischen Superbike-Meisterschaft gewonnen hat. In der letzten Runde ging Corser nochmal an Gobert vorbei, der konterte aber sofort und konnte seine Kawasaki als erster über die Ziellinie jagen. Fogarty wurde als fünfter abgewunken. Im zweiten Lauf konnte Hale die Führung für vier Runden behaupten, dann stürmte wieder das Duo Corser/Gobert auf und davon. In Runde zehn konnte sich Corser von Gobert absetzen und das Rennen mit sechs Sekunden Vorsprung gewinnen. Hale wurde dritter vor Duhamel und Nagai, die nebeneinander die Ziellinie überquerten. Fogarty beendete dieses Rennen auf Platz sieben.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Anthony Gobert (Kawasaki); 2. Troy Corser (Ducati); 3. Miguel Duhamel (Honda); 4. Mike Hale (Honda); 5. Carl Fogarty (Ducati); 6. Simon Crafar (Honda); 7. Freddie Spencer (Ducati); 8. Colin Edwards (Yamaha); 9. Aaron Slight (Honda); 10. Yasutomo Nagai (Yamaha).

2. Lauf: 1. Troy Corser (Ducati); 2. Anthony Gobert (Kawasaki); 3. Mike Hale (Honda); 4. Miguel Duhamel (Honda); 5. Yasutomo Nagai (Yamaha); 6. Simon Crafar (Honda); 7. Carl Fogarty (Ducati); 8. Fabrizio Pirovano (Ducati); 9. Colin Edwards (Yamaha); 10. Pascal Picotte (Kawasaki).

WM-Stand: 1. Carl Fogarty (Ducati) 295 Punkte; 2. Troy Corser (Ducati) 179 P.; 3. Aaron Slight (Honda) 168 P.; 4. Fabrizio Pirovano (Ducati) 126

Sport - Sport - Sport

P.; 5. Yasutomo Nagai (Yamaha) 119 P.; 6. Pierfrancesco Chili (Ducati) 117 P.; 7. Anthony Gobert (Kawasaki) 110 P.; 8. Simon Crafar (Honda) 110 P.; 9. Mauro Lucchiari (Ducati) 108 P.; 10. Piergiorgio Bontempi (Kawasaki) 70 P.

Superbike-EM

Das Rennen auf dem Salzburgring gewann der Ducati-Fahrer Mario Innahorati vor seinem Markenkollegen Mauro Mastrelli und dem Honda-Fahrer Alain Schordert. Damit hat Innahorati jetzt auch die Führung in der Punktwertung übernommen. Er hat jetzt 100 Zähler, zweiter ist der Kawasaki-Pilot Luca Ruggeri mit 97 Punkten.

Superbike-DM

Zum ersten Male in der Geschichte der Superbike-DM traten die Viertakter im österreichischen Zeltweg auf dem schnellen Österreichring an.

Im ersten Lauf setzten sich Udo Mark (Ducati) und Jochen Schmid (Kawasaki) schnell von den Verfolgern ab. Lediglich der Ungar Arpad Harmati konnte mit seiner Ducati zu den Führenden aufschließen. Währenddessen war die Yamaha des Punkteleaders Christer Lindholm schon mit defekter Kupplung ausgefallen. Nachdem Schmid den Ausfall von Lindholm mitbekommen hatte, fuhr er auf Nummer sicher und gab sich mit dem zweiten Platz hinter Mark zufrieden. Harmati wurde dritter vor Edwin Weibel auf Ducati.

Auch im zweiten Lauf ging es zwischen Schmid und Mark um den Sieg. Zwar lag der Kawasaki-Fahrer die ganze Zeit in Führung, aber Mark folgte ihm wie ein Schatten und versuchte mehrere Angriffe, kam aber nicht vorbei. Den dritten Platz belegte wieder Harmati vor Michael Liedl auf Kawasaki.

Ergebnis: 1. Lauf: 1. Udo Mark (Ducati); 2. Jochen Schmid (Kawasaki); 3. Arpad Harmati (Ducati); 4. Edwin Weibel (Ducati); 5. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 6. Andreas Hofmann (Kawasaki); 7. Marcel Ernst (Kawasaki); 8. Roger Kellenberger (Kawasaki); 9. Bernhard Schick (Ducati); 10. Helmut Bradl (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Jochen Schmid (Kawasaki); 2. Udo Mark (Ducati); 3. Arpad Harmati (Ducati); 4. Michael Liedl (Kawasaki); 5. Edwin Weibel (Ducati); 6. Christer Lindholm (Yamaha); 7. Eric Maillard (Honda); 8. Bernhard Schick (Ducati); 9.

Roger Kellenberger (Kawasaki); 10. Marcel Ernst (Kawasaki).

Punkttestand: 1. Jochen Schmid (Kawasaki) 140 Punkte; 2. Christer Lindholm (Yamaha) 112 P.; 3. Edwin Weibel (Ducati) 115 P.; 4. Udo Mark (Ducati) 97 P.; 5. Andreas Hofmann (Kawasaki) 79 P.; 6. Michael Liedl (Kawasaki) 51 P.; 7. Herbert Kaufmann (Yamaha) 49 P.; 8. Jeffry de Vries (Yamaha) 49 P.; 9. Rainer Jänisch (Yamaha) 46 P.; 10. Marcel Kellenberger (Kawasaki) 43 P.

Supersport-DM

Zum fünften Lauf kamen die Fahrer in Most zusammen. Thomas Franz startete erstmals in der Supersport Klasse auf der Ducati von Alexander Schaden und konnte gleich einen Sieg verbuchen. Den zweiten Platz belegte sein Markenkollege Ralph Stelzer und auch der dritte Platz ging an ein Motorrad aus Italien: Bernd Caspers sicherte sich den dritten Podestplatz auf Bimota. Diese drei profitierten von Stürzen an der Spitze. In der letzten Runde versuchte Stefan Scheschowitsch (Kawasaki) dem Ducati-Fahrer Thomas Körner die Führung streitig zu machen, stürzte und daraufhin ging auch Körner zu Boden. Der nun führende Ducati-Fahrer Michael Seeber kam aber nur zwei Kurven weiter, und fiel dann auch durch Sturz aus.

Punkte: 1. Thomas Körner (Ducati) 71 Punkte; 2. Michael Eberle (Honda) 56 P.; 3. Stefan Scheschowitsch (Kawasaki) 53 P.; 4. Toni Heiler (Yamaha) 45 P.

Superbike-Meisterschaft in denUSA

In der amerikanischen Superbike-Meisterschaft sieht es in diesem Jahr nicht gut aus für die erfolgsverwöhnten Ducatis. Nachdem das Ferrarichi-Team in den letzten Jahren mit Doug Polen und Troy Corser mehrfach den Titel gewonnen hatte, liegt Freddie Spencer als bester Ducati-Pilot im Moment mit 157 Punkten auf dem fünften Rang der Gesamtwertung. Tabellenerster ist Mike Hale (199 Punkte) vor Miguel Duhamel (191 P.). Beide fahren auf Honda. Auf den Plätzen drei und vier liegen Fred Merkel (Suzuki, 177 Punkte) und Tom Kipp (Yamaha, 166 Punkte).

Die Zeit ist gekommen....

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



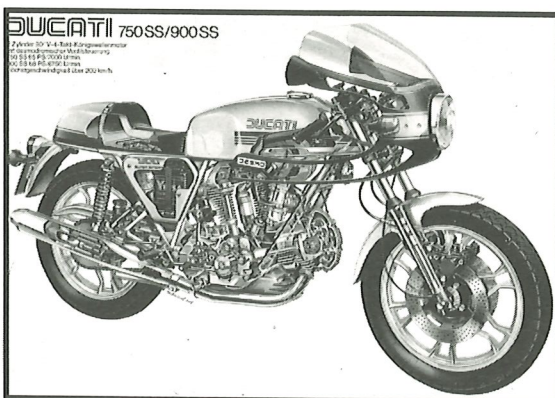
**Jetzt auch lieferbar
für Aprilia- und
Laverda-Fahrer!**

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

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

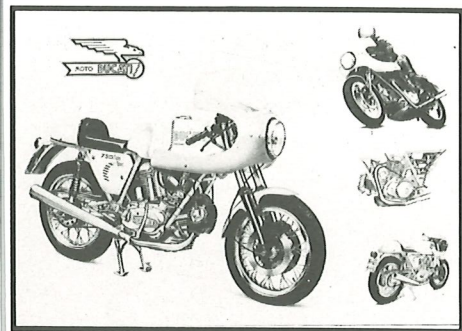
Ducati-Poster

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



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

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



Absender:

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

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

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

Datum

Unterschrift

Absender:

Hiermit bestelle ich die unten angekreuzten
Poster.

o per Scheck/bar über DM liegt bei.

o per Bankeinzug. Meine Bankverbindung ist:

BLZ: _____

Konto-Nr.: _____

Bank: _____

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

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

Datum

Unterschrift

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke
zur Hand

Antwort

Verlag Felix Hasselbrink
Schönberger Str. 2
24321 Lütjenburg

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Antwort

Verlag Felix Hasselbrink
Schönberger Str. 2
24321 Lütjenburg

Motalia - Abobestellkarte

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

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

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

☐ habe ich als Scheck beigelegt.

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

BLZ: _____

Konto-Nr: _____

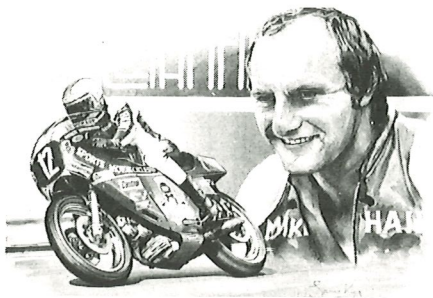
Bank: _____

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

Datum: _____ Unterschrift: _____

Absender auf der Rückseite nicht vergessen!!

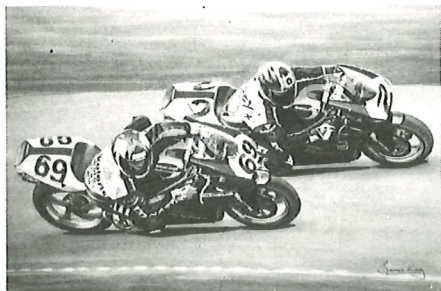
Ducati-Poster aus England



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
Schönberger Str. 2
24321 Lütjenburg**

Absender:

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)**

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke zur
Hand

Antwort

**Verlag Felix Hasselbrink
Schönberger Str. 2
24321 Lütjenburg**

Datum

Unterschrift

Ein Blick zurück, aber nicht im Zorn

Dafür aber die zwingend berechtigte Frage: Was wäre denn aus dem Motorrad-Straßenrennsport geworden, wenn es die italienischen Werke und da vor allem, wie ein Fels in der Brandung, die Ducatis nicht gäbe?

07. Juli 1975, es war auf dem Heimweg vom Grand Prix in Spa-Francorcamp. Gut 500 km Autobahn lagen vor uns, Richtung Süden in die anbrechende Nacht. Der vertraute Klang unserer V7 Sport war die richtige Kulisse in Gedanken einen Renntag Revue passieren zu lassen, an dem die MV Agusta-Mannschaft um Arthuro Magni die letzten Kräfte gegen die erdrückende Übermacht der Japaner mobilisierte. Phil Read hatte das Rennen der 500er-Klasse gewonnen, mit einem Rekordschnitt von 214 km/h und für alle, die dabei waren, bleibt er für immer unvergessen, dieser unbeschreiblich faszinierende Klang der MV Agustas. Wir spürten damals, eine Ära im Motorrad-GP-Sport geht zu Ende. Es begann die Zeit der „rollenden Benzinfä-

ser“, wie diese akustisch plärrende neue Prototypengeneration mit ihren Zweitaktmotoren dank des horrenden Benzin- und Frischölverbrauchs von bösen Zungen genannt wurden.

Nichts für Fans, die sich mit den Motorrädern auf der Rennstrecke identifizieren wollen. Also auf zu neuen Ufern, so kamen wir Mitte der siebziger Jahre zur Endurance-(Ausdauer)-Weltmeisterschaft. Welch' eine Atmosphäre! Assen, 24. Mai 1979, zweiundfünfzig Maschinen stehen bereit zum Le Mans-Start. Nur noch zwei Minuten, aber die Duc's fehlen. Totenstille, dann Warnung der Rennleitung über Lautsprecher: "Letzter Aufruf an die beiden Werks-Ducatis, sonst starten wir ohne Euch". Endlich das dumpfe



Franco Farne auf der Ducati von Marco Lucchinelli.



Roche auf der Ducati, rechts Bordi 1989 in Zeltweg.

Grollen der Contis aus dem Fahrerlager und dann kommen sie und reihen sich ganz vorn mit ein, es bleiben noch 30 Sekunden. Der Startschuß fällt, 54 Piloten jagen quer über die Rennstrecke, lassen ihre Maschinen an, per E-Starters. Nur die Duc's müssen angetreten werden. Mario Legas Maschine läuft sofort, er kommt gut weg, aber der junge Francini schmeißt sie beim ersten Tritt weg, hebt sie wieder auf, sie ist nicht beschädigt. Die Boxenmannschaft sieht hilflos zu, uns schlägt das Herz bis zum Hals. Er versucht es erneut, tritt mehrmals, endlich sie läuft, aber das gesamte Feld ist längst auf und davon. Fünfeinhalb Stunden später, es beginnt zu regnen. Victor Palomo hat die Duc zum letzten Mal von Lega übernommen, sie liegen hinter der Werks-Kawa auf Platz zwei. Die Strecke wird glatt, die Spannung steigt. Palomo schafft das Unmögliche, fährt schnellere Rundenzeiten als die Kawa und kann eine Runde aufholen. Zehn Minuten vor Ren-

nende trocknet es ab, mit der alten 900 SS kann Palomo die Kawa nicht halten, nach sechs Stunden fehlen ihm zwei Runden zum Sieg. Francini - Venanzi, die Jungs auf der zweiten Ducati fahren wohl um ihr Leben, sie werden noch Achte.

Heute glauben wir, der Moto Guzzi-Mann Hans J. Martinek hat ganz genau gewußt, wo die bauartbedingte Stärke seiner Motorräder liegt. Von 1979 bis Mitte der Achtziger Jahre war er mit seinen Le Mans in der Endurance-WM, aber nicht um hinterherzufahren. Eine verschworene Mannschaft von Könnern war in der Lage, mit unterlegenem Material Plätze zwischen 12ten und 15ten Rang herauszufahren, wohlgernekt bei 24 Std. Rennen und das in einem Weltklassefeld. Übersetzungsänderungen bei einer Kardanmaschine? Kein Problem, dann wurde eben beim routinemäßigen Boxenstopp der Kegelradantrieb getauscht, in einer Zeit, die knapp über dem sowieso fälligen Hinterradwechsel lag. Das

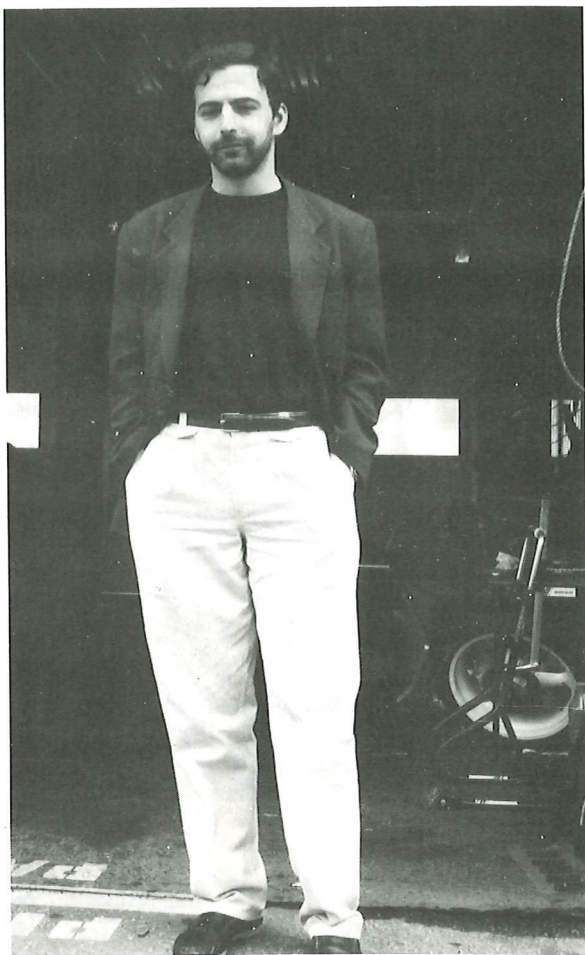
war Teamwork.

Nichts vergeht so schnell wie der Ruhm im Sport. Eine bittere Tatsache, nicht aber für Benjamin Grau. Wer ihn sah, denkt an Montjuic und Ducati. Sieben Siege bei diesem mörderischen 24-Std.-Rennen auf dem Straßenkurs im Stadtpark von Barcelona, davon sechs Mal auf Ducati. Wir hatten das Glück, 1986 das letzte Rennen auf dieser Strecke mit seinem Sieg auf der 900 SS zu sehen, dort zerbrachen sogar die japanischen Überflieger.

1988, die Superbike-WM kommt nach Europa, Ducati ist dabei. Endlich vorbei die Zeit, in der die echten Fans tausende Kilometer zu den Rennen fahren mußten, immer mit der Ungewißheit, ist denn überhaupt eine Ducati oder eine Guzzi am Start? In Motalia 10/89 hat der Leser Toni diese ungewisse Zeitspanne so treffend beschrieben, Dank dafür. Franco Farne, der Mann, der drei Jahrzehnte die Ideen Taglionis und später Bordis in die Praxis umsetzte, kommt mit dem harten Kern der Rennabteilung an die Rennstrecke. Lucchinelli fährt zum ersten Sieg. Vergessen sind alle Demütigungen, doch manche Narbe bleibt. 1989, Massimo

Bordi ist auch in der Box, checkt die Motorräder, kümmert sich um Roche, legt mit ihm den Grundstein für 1990 zum Gewinn der Weltmeisterschaft. Es tut gut, diese Männer aus nächster Nähe zu erleben.

Da ist noch die kleine Schar der Idealisten, die im nationalen Sport versuchen, unmögliches möglich zu machen. Manfred Demharter bringt Anfang der Achtziger Jahre eine verdammt schnelle Benelli 750 Sei zu den Superbikes an den Start. Jens Hoffmann beginnt auf der Dynotec-Guzzi seine Karriere, und Egid Schwemmer zeigt schon 1979 beim Kampf in der Rallye-Meisterschaft, wie



Massimo Bordi "Herr aller Dinge".

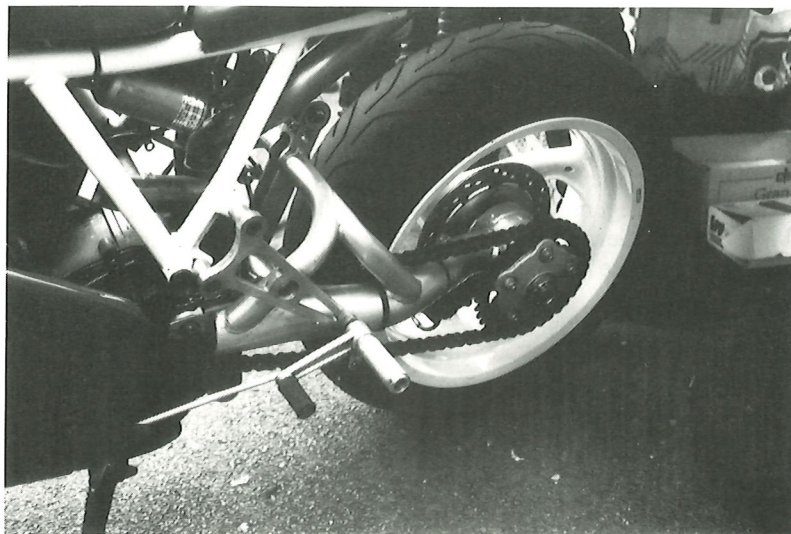
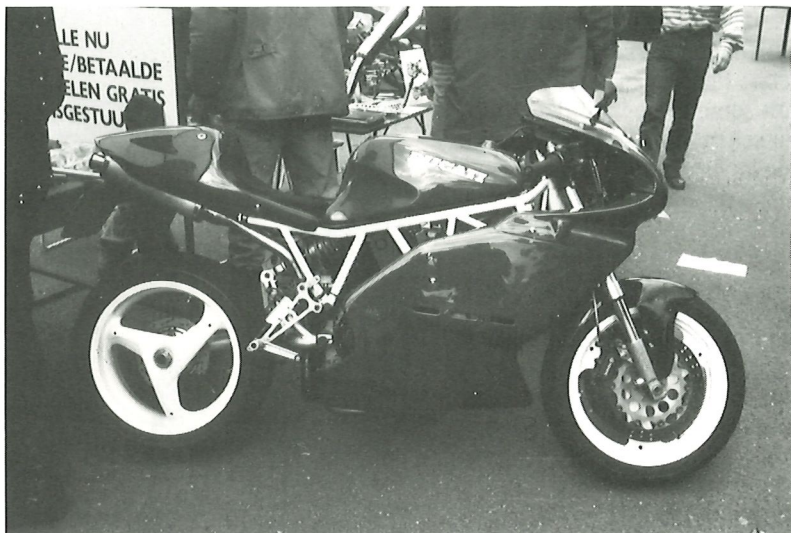
man mit einer 900 SS kontrolliert driftet, lange bevor die Amis den „Slide“ erfanden. Wir haben ihn gesehen, den ungleichen Kampf der letzten Europäer gegen die japanischen Giganten. Es sind unvergeßliche zwanzig Jahre an allen europäischen Rennstrecken, dazu unzählige Rennen im nationalen Sport. Es war aber auch eine aufregende Zeit, über viele Jahre in der Box mitzuhelfen an einer Benelli, Moto Guzzi und Gilera. Danke dafür und Danke an Ducati, Moto Guzzi, Gilera, Benelli und die anderen italienischen Werke.

Gertrud und Joachim Winzer

Kuriositäten - Raritäten - Eigenbauten

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

Auf dem Italdag in Holland gibt es immer wieder interessante Motorräder zu sehen. In diesem Jahr entdeckten wir unter anderem diese Ducati Supersport mit Vollverkleidung im Stil der Ducati Supermono und einer Einarmschwinge. Diese Schwinge wurde aus



Stahlrohr geschweißt und verläuft wie bei der 916 auf der linken Fahrzeugseite. Ich kann mir beim besten Willen nicht vorstellen, daß diese Stahlkonstruktion leichter als die Serienschwinge sein soll. Sehr lang sind die Fußrastenausleger.

Aprilia Moto 6.5

In den regionalen Motorradmagazinen "Kradblatt" und "bremer motorrad anzeiger" ist ein Fahrbericht der neuen Aprilia zu finden, der sich über ca. vier Seiten erstreckt. Acht Fotos zeigen das Einzylinder-Motorrad in den August-Heften.

Auch in der regionalen Zeitschrift "Zweirad" kann ein Fahrbericht über die Aprilia nachgelesen werden. Hier sind zweieinhalb Seiten, die mit zwölf Fotos bebildert sind, dem "Designmotorrad" gewidmet. Abgedruckt ist der Artikel in der August-Ausgabe.

Aprilia Replica 50

In dem August-Heft von "motorrad, reisen & sport" wird der Aprilia-Roller mit den zwei Scootern Honda Bali und Yamaha Breeze verglichen. Dieser Artikel umfaßt vier Seiten und vierzehn Fotos zeigen die drei Roller und dazugehörige Details.

Ducati 916 SP

In einem Vergleichstest der Zeitschrift "PS" wird die sportliche Ducati mit der Honda RC 45 und der Bimota SB 6 verglichen. Achtzehn Fotos zeigen die drei Bikes in dem August-Heft auf siebeneinhalb Seiten.

Piaggio Sfera 50

Auf nicht ganz einer Seite stellt "MO" den neuen Viertaktroller von Piaggio vor. Ein Foto zeigt den Scooter in Heft 8/95.

Bimota SB 6

Die schnelle Bimota mit Suzuki-Motor tritt auf siebeneinhalb Seiten in der Zeitschrift "PS" gegen die 916 SP von Ducati und die Honda RC 45 an. Nachzulesen in dem August-Heft.

Ducati M 600

In einem Vergleich von vier Naked-Bikes wird das kleine Monster mit der Honda CB 750, Kawasaki Zephyr 750 und Triumph Trident 750 gemessen. Sechzehn Fotos zeigen die vier Kontrahenten auf sieben Seiten in der August-Ausgabe.

Ducati 916 Biposto

In einem Vergleichstest läßt "motorrad, reisen & sport" die Ducati gegen Kawasaki ZX-9 R, Suzuki GSX-R 1100 W und Yamaha FZR 1000 antreten. Der Bericht in Heft Nr. 8/95 umfaßt siebeneinhalb Seiten mit achtundzwanzig Fotos.

Linto 500

Durch die Koppelung zweier Aermacchi-Motoren entstand die Linto 500. Ein Bericht über diese Rennmaschine ist in der August-Ausgabe von "Oldtimer-Markt" zu finden. Dort erstreckt sich der Artikel über fünf Seiten und neun Bilder zeigen die interessante Konstruktion aus den Sechziger Jahren.

Aprilia Gulliver 50

Eineinhalb Seiten nimmt ein Fahrbericht des neuen Rollers von Aprilia in dem regionalen Motorradmagazin "bmm" ein. Zu diesem Artikel gehören drei Fotos, die den Roller und Details im August-Heft zeigen.

Azzurri-Treffen

Auf einer knappen Seite berichtet Walter Arndt vom diesjährigen Azzurri-Treffen bei Karlsruhe. Zu dem Artikel gehören zwei Bilder. Zu finden ist der Artikel in der August-Ausgabe vom "bmm", einem regionalen Motorradmagazin aus Süddeutschland.

Insalata Mista

Sommer in Köln - 35 Grad und nur ein laues Lüftchen. Nach einer ausgiebigen Tour durch's Bergische Land stoppte ich meine Guzzi rund 500 Meter vor der heimischen Garage, um noch ein paar Einkäufe zu tätigen. Maschine abgestellt, eingekauft, Koffer beladen, aufgestiegen, Seitenständer rein, Starterknopf gedrückt und - nichts! Die ohnehin schon schweißnasse Lederkombi geöffnet und nach dem Grund des Streikens gefahndet! Hier geschaut - da geschaut, hier gefummelt - da gerüttelt - nichts! Geflucht! Lederjacke und Helm im Koffer verstaute und die fünf Zentner heimgeschoben, begleitet von der panischen Angst, jemand von den ohnehin pausenlos lästernden motorrad-fahrenden Bekannten zu treffen. Nachdem ich mit letzter Kraft die Guzzi in der Garage verstaute hatte, schleppte ich die Einkäufe ins Haus. Die Fassung konnte ich genau bis zu dem Augenblick bewahren, als meine Frau mich mit den liebevollen Worten „wie siehst Du denn aus?“ begrüßte.

Nun, dieser Zwischenfall war nicht der erste in meiner damals rund zwölf Monate dauernden Guzzi-Zeit. Kurz nach Auslieferung meiner neuen Mille GT gab es Probleme mit der Batterie, wobei ich feststellen mußte, daß es auch zu zweit keine leichte Sache ist, eine Guzzi anzuschieben. Bei der ersten Inspektion meldete der Händler dann ein loses Kabel als Grund für die aufgetretenen Probleme. Doch auch in der Folgezeit verrichtete die Batterie, insbesondere nach Kurzstrecken, nur unzureichend ihren Dienst. Das Problem wurde von mir mit einer neuen selbstbefüllten Varta-Batterie behoben, welcher die Serienbatterie weichen mußte.

Doch zurück zu dem hochsommerlichen Guzzi-Streik. Als jahrelanger Fahrer fernöstlicher Maschinen war ich natürlich nicht in die tieferen Geheimnisse der Motorrad-elektrik eingeweiht. Also zog ich einen fachkundigen Bekannten hinzu, der sich mit der europäischen Motorradbaukunst auskannte. Ein näherer Blick auf den Kabelsalat entmutigte mich nämlich vollends. Aber mit Fachverstand und Prüfgerät überführte der Fachmann schnell den defekten Kill-Schalter, der aber nicht, wie die meisten jetzt denken mögen, auf „Mo-

tor off“ stand, sondern einen Kabelbruch aufwies.

Beeindruckt von soviel Fachverstand oder in düsterer Vorahnung fing ich an, mich näher mit Motorrad-Elektrik zu beschäftigen. Als Lektüre nahm ich das Buch von Rudolf Hüppen zur Hand, welches auch für Laien gut geschrieben ist. Leider war ich bis zum nächsten Störfall noch nicht bei den Fortgeschrittenen, sondern krebste noch bei Watt, Ohm und Volt rum.

Diesmal war es der Schalter fürs Warnblinklicht, der die Elektrik verrückt spielen ließ. Doch von diesem banalen Zusatzgerät wollte ich mich nicht nerven lassen. Also Schalter weg und Stecker abgeklebt und schon war Ruhe. Bei meiner neuen Eigenbau-Instrumentenkonsole war folgerichtig auch kein Platz mehr für diesen Schalter, der ebenso wie einige Lämpchen fortan fehlte.

Die Verzweigung ereilte mich aber immer noch, wenn ich versuchte, anhand des Schaltplans die elektrischen Wege nachzuvollziehen. Denn dieser stimmte mit meiner Motorradelektrik genau nicht überein. Auch andere von mir besorgte Schaltpläne - von den T-Modellen über die Le Mans zur 1000 G5 - brachten keinen

richtigen Aufschluß. Aber nach deren Studium zeichneten sich die ersten Grundstrukturen ab, die mein Verständnis förderten.

In der letzten Winterpause nahm ich mir dann die Zeit, der Elektrik gezielt zu Leibe zu rücken. Ich begann, den ganzen Kabelbaum auszubauen. Dies hatte das Ziel, alle überflüssigen Kabel zu entfernen. Hier von gab es, wie ich im Laufe der Zeit festgestellt hatte, nicht wenige. Da es sich wohl um einen Grundkabelbaum für mehrere Modelle handelte, waren auch - für meine Maschine - überflüssige Anbindungen vorgesehen. Nun mußte gewährleistet sein, daß auch der Einbau wieder korrekt durchgeführt werden konnte. Ich beklebte daher jedes gelöste Kabel mit einem entsprechenden Hinweiszettel und fertigte mir Skizzen an. So konnte ich spätere Verwechslungen vermeiden.

Nachdem ich den ganzen Salat vom Motorrad getrennt hatte, fertigte ich einen ersten eigenen Schaltplan an. Hierin waren alle Kabel aufgeführt, die vorhanden waren, egal ob überflüssig oder nicht. Nach längerem Studium dieses Schaltplans fing ich an, die nicht mehr benötigten Kabel zu entfernen und dies entsprechend zu vermerken. Nachdem ich so eine bunte Portion Spaghetti für zwei Personen ausgesondert hatte, fertigte ich einen zweiten Schaltplan der verbliebenen Kabel an. Nachdem ich auch diesen wieder eingehend überprüft hatte, malte ich nach anschaulicher Sortierung der einzelnen Bestandteile den Schaltplan Nr. 3. Ich war jetzt in der anfangs nie für möglich gehaltenen Lage, jedes Kabel direkt zuzuordnen. Das wiederholte Lästern meiner Frau, wenn ich mit zahllosen Buntstiften stundenlang „moderne Kunst“ produzierte, soll hier mal außer Acht bleiben.

Der Zusammenbau dauert zwar lang, brachte aber keine Probleme. Aus Platz-

gründen änderte ich einige Verbindungen und tauschte Stecker und Kabel aus, wobei ich die neuen Steckverbindungen stets angelötet habe. So konnte ich die Kabel-längen auch genau auf meinen Verlicchi-Lenker abstimmen.

Als Kontrolleuchten verblieben nur noch jene für Blinker, Öldruck und Ladekontrolle. Eine besondere Freude war das Eliminieren der Leerlaufkontrolleuchte samt Verkabelung, da diese mich zumindest in der Anfangszeit zu manchem Hüpfen beim Anhalten veranlaßt hatte. Im Laufe der Zeit merkt man beim Schalten sehr gut, wann der Leerlauf drin ist, obwohl die Kontrolleuchte oftmals anderer Meinung war.

Nach dem Einbau kontrollierte ich zunächst die Funktion der Beleuchtungseinheiten. Hier war alles in Ordnung. Auf der Probefahrt weigerte sich dann jedoch die Ladekontrolleuchte, bei höheren Drehzahlen auszugehen. Die aufkeimende Verzweiflung wich dann aber schnell der Zuversicht, daß eine Prüfung anhand des eigenen Schaltplans kein Problem ist. So wurde ein schadhafter Masse-Anschluß schnell enttarnt.

Mit der sicheren Erkenntnis, was außer der Elektrik und den verschiedenen Bowdenzügen (immer Ersatz dabei) kann an einer Guzzi schon kaputt gehen, hoffe ich nun auf viele problemlose Kilometer.

Mit einem Prüfgerät, einer Meßlampe und ein paar Kleinteilen vom Bosch-Dienst war die ganze Aktion zwar zeitraubend aber recht preiswert. Ob ich noch entsprechende Silent-Hektik-Produkte integriere, überlege ich derzeit. Dies könnte die Funktionalität noch verbessern und den Kabelbaum weiter schrumpfen lassen. Abschließend meine Empfehlung an Leidensgenossen zum Thema „Elektrik“: don't dream - do it!

Ciao Carsten Schiemann

Saison-Halbzeit

Es ist Ende Juli, und etwas mehr als die halbe Saison ist gelaufen. Gelegenheit für einen kleinen Rückblick.

Der erste Motorradbezogene Trip ging mit vier Personen im Mazda-Transporter zum Teilemarkt nach Novegro in Italien. Dort wollte sich Thomas eine Le Mans III kaufen. Doch kaum hatten wir die italienische Grenze überquert, verdampfte schlagartig unser Kühlwasser. Erste Diagnose: Zylinderkopfdichtung kaputt, später stellte sich raus, daß der Zylinderkopf gerissen war. Dank ADAC und dem Euroschutzbrief konnten wir die Fahrt mit einem Leihwagen (Fiat Tipo) fortsetzen. Auf dem Teilemarkt gab es wie immer viele schöne Motorräder zu bewundern, unter anderem hatte der Rumi-Club eine Ausstellung vieler top restaurierter Rumis organisiert. Aber es war keine einzige Le Mans III zu finden. Na ja, sie hätte ja sowieso nicht in den Tipo gepaßt. Als Fazit kann man wohl sagen, daß man lieber zu einem der großen Märkte fahren sollte, wenn man ein ganz spezielles Motorrad sucht. Auf

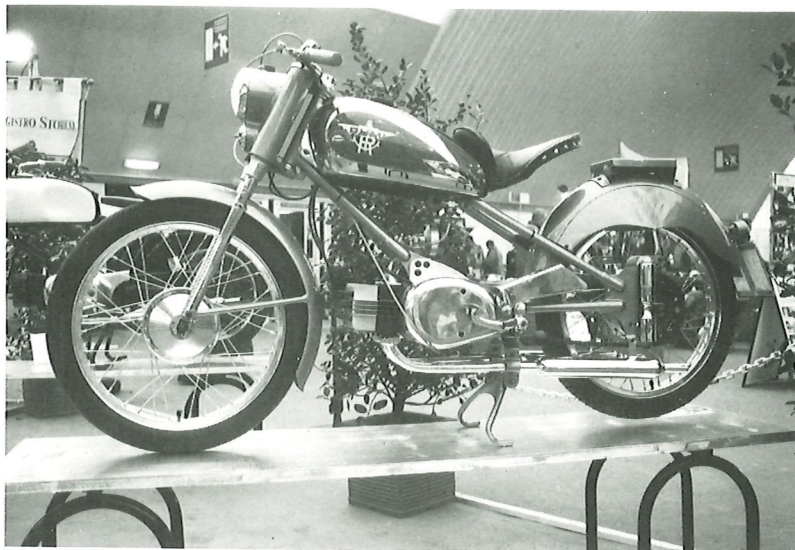
dem Rückweg schauten wir im Rosso Bianco Museum in Aschaffenburg vorbei. Wer sich für Sportwagen interessiert, ist hier richtig. Im Keller werden seit kurzem auch Motorräder ausgestellt.

Als nächstes stand die Motorradausstellung in Dortmund auf dem Programm, von der ich aber diesmal etwas enttäuscht war, denn die meisten Neuheiten aus Italien fehlten. Dafür gab es hier und da interessantes Zubehör bei einzelnen Händlern zu sehen.

Bei der Kieler Motorradausstellung eine Woche später haben wir dann einen Italo-Stand aufgebaut und dort elf klassische italienische Motorräder wie Ducati 250 Desmo, Moto Guzzi V7 Sport, Laverda 1000 und drei Scrambler von MV Agusta, Ducati und Aermacchi gezeigt. Nachdem die neuen Ducatis einen großen Bekanntheitsgrad haben, wollten wir doch mal



Unser Italo-Stand auf der Motorradausstellung in Kiel.



nächsten Wochenende mit dem Schwerpunkt Motorräder statt. Bei der Motorradveterama überwiegen in diesem Jahr eindeutig die Harley-Stände. Als Italo-Fan mußte man schon fast etwas suchen, es gab aber doch einiges zu finden, wenn mir auch manchmal die Preise etwas überzogen vor-

Das Rumi-Register zeigte viele schöne Maschinen in Novegro.

zeigen, was die Italiener so in den siebziger Jahren gebaut haben.

Im April ging es endlich mit dem Motorradfahren los. Das erste Ziel war das Italo-Frühstück in Bönningstedt bei Hamburg. Seit Jahren wird dieser Treffpunkt einmal im Frühjahr auf einem Autobahnparkplatz durchgeführt. Für viele die erste Tour des Jahres, wo man dann gleich mal schauen kann,

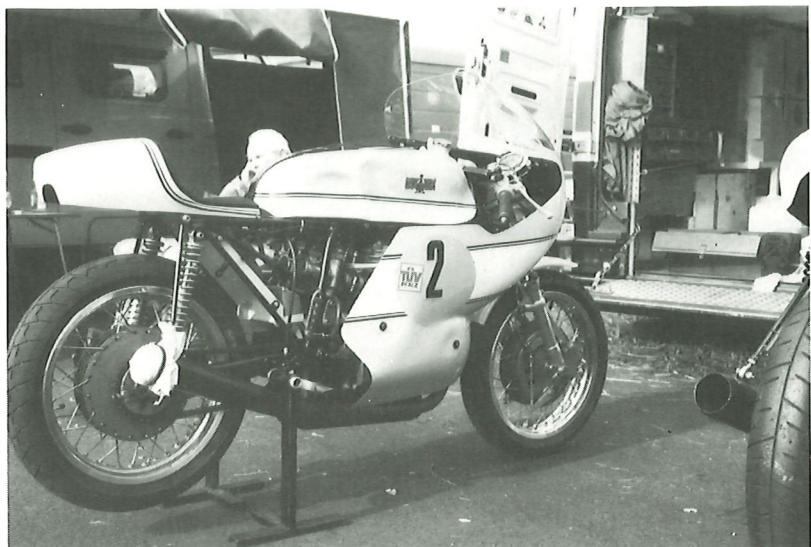
was die anderen denn so alles im Winter geschraubt haben. Wie immer war der Treff gut besucht und der Parkplatz fast schon überfüllt. Im April ging es dann zur Veterama nach Ludwigshafen. Dieser Veterantenteilemarkt findet an einem Wochenende mit dem Schwerpunkt Autos und am

kamen. Außer ein paar Kleinteilen und vier Motorradmodellen kaufte ich nichts. Noch am gleichen Tag ging es weiter zum Flugplatzrennen ins nahegelegene Speyer, wo unter anderem die Superbike-DM stattfand. Am Samstag wurde auch ein Veteranenlauf durchgeführt, bei dem es einige italienische Raritäten zu bestaunen gab.



Zum Italo-Frühstück platzte der Parkplatz aus allen Nähten.

Mit dem Italo-Frühstück in Stelle Anfang Mai ging es weiter, auch hier waren viele Italo-Fans gekommen, und zwei Wochen später stand der Italdag in Holland auf dem Programm. Am Freitag fuhren wir zunächst zu dem Ersten Norddeutschen Grappa-Treffen in Wardenburg und bauten dort unser Zelt auf. Das Treffen fand bei einem alten Landgasthof mit großem Festsaal statt. Mit ca. 25 Motorrädern war es ein sehr kleines Treffen. Am Samstag statteten wir den Firmen Motocicletti, MTS und der Italo Schmiede einen Besuch ab. Am Sonntag ging es weiter nach Holland. Hier brannte mal wieder die Luft.

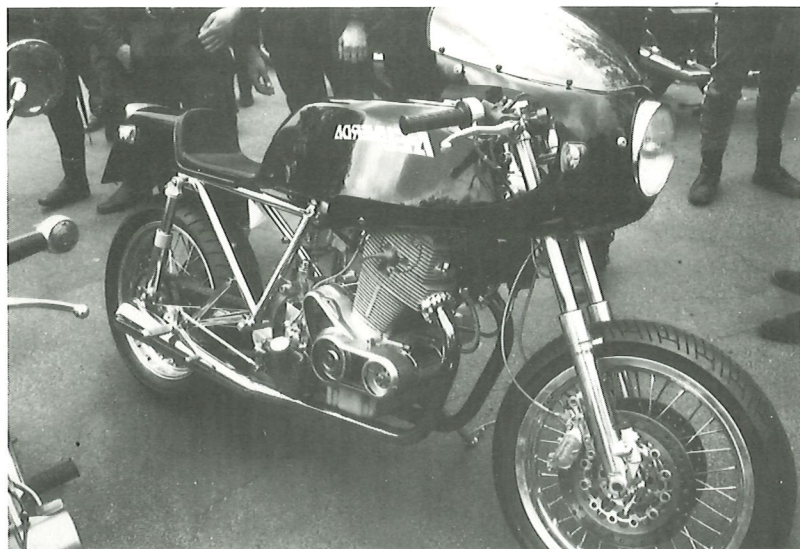


Ehemalige Bianchi Werksmaschine beim Veteranenlauf in Speyer.

Motorräder soweit das Auge reichte. Von Oldtimern über Raritäten, Kuriositäten und Rennmaschinen war alles vertreten. Wer nicht nach Holland fährt, ist selber schuld.

Pfingsten fuhren wir zum Rennttraining Desmo Corse nach Polen. Bei prima Wetter und guter Organisation kamen wir voll auf unsere Kosten.

Ein paar Wochen später waren wir zu zweit nochmal in Polen bei einer Veranstaltung für klassische Motorräder. Hier war die Organisation mangelhaft, aber das Wetter war gut und ich konzentrierte mich darauf, bei der Morini 3 1/2 Sport verschiedene Auspuffanlagen und Vergaser zu testen. Auch



Schöne Laverda mit Spezialfahrwerk in Stelle.



Großer Andrang beim Italdag.

wenn ich das Gefühl hatte, daß die Maschine besser lief, bewiesen die Rundenzeiten oft das Gegenteil. Lärm bringt nicht unbedingt Leistung, war die Erkenntnis, die eigentlich ja nicht neu ist. Das einzige, was etwas gebracht hatte, war das Montieren eines um zwei Zähne größeren Kettenrads, um die Übersetzung kürzer zu machen. Alle anderen Teile wurden wieder auf den Serienzustand zurückgebaut. Beim Abstimmen habe ich erstmals eine Lambda-Sonde verwendet. Damit geht das Abstimmen der Vergaser unheimlich schnell, das spart richtig Stunden.

Am letzten Juli-Wochenende führen wir zum Bremer Italo-Treffen, daß in diesem Jahr zum vierten Male stattfand. Wie schon im letzten Jahr war es bei knallender Sonne sehr heiß. Trotzdem, oder vielleicht gerade deswegen, waren weniger Gäste gekommen, als ich erwartet hatte. Na ja, man darf auch nicht vergessen, daß gerade Urlaubszeit war. Wir trafen viel Bekannte und hatten ein spaßiges Wochenende. Am Sonntag hatte ich wegen einer leeren Batterie Startschwierigkeiten (Wer die Zündung an läßt, ist selber schuld). Mit Schieben wollte das Bike nicht anspringen und aus Angst um meine 6 Volt Zündspulen wollte ich das Motorrad nicht mit 12 Volt fremdstarten. Rainer vom Veran-

stalter Club war so nett, ein Ladegerät von zu Hause zu holen und so führen wir mit geringer Verspätung nach Hause.

Für das nächste Wochenende ist das Guzzi-Treffen in Thal geplant und 14 Tage später soll es zum Ducati-Clubrennen nach Assen gehen.

CARS & BIKES MOTORSHOW

**Die ultimative
Auto & Motorradshow**

OLDTIMER AUKTION

Anmeldungen unter
Tel./Fax: 040 / 796 45 09

Oldies vom Feinsten
mit Prämierung

Privatmarkt
rund ums Fahrzeug

Zubehör- und Ersatzteilemarkt

Motorradfrühschoppen

Motorradgottesdienst

**Festplatz Kaltenkirchen
16. - 17.9.1995**

Händleranfragen erwünscht

Leserbrief zum Thema Vorurteile gegenüber Ducati-Fahrern und zum Artikel "Das 1. Laverda-Registertreffen":

Hallo Motalia-Team

Erst einmal ein Lob für Eure Zeitschrift, genau das richtige für Italienerfahrer. Kleine Kritik: Der Sportteil könnte meiner Meinung nach wegfallen und mehr Leser- und Erfahrungsberichte einbinden. Denn Sportergebnisse sind aktueller und schneller in der MSA.

Aber warum ich überhaupt schreibe: Ich weiß selbst als alter Ducati-Fahrer, daß das Verständnis für Technik und die Beziehung zur Maschine heute leider nicht mehr solche Beachtung finden wie früher. Auf den Markentreffen merkt man das besonders an den Vollgasfahrern, die sich eine Duc geleistet haben, weil sie halt schön aussieht. Aber wenn eine Marke zum Massenartikel wird, läßt sich das nicht vermeiden.

Nur mit Vorurteilen sollte man vorsichtig sein, es gibt auch Fahrer vom alten Schlag, die sich einen Sportler der neuen Generation geleistet haben. Ich habe mir auch eine 916 Biposto gekauft und wurde beim ersten Treffen etwas von der Seite angeschaut. Aber als sich nach vorsichtigem Fragen herausstellte, daß ich schon länger Duc fahre, war alles in Butter. Nicht jeder ist ein neureicher Yuppie, es gibt auch stinknormale Handwerker, die sich mal was gönnen.

Kleine Anregung auch zum Bericht vom Guzzi Club Paderborn. Ihr beschwert Euch über fehlende Teilnehmer, dann macht doch ein Laverda-Ducati oder ein Laverda-Guzzi oder ein Italienertreffen. Ihr hättet bestimmt mehr Teilnehmer und mehr Spaß am Treffen gehabt. Ich wäre auch gern dabei gewesen, aber wenn das Treffen so markengebunden ausgeschrieben wird, weiß man ja nicht, ob man willkommen ist. Beim Treffen vom Guzzi Stammtisch Hannover klappt das immer hervorragend. Ein paar Schwarze Schafe hat

man leider immer mal dabei, damit muß man leben.

Weiter alles Gute für das Motalia-Team und allen Motorradfahrern eine unfallfreie Saison '95, Andreas Begemann

Bei dem Bericht, auf den sich Andreas Begemann bezieht, müßte es sich um den Artikel "Das 1. Laverda-Registertreffen" von Heiner Steinmann in der Motalia Nr. 77 handeln. Heiner Steinmann ist nicht Mitglied des Moto Guzzi Club Paderborn, sondern der Betreiber des Laverda-Registers. Bei der Durchführung des Treffens ist er von einzelnen Mitgliedern des Moto Guzzi Club Paderborn unterstützt worden, aber weder der Bericht noch das Treffen basieren auf dem Moto Guzzi Club Paderborn. Die Red.

Leserbrief zur Leserbriefanfrage bezüglich Ducati 125 Regularita:

Die 125er RT hatte 12,5 PS bei 7.000 U/min. Ein späteres Modell 17 PS bei 9.000 U/min. Der Tankinhalt des RT Modells war 6 Liter und das Fahrzeug wog 108 kg trocken. Es gab für dieses Modell laut Ersatzteilkatalog auch einen 22 PS Kit. Das Nachfolgemodell 125 Six Days hatte 22 PS bei 10.500 U/min, einen Alu-Tank mit 8 Litern Tankinhalt und wog trocken 98 kg. Für den Wettbewerb war dieses Modell bedingt geeignet, da es vom Motor her sehr anfällig war und ständig mit Kolbenfressern zu kämpfen hatte. Die Wettbewerbsmodelle des damaligen Importeurs Röth hatten so um die 28 PS. Diese Aussage stammt von Herbert Wegele, der damals so ein Modell fuhr. Dieser wohnt hier bei uns in Bad Waldsee. Leider hielten auch hier diese Motoren nur bedingt. Übrigens betrug das damalige Mischungsverhältnis je nach Motor zwischen 1:20 und 1:33. Mit freundlichen Grüßen Siegfried Kranz

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aermacchi

Tankaufkleber für SS 350, Bj. 73/74 (AMF Harley Davidson) aus Nachfertigung zu verkaufen, Tel. 07252/86459

Aprilia

Suche Werkstatthandbuch für Aprilia Pegaso, Bj. 95, Tel. 0431/94310

Benelli

Suche technische Unterlagen f. Benelli Tornado + Motobi 650 S, auch Ersatzteile, Tel. 0711/6872035

Benelli 500 Quattro, 14.000 km, rot, Originalzustand, 500 ccm - Vierzylinder, 44 PS, TÜV neu, 4.900,-, Tel. 06136-89605, Inz. von Laverda 1-2 Zylinder möglich

650 S (Vorläufer Tornado), komplett oder in Teilen zu verkaufen, Motor läuft, Preis komplett 2200,-, Tel. 08441/5224 oder 82379

Benelli Tornado S2, Bj. 72, super Zustand, o. a. Reifen, Batt neu, viel VA, original 3190 km!!!, TÜV 2 Jahre, VB 5500,-, 02065/49002

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

Sport Benelli 900 Sei, komplett umgebaut, PVMRäder 4,0x18 + 3,5x16 Zoll, Cantilever Schwinge mit White Power Federbein, 6-1 Auspuff, 4-Kolben Bremsen, schwimmende Brems Scheiben vorne, BMW-K-Verkleidung, Lima umgebaut, zurückverlegte Rasten, Zylinder und -Kopf bearbeitet sowie weitere Details. Alles im Brief eingetragen, Rahmen beschichtet, Farbe gelb/schwarz, uvm. FP DM 8.500,- und ein Teilertrager 900 Sei Unfall DM 1.500,-, nur zusammen zu haben. Tel.: 0911/711446 oder 722080

Benelli 654, 8.000 km, Bj. 83, original 4in2, 3.000 DM, 2x Benelli 500 Quattro zum Schlachten, nicht komplett, 1x Unfall 7.000 km, Tank + 4in4 in Ordnung, zus. 1500 DM, 0531/336830

Bimota

SB3, Bj. 82, 34000 km, Rfn. neu, Sonderlack, Preis VS, Tausch gg. 2 Sitzer mit bis zu 5000,- DM Zuzhlg. möglich, 05324/5190

Suche DB 1, Zustand egal, defekt/Unfall/komplett, alles anbieten, Tel. 08441/5224 oder 82379

Biete Veglia Comp. DZM, weiß, mit Welle u. Antrieb 350,-, Halbschale Typ Imola inkl. Doppelscheinwerfer und get. Scheibe 350,- VB, Tel.: 04161/88291 Q

Cagiva

Verk. Motor Cagiva Elefant 350, Cagiva Alazzurra 350, Motorteile Pantah, Cagiva Alazzurra Teile, Tel. 02464/2876

Suche 750 o. 900 Elefant, Guzzi NTX 650 Enduro muß in Zahlung genommen werden, VB 5.500,- DM, Tel./Fax: 0201/745114

650 Alazzurra: Rahmen mit Brief, Lack-satz komplett, Hinterrad, Instrumente, Kleinkrams, alles VB, Tel. 05322/877479

Verkaufe aus Umbau von 900 i.e. Marzocchi-Gabel + Bremsanlage + Schutzblech vorne + Nabe, Tel. 02131/30716

Verk. SST 350, 1-Zylinder-2-Takter, Bj. 84, 7000 km, TÜV 11/95, guter Zustand für 1700,-, Tel.: 0431/734003

Ducati

Gelegenheiten: 3x 900 SS Desmo Ducati, Bj. 92, Originalzustand, zwischen 20 und 30000 km, 12.000 DM verhandelbar, Tel. 0039473564294



DIOPA Kunststofftechnik

Nicht schneller, aber schöner

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

DUCATI **bimota**
LAVERDA



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

Verk. Campagnolo-Ducati Räder
2.15x18 vorne + 2.5x18 hinten, Rahmen mit Brief für 450 M3D + 350 Scr., Rahmen ohne Papiere 450 M3. Suche Doppelduplexbremse ø 210, 36 Loch. Tel + Fax: 09383/6223

Pantah 500, Bj. 80 im original 600er rot-grünen Lacksatz, Seitenständer, 41 tkm, 2 J. TÜV, sehr guter Zustand, VB 5500,- Tel/Fax 02065/23022

Ducati 750 S Königswelle, Bj. 72, mit Verkleidung, 1A restauriert, Ceriani, VA, Vergaser offen, schmaler Rahmen, 100 % original, besser wie neu, Preis VHS, Tel. 02261/29401

Ducati Pantah 350 XL, '83, 37 tkm, orig. Lack, guter Zustand, mit. ital. Papiere, DM 2.700,- mit TÜV + deutscher Zulassung, VB 3.200,-, 0881/8569

PVM Felgen 3,5" + 5,5" für 900 SS und 888 mit neuen Michelin Reifen, 100 km gelaufen, schwarz, komplett mit Lagern, Ruckdämpfer, Kettenrad, Tachoantrieb, Magnesium m. TÜV, Festpreis 2800,-, Tel. + Fax + Ab: 06735/315

Verkaufe von Ducati F1 komplette Forcella Italia Gabel 40ø neu, VB 1200,-, Tel. 08459/1421

750 S + 750 GT (rund), Preis VB, 450 Scrambler + 350 RT, Preis VB, Für MHR 1 Vollverklg. + Harris Sitzbank (rot). Preis VB, Tel. 06843/1798

Ducati 860 GTS, EZ 4/76, TÜV 7/96, restauriert, Zubehör + Kleinteile, Liehaberstück, VB 8000 DM, 030/7454972

2x 40er Dell'Orto mit Tupper, 1x Mikuni Monster oder SS, 2x Weber-Doppel-Vergaser, 1x Imola-Auspuffanlage hochgezogen für Königswelle, 1x Motorgehäuse Königswelle V2, 1x Tank 750 SS/900 SS, Bj. 92, 1x Schwingen + Umlenkhebel + Federbein M 900, 1x Federbein 900 SS, Bj. 89, 1x Gabel Monster, 1 Zündbox 900 SS Bj. 89, 1 Hinterrad 4,5 x 17 Brembo, Bremsscheiben 900 SS Bj. 80 + 92, 2x Bremsanlage Monster hinten, 3x Auspufftöpfe links + Krümmer für Monster, Tel. 06132/2927

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

Verkaufe 6-Loch Speichenräder, vorn 2,5 x 17 mit 110/80, hi. 4.25 x 17 mit 160/60, VA-Speichen, polierte Radnaben, Metzeler-Reifen, alles neuwertig, DM 1950,-, Tel. 04171/50424 AB

Verk. für 900 SS KW Schwingen mit E. Schwarz Lagerung. Suche für 900 SS KW 2-1 Krümmer. Suche Carbon-Auspuff linke Seite in Originalform für 900 SS ab Bj. 89. Tel. 05223/41342

Verkaufe Borrani Hochschulterfelgen mit Grimeca Doppel-Duplex und 750 GT Nabe, Preis VB, Tel. 07175/1684

Ducati 900 SSC, rot, EZ 4/94, DNL 9.500 km, Langstrecken, Garantie bis 4/96, alle Inspektionen, Pirelli Dragon 180 eingetragen, Dynojet, Bos Racing Alu + original Auspuffanlage, Gepäckträger, VB 13.900,-, ab 20.00 Uhr, 06405/7081

851/888: Vk. Kohlefaserteile: Auspuffhalterung 150,- DM, Auspuffschellen 80,- DM, Vorderkotflügel 120,- DM (f. Showa, Öhlins); Alu-Halterung f. Zugankerstrebe Bremsmomentabstützung a. Motorblock (auch 900 SS/SL) 30,- DM; K+N-Luftfiltersatz 40,- DM; Kröber-Drehzahlmesser 100,- DM; Tel. + Fax: 0431/180077

Biete Teile für Duc. 750 SS ab Bj. '91: Hi.-Radabdeckung, komplette Fußrastenanlage mit Hebeln, Bremspumpe PS 15 mit Hebel, Spiegler-Bremsleitung vorn, rot eloxiert, Verkleidungsscheibe, 2 Spiegel, komplett od. einzeln, Preis VHS. Tel.: 04171/64772

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

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
Nummerntafelhalter mit Haltestern 748/916	350,- DM

und viele weitere Teile für alle Modelle ab Bj. 91

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

Preisliste kostenlos

Verkaufe: ø 38 Marzocchi ohne Brücken 320,- (teilüberholt); 3" Akront-Felgenkranz, neu + komplette Trommelbremse (ausgedreht), neue Beläge, Nabe poliert + Anfahrtdämpfergeh. komplett 650,-; ø 32 Dell'Orto inklusive Ansaugstutzen und K+N-Filter 450,-; neuer Rundscheinwerfer (chrom) 300,- Rundmotor 750S, Bj. 72, komplett überholt u. a. Kurbelwelle, Pleuel, Köpfe, Getriebe, Lager, usw. Belege vorhanden, VB 8000,-, Tel. 0511/804763

Verkaufe für 750 Sport, Bj. 88: Bremsattel hinten 80 DM; Bremsankerplatte 20 DM; Hinterrad komplett 220 DM; hintere Radabdeckung 20 DM; Fußrasten rechts links mit Platten, Hebeln und Gestänge 110DM; Tankohne Pumpe, ohne Deckel, sehr kleine Beule rechts vorn 120 DM; Sitzbank mit Höcker (kleiner Riss im Bereich des Rücklichts), ohne Schloß, Soziusdeckel stark beschädigt 65 DM; Blinker hinten 1 paar 20 DM, linke Lenkerhälfte zu verschenken; alle Preise VB, Tel. Nr.: 05241/6908 AB Ralf

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

900er Räder, schwarz, neu, 850,- DM; Monster Auspuff, neu, 600,- Tel. 07231/311715

Suche für Pantah: Gut erhaltene oder neue kurze Contis. Verkäufe Pantah-originalteile: Tank 280,-, Sitzbank mit Höcker u. Seitendeckel 280,-, alles orig. silber. Tel. 02365/72754 (Anrufb.)

Ducati 500 SD (Twin) an Bastler, Originalzustand, rot-weiß, 14.500 km, Auspuffköpfe defekt, Motor dreht, ohne Papierre, 1500,-, 0228/311584

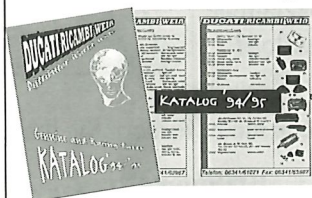
Kofferträger Hepco & Becker mit Koffer für 900er, neuwertig, 300,-; Auspuffanlage L&W für Ducati 900 ab Bj. 91, 300,- Tel. 05732/12878 ab 17 Uhr

Suche WBO Aluschwinge für 750 F1 bzw. TT2, T. 04171/50424 ab 18.00 Uhr oder AB

MHR 1, Bj. 80, neu aufgebaut, NCR Verkl. + 2-1, Veglia, runder Kupplungsdeckel, TÜV neu, 13900,- DM, Tel. 04392/1333

DUCATI/RICAMBI/WEIB

jetzt anfordern!



DM 15,- in Briefmarken

TEL. 06341/61071 FAX 06341/63987

Am Bahnhof 8 76829 Landau

[illegible]

vom 7.8. - 3.9.95 geschlossen.

Wir wünschen allen eine pannenfreie Zeit und einen schönen Urlaub. Bis dann.

Euer desmo-team

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

DUCATI KÄMMÄ



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

**Kennen Sie
unseren
Spezialteile
Katalog?**



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

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

Ducati 900 SS, Bj. 90, rot-weiß, 40 tsd. km, Motor techn. überholt (neue Ventile, neue Führungen, neue Lager im Getriebe, neue Kolbenringe etc.), viel Zubeh.: Hytec Stoßdämpfer und Gabelumbau (Fahrzeughecke läßt sich anheben), Doppelzünd., Andrews Zündspulen, VeeTow Nockenwellen (auf Drehmoment), leichtere Schwungsmaße, Auspuffkrümmer und Vergaser angepaßt, Stahlflex, Motorteile lackiert, neuer Karbonhöcker n. nicht angebaut, viele Originalteile u. v. mehr, gepflegter Zustand, VB ca. 11000,- DM. Tel. 06028/7040

Je eine Ducati Scrambler 250 u. 450,
beide gelb, mit TÜV 11/96 u. fahrbereit,
je 4000,- VHB, Tel. 06203/43810

**Duc 900 SS, EZ '90, Diopa Halbschale,
41er Dell'Ortos, Alu Tank, Italo-Lack,
Stahlflex, 26 TKM, 170 kg trocken, VHB
16.500,- 04824/1601 od. 040/41173214**

Darmah SD 900 in Teilen zu verkaufen,
bzw. das Komplettfahrzeug zerlegt,
Motor überholt u. zusammengebaut,
Tel. 08441/5224 oder 82379

Suche Vordergabel für KW-SS. Bitte
alles anbieten. Original oder Zubehör.
Tel. 07654/7295

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

DUCATI



**DANIELE
MOTO**



Ersatzteilprobleme? Nicht bei uns!

**Großes Ersatzteillager
Täglich Versand**

Sil Motor
Schalldämpferanlagen

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

Ihr autorisierter Vertragshändler

DANIELE MOTO

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

Alu-Heck mit Höcker für 851/888 bis Bj. 91, 600 DM, 888-SP5 Auspuffanlage komplett (Kohle-Kevlar hochgelegt) 1500,- DM, 0231/414441

Biete Ducati 900 R-Teile: ND-Instrumente, Rücklichthalter, 4-Loch-Scheibe. Suche Spezialwerkzeug für KÖWE-Motor, 02622/14678

Tausche 851 Kit Corsa Trikolore gegen rennfertige Gilera Piuma. Suche Gilera Spezialwerkzeug + Literatur für Saturno. Verkaufe 900SS Zahnriemenmotor, 12,5 Tkm, Festpreis 4500 DM, 030/6624670

Für Ducati 900 SS, Bj. 90: 1 org. Kotflügel, rot, 100,-; 4 org. Blinker, 50,-; 2 Spiegel, rot, Colani Design, 80,-, Tel. 030/8131609 ab 18.00

Ducati 900 SS Super-Light, neu, org. DNL, 95er in rot mit Montageständer, umständehalber für VB 17000,- DM zu verkaufen. Tel. 02747/2371

Bücher: Mick Walker: Ducati Singles, Ducati Twins, Ducati Twin Restoration, Cathcart: Ducati Motorcycles, Ducati Desmo, Werksrennmaschinen und Prototypen usw. alles neuwertig und 50% vom Neupreis. Tel: 030/3825076

860 GTS Rahmen mit Zollpapierrennen 500,-; tausche 860er GTS Motorgehäuse mit Anlasserseiten-Deckel gegen 900 SS-Gehäuse. Tausch gegen Contis + andere neuwertige Motorteile (Kolben, Pleuellwelle, Köpfe) auch möglich. Tel. 02151/392837

Motorteile Pantah 500: Motorgehäuse, Getriebe, Zylinder + Kolben, diverse andere Teile, alles VB, Tel. 05322/877479

Aus 851-Umbau zu verk.: 851 Stahlrahmenheck, Seitendeckel re. u. li, Fahrersitzbank, Sozialsitzbank mit eingnähter Tricolore, Rücklichtmaske, Sozialsußrasten kompl., Soziasabdeckung, Preis VB 1000,- DM, Tel. 09275/808 Ewald

Tausche od. verkaufe 900SL-Kohlefaserendtöpfe NP 1298,- für VB 900,- oder gegen offene Termignoni o. TÜV, Alu od. Carbon, alles anbieten. Versand möglich. 05242/34982 Q

888 Strada, Modell 93, Nr. 000076, gelb, Alarmanlage, neu bereift, TÜV 8.97, 16.000 km, Preis 17.500,-, Tel. 0711/532487 oder 5360348

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

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.)

Suche für Paso Rücklicht-Blinkerkombination. Wer hat Erfahrungen mit dem Schweizer-Kit "Weber-Vergaser Fit für 1995"? Bitte um Erfahrungsaustausch. Tel. 06581/3335

350 Vento, 11000 km gelaufen, seit 10 Jahren stillgelegt, 5000,- DM VB, Tel. 040/5511086

Im Vertrieb

Bellit

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

METALLSCHLEIFEREI SCHRÖDER
Tel. & Fax 02841 / 50 77 75

GLANZPUNKTE SETZEN



Z. B.: FELGEN POLIEREN

Motalia Anzeigenmarkt



Julius Imberger

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

Neues, ungeöffnetes Spritzlackset rot für Ducati 750/900 SS u. 906 Paso zu verkaufen. Besteht aus Vorlack weiß, Nr. 193 und Lasurlack Candy, Nr. 59-3014. NP 135,- DM wegen Fehlkauf DM 75,-, Tel. 08232/73510

Ducati 500 SL Pantah, rot/schw., EZ 4/81, 46 PS, ca. 30 TKM, TÜV 6/97, Motor überholt vor 10 KM, NCR-Tank m. seltenen Tankschnellverschluss, SS-Halbschale u. w. Extras, VHB 6600,- DM, Tel. 02309/77128 o. Mo-Fr 8.00-15.00 0234/9672681

Hallo Ducati Fan! Verkauft 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

Gruß nach Dunkeldeutschland. Herzlichen Glückwunsch lieber Jörg, und immer dran denken: Ich Guzzi, Ducati Ditzle

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

900 SS, Bj. 4/94, 6800 km, Rahmen + Frontschaden, VB 7500,-, Tel. 07175/6337

Für die TÜV-Vollabnahme meiner Ducati 860 GTS, Bj. 1976, benötige ich ein Datenblatt oder die Kopie eines Fahrzeugbriefes. Anfallende Kosten werden erstattet. Tel: 09723/5955, Anrufbeantworter

888 SP3, 118 PS, 263 km/h, 6000 km, VB 22.000,- DM, Tel.: 0231/455464

750 SS, Bj. 91, EZ 92, 22 TKM, TÜV 5.96, Nuda, SL Höcker, schwimmende Bremsscheiben, mini Blinker, Karbon hochgelegt, Alu oder orig. Auspuff, Titan Schrauben + 3 Satz Reifen, pol. Gabelbrücke, schwarze Scheibe, 27 PS im Brief, 10800,- DM, Tel. 04106/81197

Verkaufe für M900 offene Carbon-Endschalldämpfer, 1 Jahr alt, kerniger Sound, guter Durchzug, gravierte Ducatinummer und -Schrift, VB 800,- DM, Tel. 04271/6655, Ralf verlangen

Verk. F1 Kohlefaser Auspuff, hochgezogen für 851, 900 SS, 750 SS fast neu, VB 700,- DM; 45er Edelstahlkrümmer für 851 VB 300,-, Tel: 09123/82906

Pantah 600 TL, 84/96, 26300 km, Conti 2-1, Stummel, Stahlflex, Batterie, Reifen, Kette neuwertig, Farbe: silber, mit Originalteilen, VB 6500, Tel. 02202/58177

Verk. Hailwood Replica DM 900 R, EZ: 22.06.'83, km: 28000, Conti, Silentium, 2in1, Alutank, Öltmp., Kickstarter, 2 Verkleidungen etc., sehr guter Zustand. VB: 13500,-, Tel: 08662/5386

Ducati 916, Einsitzer, 3500 km, Preis VB, 1A Zustand, wie neu, 04748/2375

Suche für KöWe: Kegelrad für Nockenwelle 28 Z, Kegelrad für Kurbelwellenende 23 Z, Verk.: Diverse Teile von Desmo Twin 500, Velosolex, Bj. 71, VB 380,-, Tel.: 09192/6328

Aus 851-Umbau: Stahlrahmenheck; r. + l. Seitendeckel; Rücklicht- und Sitzbankmaske; Fahrersitz; Soziussitz mit eingengeräuter Tricolore + Abdeckung, Soziusfußrasten kompl., alles orig. Teile, VB 1000,-, eventuel auch einzeln. 09275/808, Ewald verlangen

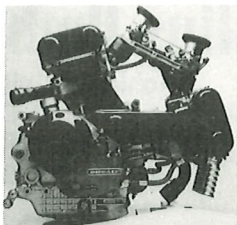
4 - TAKT STUDIO

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 - Eproms	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
Krümmerumbau auf verbesserten Durchsatz	250.- DM
... sowie jedes Normal- und Racingteil für alte und neue Modelle.	

Großes Gebrauchtteilager!

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

Motalia Anzeigenmarkt



SCHNYDER CORSE

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

POGGIOLINI Schrauben &
Motor, Rahmen und Verkleidungs-Kits

MR Produkte Fußrastenanlagen & Spezialteile

FUEL INJECTED MOTORCYCLES

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

SCORPION & SIL Auspuffanlagen



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



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

250 Scrambler, guter Zustand, Niro-
Speichen und -Schrauben, Hochschul-
terfelgen, 3900,- VHB, TÜV neu, Tel.
04392/1333

Ducati 900 SD Königswelle, neu lak-
tiert, rot, Reifen neu, Baujahr 80, km
29500, Imola Alutank, Imola Höcker,
Koni, Akront, Speichenräder, Ochsen-
augen, Auspuff, alles neu u. eingetra-
gen, TÜV auf Wunsch neu, VB 10500,-
DM, Tel. 08456/1421

Verk. Ducati 900 SS Motor, Bj. 94,
12500 km, orig top Zustand, VB 5900,-
Tel. 06443/2276 oder 06444/252 ab 17
Uhr

Verk. für 900 SS, Bj. 89/90 orig. Tank
m. Benzinpumpe 650,- u. orig. Alu-
Schalldämpfer 650,-, alle Teile sind in
s. gt. Zst., 06327/4272

2 Nockenwellen 750 SS ab Bj. 89, DM
350, 0251/325175

Ducati-Club-München Info von ca. 84-
93 gegen Portoübernahme + Anerken-
nung, Classic-British-Bike-Info ebenso,
Tel: 0303825076

900 SS, Bj. 90, ca. 10000 km, Vollver-
kleidung, White Power hinten, Kupp-
lung offen, verstärkte Bremsen, diverse
Extras, Garagenfahrzeug, neuwertig, VB
14400,-, 030/7412230

900 SS, Bj. 91, FP 10000,- u. 900 SS i.T.
auch Kohlefaser, Tel. 06782/4287

850 GT, guter Zustand, Niro-Speichen
+ -Schrauben, Hochschulterfelgen,
7900,- DM, Tel. 04392/1333

Hier inseriert - schon verkauft

Wer kann mir Briefkopie schicken oder
per Fax senden von zugelassenem 900
SD-Gespann (Leergewicht, Höchstge-
schwindigkeit, usw.) Fax-Nr.
05413335594, Tel. Nr. 0541937960

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.....

Duc 750 S-Teile, EZ90, Felge 5.00x16,
F1R Auspuffanlage, Blinker, Kupp-
lungshebel, Dichtungen, Tel. 09932/
1888

Gilera

Gilera 150 Strada in Teilen zu verkauf-
fen, 500,- DM, Tel. 0461/64612

Verkaufe Gilera Saturno, EZ 91, TÜV
neu, 8500,- DM, Kerstin Schmidt, Kant-
str. 93, 10627 Berlin

Hier inseriert - schon fast verkauft

Suche wegen Diebstahlschaden jede
Menge Teile für RC 600, Bj. 92, Tel.
0341/1234923 (Arbeit), Hüttmeyer,
Probstheider Str. 10, 04271 Leipzig

Saturno M1R Gabel neu 1000,-; Nord-
westgabel Up-Side Down 1000,-;
Bremsscheibe Saturno, neu, 450,-,
Tel. 06190/74317

Motalia Anzeigenmarkt

Halle 7

An und Verkauf von Gilera-Teilen

Tel. 02441 - 6136 ab 18.00

Fax 02441 - 1792

Gilera NGR 250, Jg. '89, 2500 km garantiert, abschweizer TÜV, wie neu, sFr. 3300,-; Gilera 150 Turismo, Jg. 54, rest, fahrbar, mit ital. Papieren, sFr. 4500,-, Tel. ab 20.00, 0041/31/8392651

Tausche 851 Kit Corsa Trikolore gegen rennfertige Gilera Piuma. Suche Gilera Spezialwerkzeug + Literatur für Saturno. Verkauft 900 SS Zahnriemenmotor, 12,5 Tkm, Festpreis 4500 DM, 030/6624670

Guzzi

Verk. neue Kolben, 88er für 1000 SP, G5 300,-; für Cali 3 kompl. Gabelholme (16000km)weg. Gespann-umbau 550,-, 030/6621209

Suche für LM I/II Sitzbankunterteil u. Sitzbankkissen, Getriebe u. Winkelgetriebe, Haltestange, rahmenfeste Verkleidung LM II ab 18.00, 0711/567059

Moto Guzzi LM 3, EZ 2/82, ca. 50 Tkm, Lafranchi, off. Trichter, LM 1 Cock.-Veglia, BSA Scheinw., 80% VAS., Fournelles, Bitubos, So. Höcker, So. Fußr. F. u. K., Lima, Reifen, Kupplung neu, alle Serient. VB 9800,-, Tel. 02323/80756 od. 80890

LM IV, Bj. 86, 34 tkm, 18"-Vorderrad, LM 3 Verkleidung, LM 3 Auspuffanlage, Alu-Cockpit, Agostini-Rastenanlage, neuwertige Bereifung, sehr guter Zustand, für 8350,- DM zu verkaufen, Tel.: 05245/18176

Verkaufe: LM I, Motor/Fahwerk komplett überholt (Belege vorh.), Nicasil-992 ccm, gr. Ventile, bleifrei, P3 Nocke, ø 40 Dell'Ortos, Nockentrieb über Zahnriemen, Piranha-Zündung, Transconti-Kupplung, Ölwanneumbau, M1R-Gabel, Alu-Tank Langversion, Monza-Höcker, Transconti-E-Kit, Spiegelleitungen, Bremsumbau, Veglia-weiß Instrumente, Ochsenaugen, Motorgehäuse glasperlengestrahlt, Menani-Rastenanlage, Lafranchi, Steckkrümmer, Rahmen champagne-metallic, sonst alfa-rot, TÜV 6/97, 2. Auspuffanlage vorhanden, nach Umbau ca. 6500 km, VB 13.400 DM, T. 0511/804763

Moto Guzzi Teile: Sitzbank LM III 75,-; Bremszylinder PS 12 80,-; Bremszylinder PS 15 120,-; 1x Bremszange ø 80,-; ø 38 Marzocchi Gabel ohne Brücken 320,- (teilüberholt); Ansaugstutzen für ø 36 Dell'Ortos Paar 95,-; LM III Endtöpfe, neu! In Deutschland verchromt, Satz 380,-; Chromscheinwerfer, rund, neu, 300,-; Lampenhalter LM III + Scheinw. 100,-, Tel. 0511/804763

Mille GT, Nr. 83D, Bj. 4/88, 22000 tkm, TÜV 8/96, schwarz, sehr gepflegt, Koffer, Gepäckträger, VB 7800 DM, Tel. 04231/61616



aprilia

Motorrad-Technik

Ralf **SCHWEITZER** GMBH

Otto-Hahn-Str. 14
02452/25555

52525 Heinsberg
Fax 02452/25544



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

Motalia Anzeigenmarkt

!!! 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**

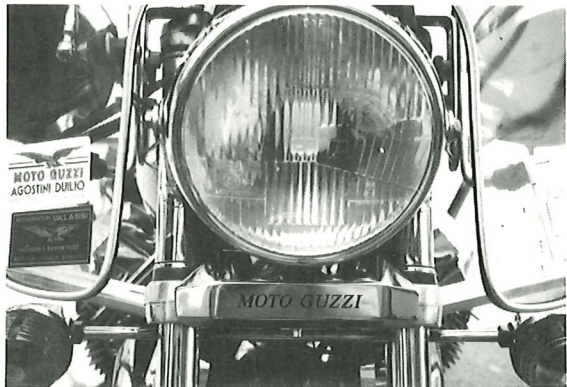
**Bleifreiumrüstung
für Moto Guzzi DM 699,00!**

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

**Sonderanfertigung von
Drehteilen möglich.**

**MOTORRADHANDEL & ZUBEHÖR
SCHMITZ**

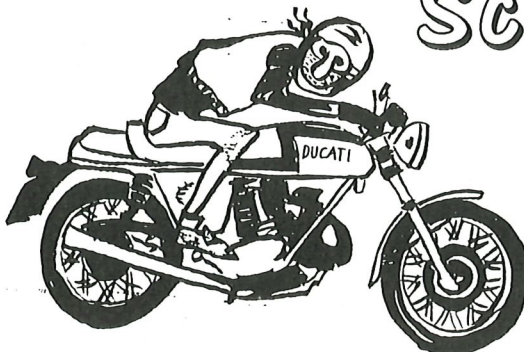
Kirchstraße 25
41849 Wassenberg
Telefon: 02432/20179 (nach 20.00 Uhr)
Fax: 02432/3794



650 NTX, Enduro, EZ 9/91, 2. Hd., 45/27 PS, ca. 8000 km! Original, neu bereift, 32l-Tank, Zube: H4, Seitenständer, Sturzbügel, Werkstatthandbuch + ET-Liste, VB: 5.500,- DM, Tel./Fax: 0201/745114

Verkaufe Moto Guzzi T5-Squire ST2-Gespann, Pfeiffer Alu-Schwingengabel, wahlweise Eintrag, SP-Verkleidung, Alu-Cockpit, 40 lkm, Bj. 86, TÜV 11/96, 1000 ccm, 2 Satz Zylinder/Kolben, VB 11500,-, Tel. 09726/3855

Verkaufe 1100 Sport, rot, EZ: 3/95, ca. 4500 km, Mistral Schalldämpfer, Mistral Sammler, offene Vergasertrichter, 109 dB, alles eingetragen, freier Blick aufs Federbein, 18.000,-, 040/6063870



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

V7 850 Calif. Suche Chromring Lampe + Einsatz H4, Tachometer V7 700, Luftfiltergehäuse kompl., V + H. Rad Speiche Calif. 850, 0211/7948250 AB, 02159/916713 Rolf verlangen

Suche für LM II gebrauchte Magni-Schwinge, nach 18.00 0208/852412

LM2 Seitendeckel 60 DM, S 29 Mille GT/Calif/SP Auspuff 50 DM, 06131/53216

Suche Teile für V7 850 Calif. + V7 700, z. B. Luftfilterkasten kompl., Schutzblech chrom v + h. kompl. Sitzbank Calif. mit Chrombügel, Tel. 0211/7948250 AB, 02159/916713 Rolf verlangen

LM3 originale Lafranconi Endtöpfe günstig abzugeben, 0911/595118

Lafranconi Competitionen passend für Mille GT, Cali II etc., chrom, 300,- DM; Ansaugstutzen gerade, Alu poliert für 30er VHB Dell'Orto, Bartholli-Sonderanfertigung 250,- DM; Sturzbügelsatz Cali II hinten (2 Teile) 50,- DM; Lampe Cali II incl. Reflektor und Chromring 100,- DM; Kotflügel hinten Cali II weinrot + chrom 100,- DM; Gepäckträger zum Verschrauben auf hinterem Kotflügel, im Stil der alten Indian, chrom, 80,- DM, Tel. 06202/24059, Markus verl.

MG LM4, EZ 87, TÜV 2J., 25 Tkm, Originalzustand, VB 8300,-; Fournalesfederbeine für LM5, Cali 2,3, VB 450,-; Bartholli Ansaugstutzen 40 mm gerade VB 200,-; Lafranconi Comp. LM 4 schwarz und Superbikeendtöpfe je Paar 250,-; LM 5 Felgen und Lackset VB, LM 4 Standrohre und Lenkerverkleidung neu, Gleichrichter u. Regler LM 5, Tel. 02361/493351

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



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

Moto Guzzi Cal. II, Bj. 86, 48 tkm, weiß, Top-Case, elektron. Zdg., Hi.-R. und Kupplg. neu, umständehalber zu verk., 9600,- DM, Tel. 04394/573 ab 19.00 Uhr

Verk. Moto Guzzi LM 1000, EZ 87, 39000 km, TÜV neu, P. u. W. Classic-HS, VB 6600 DM, Tel. 05584/2617 Verkauft Le Mans, II Motor, Zyl. mit Kolben LM III Hinterradmitnehmer, alles VB, 09392/8257

Moto Guzzi Mille GT, grün, EZ 4/92, 52 kw, 10.200 km, 1. Hd., Speichenräder, Koffer mit Halter, sehr gepflegt, VB 10900,-, Tel. ab 18.00, 09392/1608

Suche für EPM-Magni-Räder 2,5 + 3,5 x 18" Gutachten (Kopie) bzw. Unterlagen für TÜV-Abnahme. Tel. 05704/595 ab 19.00

Verk. LM 4, Bj. 88, bleifrei, Stahlflex, Lenkungsämpfer, verstellbare Bitubos, 18 Zoll, neue Reifen, Lima, Kupplung, Tank neu lackiert, VB 8800,-, 05191/5278

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

Vario Sport Sitzbank, neu, für LM 1-3 mit ABE 450,-; Krümmer LM4, neu, 180,-; Auspuff LM 1-2 komplett für TÜV, gut erhalten, 500,- kompl., Tel. 040/5504842

>> Le Mans <<

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

transmoto- *einfach V-stark*

Spezialist für Kraft und Leistung

Bleifreiumbauten, Kurbelwelleninsandsetzung, Getriebereparaturen, Motor insandsetzen 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!
Motorinsandsetzung = Motor zerlegen, innen reinigen, vermessen und montieren, incl. allen Dichtungen und Wellendichtringen für nur DM 699,--
Getriebeinsandsetzung = Getriebe zerlegen, vermessen, innen reinigen und montieren, incl. allen Dichtungen und Wellendichtringen für nur DM 399,--
Endantriebsinsandsetzung = Endantrieb zerlegen, vermessen, innen reinigen und montieren, incl. allen Dichtungen und Simmeringen für nur DM 299,--
Verschlissene Teile und Ihre eventuellen Wünsche an tmg-Teilen werden berücksichtigt und zusätzlich berechnet.
Wir errechnen immer vor der Montage einen Kostenvoranschlag und setzen uns mit Ihnen in Verbindung!!
Blah, Blah, Blah, ?? oder lieber Bleifreiumbau mit Topqualität? Blitzschnell, innerhalb 8 Tagen !!!
Wir bieten Bleifreiumbau der Köpfe mit tmg-Ventilen, Super-Ventilführungsmaterial, gepanzerte Serdi-Ventilsitzringe, Köpfe partikelstrahlen, Kanäle optimieren, planen und auslithern 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

Für Cali Umbau: Gabel 40 mm Standardrohrdurchmesser mit Gabelbrücken, progressiven Federn, neuen Bitubos, Gabelstabi, Felge, Steckachse, Bremsscheiben Oro Gold und Adapter 4 Kolbenbremssättel Oro Gold 1200,-; schwimmend gelagerte Bremsabstützung hinten mit Bremsattel Oro Gold, Zugstange und Steckachse 400,-; 2 Köpfe Cali 2 mit größeren Ventilen, 36er Kanälen, Brennpumpenanpassung auf 92er Kolben, 6000 km Laufleistung, 500,-, Tel. 06382/3045 oder 06691/72119

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

Verk. Hepco-Becker Kofferträger T5-Mille GT, neu!, VB 200,-; Krümmer LM IV, sturzfür, chrom, VB 100,-, Tel. 09726/3855

André Pierre Vaut

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

Ersatzteil-Service

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

ANGEBOT !

1000 G5, Gußräder	5.500,-
V 65 C, schwarz	3.700,-
V-35C, Unfall	1.500,-
Honda CB 500 Four	0.950,-



Ralf Tholen

Ersatzteile und Zubehör für MOTO GUZZI

Anstecknadeln

California 3, V 7 Sport, Falcone

V7 Spezial, Daytona, Le Mans 1

Le Mans 3, California 2

verschiedene "MOTO GUZZI" Embleme

9,99 DM

Angebot gültig bis 16.09.95

Täglicher Versand

MAX Stützpunkthändler

50189 Elsdorf, Köln-Aachener-Str. 215

Fax und Telefon: (02274) 1884

Meine Öffnungszeiten: Dienstags 17:30 - 18:30

Freitags 16:00 - 18:30

Samstags 09:00 - 12:00

oder nach Vereinbarung

Verk. wg. Umbau nicht gebrauchte Originalauspuffköpfe (S28) für LM III zu je 200,- DM, original Luftfiltereinsätze, Gummiansaugwinkel, Drehzahlmesserwellen, alles Neuteile und VB, Tel. 0911/492987

Verkaufe LM 2 Alufelgen, 38 Gabel, Kurbelwellenlagerschild hinten (neu), Tel. 0821/814498

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, Rahmendreieck frei, Verschleißteile neu, aus Zeitmangel, VB 12500, Tel. 02623/80392

Moto Guzzi Zigolo, 100 ccm, zum Herichten (Motor ist bereits überholt) für 900 DM zu verkaufen. Tel. 0821/814498

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

Motalia Anzeigenmarkt

V7 Sport, 2. Hand, ca. 25000 km, O-Lack, Guzzi Doppel Duplex, bis auf Stucchi kompl. original. Tel. 0441/5090025 oder 04407/20637

Suche Unfall LM, Umbauteile für Classic. Gabel, Speiche, White Power, Schwinge LM4 usw. Freundliche, aber günstige Angebote an T. 05204/4775

Daytona 1000, Bj. 7/93, 1900 km, TÜV neu, Preis = 16000,-, Telef. 07263/64221 ab 19.00 Uhr

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

Quota: Verkäufe kompl. Originalkuppelung, Originalauspuffanlage, offener Sammler (Zubehör), 4 Blinker: Preise VS, Tel. 08254/1062 (18-21h)

MG 700 Spezial, zurechtgemacht als Cali, Wertgutachten 15.000,-, 29.000 km, 10.500,-, Tel. 040/5504842

LM1, 1000 ccm, 82 PS, Bj. 78, Schrick Nocke, original, TÜV, FP 10.800,-, Tel. 040/5504842

Moto Guzzi LM III, einmaliger Classic Umbau, 1000 ccm, Speichenräder, neue Reifen, Ochsenaugen, offene Vergaser, Lafranconi, Fußrasten Moto-Italia, 1 Mann, 2 Mann Sitzbank, WBO Alu Tank, Koni, Stahlflexbremschläuche, Bremsanker-Abstützung, elektr. Zündung, Gabelbrücke, Rahmen kunststoffbeschichtet, Titan Steckachsen, offenes Rahmendreieck, alles mit TÜV, Standgeräusch 100 P eingetragen, VB 17.500,-, Tel. 02202/84365

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

Meine Traumguzzi ist kaputt! LM III Classic-Umbau, 95-Martinek-PS, 40er Delos (offen), Transkonti-Kupplung, freies Dreieck, Speiche u. u. u. Schäden: Verkleidung (reparabel), Standrohre, untere Gabelbrücke, Lagersitz im Lenkkopf geweitet, Felge, Scheinwerfer, VB 5000,-, Tel. 0871/7228

V 50 C in Teilen, Bj. 85, TÜV 6.96, abends 02371/29863. Suche Lario Rahmen ohne Unfall

escher



Italienische Motorräder

Barbara Escher
Südkirchen
Unterstraße 70
D-59394 Nordkirchen

Faszination MOTO-GUZZI

Le Mans I
Le Mans I
Le Mans I
Le Mans I
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
Le Mans IV
850 T

T3
T3
T3
T4

California T3

California III

V 1000 G5

V 1000 G5

SP 1000

SP 1000

SP 1000

SP 1000 II

V 1000 Convert

V 1000 Convert

V7 Spezial

V7 Spezial

V7 Spezial

V7/GT California

V7700

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

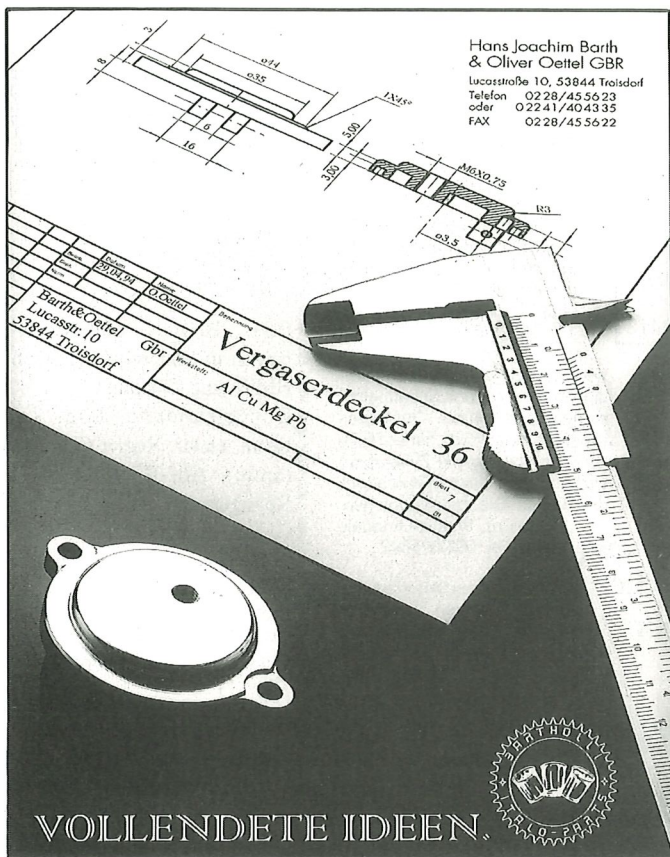
5x Nuovo Falcone zum Herrichten

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/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, 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, Stahlf., TÜV
weiß, 5.000 km, Bj. '85, -Neuzust.- 1. "Damen" Hand, TÜV
rot, 21.800 km, Bj. '85, -top Zustand- orig., 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
27.000 km, Bj. '77, orig. Zustand, TÜV
schwarz, 54.000 km, orig. Zustand, TÜV
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, 59.000 km, Bj. '80, orig. Zustand, TÜV
dunkelrot, 50.200 km, Bj. '84, sehr gepfl., Koffer, TÜV
schwarz, 28.000 km, Bj. '75, Cali. T3 Outfit, 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
blau, 61.000 km, Bj. '71, Behördenfhzg., fahrbereit
schwarz, 11.500 km, Bj. '86, orig. Zust. - top Zust. - TÜV
schwarz, 39.000 km, Bj. '86, orig., - top Zustand - TÜV
permutt-weiß, 26.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
silber, 26.000 km, Bj. '84, alles orig., TÜV
antrazit metallic, 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



Hans Joachim Barth
& Oliver Oetel GBR
Lucasstraße 10, 33844 Troisdorf
Telefon 0228/45 56 23
oder 02241/40 43 35
FAX 0228/45 56 22

transmoto bietet an:
Bremskörbe für Originalbrems-scheiben LM 1-3 Satz für 60,-; 2 x Handbremspumpe PS 16 mit Behälter für 190,- 2 x Handbremspumpe PS 15 mit Behälter für nur 172,-; 2 x Handbremspumpe PS 15 ORO, oh. Behälter für nur 189,-; 2 x Bremszange P 08, neu für je DM 199,-; 2 x Bremszange P 430/34C, Vierkolben, je 415,-; 2 x Fußbremspumpe PS 12 (druck) ohne Behälter für 95,-; Auspuffkrümmer 2in1, 40 mm Krümmer, für alle LM's, für nur 299,-; 2 Sätze tmg-Ansaugstutzen Alu, poliert, gerade für 36er Verg. 129,-; Pleuelsatz, neu gebücht und gewinkelt, 7000 km, DM 499,-; Aludekel 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

Verk. 1 Satz Zyl. und Kolben ø 92 mm für LM I-III, 2 St. Bremsch. ø 300 mm für LM I-II u. T-Modelle, 05225/6492

Cali II, schöner Originalzustand, Optik. 82, TÜV neu, VB 9.800,- DM; SP 1000, Bj. 78, Motor von LM II eingetragen, 71 PS, TÜV neu, FP 5.400,-, Tel. 02778/6155 od. 02778/2891

850 Le Mans III, rot, EZ 4/83, 76 PS, TÜV 5/97, 1 Hand, ca. 73.000 km, unfallfrei, Konis, Gawa, Stucchi, alles eingetragen, Originalteile vorhanden, Preis VHB, Tel. 0781/38820 ab 18.00 Uhr

1000 SP, Bj. 79, 14000 km, blau/silbermet., 100% original, TÜV 6/96, Batterie, Hi-Reifen neu, sgt. Zustand, VB 5700,- DM, Tel. 07152/76036

ITALO - SCHMIEDE

Motorräder · Zubehör
Ersatzteile
Spezialanfertigungen

OLLI Oltmanns

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



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. 088 41/7 93 79 · Fax 7 94 73

V7 850 GT Cali. Teile gesucht. Alles
anbieten. AB, 0211/7948250, Fa.
02159/916713

Suche Magni Schwinge, FI-Gabel,
4 Kolben Bremsanlage für LM II, 0208/
852412 nach 18.00



**Vertragshändler
in Holstein**



MOTO GUZZI

aprilia

**DUCATI-EG-
Importe**

Auto & Motorrad GmbH

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

Noch zu haben, da einige Schwätzer,
z.B. aus Bamberg, ihre Versprechen
nicht einlösen können. Velorex SW 562
mit allen Anschlüssen für Moto Guzzi
gr. Modelle zum FP: 2200,- DM, Tel.
06821/691366 ab 18.00 h

Verk. 1 Gabel 40 mm ø mit Quat Ein-
sätzen passend für LMI-III u. T Modelle
mit 300er Bremsch., 1 Jahr alt, 1 Vor-
derradachse Däs, 1 Satz Gabelbr. LM
IV neuw., 05225/6492

LM I, 11.76, Sammlerstück,
komplett neu aufgebaut, alle
Lacke neu, Motor/Antrieb ge-
strahlt und komplett überholt,
TOP-Zustand, Wertgutachten
17.000 DM, FP 12500 DM, Tel.
02154/7162

Verkaufe Moto Guzzi Convert,
TÜV neu, Bj. 76, 4500 DM,
Tel. 04829/7058

Verkaufe Teile für Le Mans III:
Tank, Gußräder m. Ber., Hin-
terradschwinge, Steckachse,
div. Kleinteile, 600 DM kom-
plett o. einzeln, Preis VHB,
Tel. 06725/5469 o. 6611

Verkaufe von LM4: Fußrastenan-
lage mit Brems- und Schalthebel,
vordere und hintere Fußfelgen
(Speiche rot lackiert), hintere Blin-
ker, neu überzogene Zweimann-
sitzbank, Ventildeckel-Sturzbügel,
drei original Bremsscheiben (we-
nig km), Plastik-Limadekel,
Tel. 09822/5692

1 Satz Titan Motorhalteset
mit Scheiben u. Muttern
incl. Titan hohlgebohrte
Hinterradsteckachse mit
Scheibe u. Mutter, alles
neu für LM, kpl. 220,- DM,
ab 17.00, 06239/3433

Moto Guzzi I Convert, Bj.
71, Zustand 2, ca. 32000
km, VB 8200,-, Tel. 05608/
5134

Suche preisgünstige Moto Gu-
zzi V7 Sport, Le Mans oder S3 zu
kaufen; auch defekt oder in Tei-
len; alles anbieten; Tel.: 0541/
571138

Jens Hofmann
sucht Daytona
Zylinder, -Köpfe,
alles anbie-
ten, Tel + Fax
+ Ab: 06735/
315

V7/700, re-
stauriert, TÜV,
VB 8700,-, Tel.
04631/2853



NORBERT SECKER
Teile für Moto Guzzi

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

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

Doppelzündung, Mini Kabel-
baum, elektr. Regler (5 Jahre Ga-
rantie), 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.

Suche V 50 III - V 50 Monza Motor +
Getriebe und LMII Motor, 0203/371565

Hinterrad LM 1, gold mit fast neuem
Reifen (ist nach leichtem Unfall ersetzt
worden) 50,-; Hauptständer LM 1 30,- +
diverse Kleinteile aus Umbau,
080291291 AB

Neu

GUZZI
Teile und Zubehör
zu fairen Preisen
in
Bruchsal

Neu

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

MOTO GUZZI

ITALY-BIKES

DIREKT-VERMITTLUNG * VERSTEIGERUNGEN

Roland Reiners

41747 VIERSEN HOHLSTRASSE 38

Tel: 02153 / 89 704 oder 02162 / 35 50 35

Fax: 02153 / 52 59 Mobil: 0171 / 44 13 850



Le Mans 1 12/76 letzte der 1^{er} Serie

Rah-Nr. 13040 10000 DM

Moto Guzzi Le Mans 1

77, sehr guter orig. Zustand, TÜV 8500 DM

Moto Guzzi Le Mans 3

82, 35.588 km, rot, Marzocchi, 44er, TÜV.. 6900 DM

Moto Guzzi Le Mans 3

82, 46.928 km, Tommaselli, Lafra Comp 4900 DM

Moto Guzzi Le Mans 1000

85, Vollverkleidung, 2in1, neue Pirelli, TÜV 7900 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

Laverda 750 GT

69, original, nicht komplett 2900 DM

Angebot des Monats !

**Gilardoni Zylinder und Kolben 88 mm LM 1-2
300,- DM je Seite**



Doppelzündung pro Kopf 125,- rund
150,- eckig

Schwungmassenerleichterung
incl. wuchten 250,-

**Motoroptimierung +
Tuning**

320 ø Brembo Guß für Daytona
incl. Adapter 1.490,-

Top Gebrauchtmotoren

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

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

Verk. für LM III: Sitzbank 50,-; Fußrasten LM 4-5 50,-
Brems- u. Kupplungsdeckel für T3 50,-; Speichen-
radsatz orig. Borrani für T3 600,-; Ago-Halbschale
für V 35-V50 150,-; Tel.: 0561/776469

Daytona, EZ. 94, 18000 km, Max Sammler/Eprom,
16500 DM, Inzahlungnahme, Tel. 0251/325175

Moto Guzzi Cali II, Bj. 84, schwarz, opt. u. technisch
sehr guter Zustand. Viel Zubehör. Alles im origin.
Zustand. Pr. VHS, Tel.: 06456/1954

Quota 1000, EZ 6/94, 11000 km, 1 Hd., blau, Max 2-
1-Sammler, Max Eprom Chip, Motorschutzbügel,
Alu-Ölwannenschutz, Mini-Blinker schwarz, hinten
Reifen neu, sehr guter Zustand, aus familiären Grün-
den, 13000,- DM, Tel. 0521/330871

BSM Schalldämpfer für Quota, VA, neu, original
verpackt, NP 650,- für 500,-, Tel. 0521/330871

LM 3 Teile, Verkleidung original, beschädigt, 50,-;
Classic-Halbschale 420,-; Zylinderkopf, Zylinder +
Kolben, rechts, Kopf war beschädigt, 350,-; LM4
Teile: Fußrastenanlage 150,-; Endtöpfe Lafranco
schwarz 320,-; Tel. 07572/3898

LM III Motorverkl. 220,- DM, 40er Lafr., schw., gut,
kompl. 250,-DM; DKW RT 200, Bj. 52, top, 3500,-
DM; Yamaha XJ 900, astrein, 3900,- DM; LM III
Räder, original, kompl. 350,- DM, 07152/6255 Kurt
verl.

Airone, Originalzustand, VHB 6.000,-, Tel. 0711/
532487 oder 5360348



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

V7 Sport, Bj. 72, limonengrünmet., innenbelüftete Doppelduplex vorn, Rechtsschaltung, O-Augen, restauriert, Top-Zustand, Preis: 10.900,- DM, Telefon: 07351/14660

V7/700, Bj. 67, orig. rot/silber, Sturzbügel, VA Schrauben, Tüten neu, Craven Koffer, O-Augen, TÜV a. W., VB 5500,- 02065/49002

Cali 2, EZ 6/83, TÜV 7/97, 46000 km, 3te Hand, schwarz, Speiche, viele Ersatz- u. Verschleißteile, bleifrei, V2A-Schrauben, sehr gepflegt, VB 10800,- DM, Tel. 0981/61344 oder 64876

V7/700, Bj. 69, Blechkoffer, schwarz, V7 Verkleidung, Lack gut, weiß, Sturzbügel, viel VA schr., H-Reifen, Batt neu, TÜV 2 J., VB 6200,-, Tel. 02065/49002

Le Mans III Auspuff mit Krümmer DM 150,-; 2/850 LM 3 Zylinder mit Kolben DM 300,-; 2/850 LM 1/2 Zylinder mit Kolben DM 300,-; 850 LM 3 Zylinderkopf, zwei Kühlrippen abgebrochen DM 200,-; 1 Satz Koni für LM 1/2 DM 220,- Tel.: 0911/711446 oder 722080

Suche LM 1/2 Ventildeckel rechts, Silent-Hektik Zündanlage für Doppelzündung und Silent-Hektik Lima Controller, Tel.: 0911/711446 oder 722080

Moto Guzzi Le Mans 1000, Bj. 87, 60 kw, 28000 km, Originalzustand, 2. Hand, VB 8900,-, Tel. 0171/4474010

Verkaufe Stucchi-Auspuffanlage, schwarz, 1 Jahr alt (Rechnung vorhanden) mit passenden 48ø Schajor-Krümmer und Edelstahl-Krümmerflanschen für 550,-, ab 19.00 Uhr, Tel.: 06348/4229

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

2 Satz ø 36 Vergaser, Alutrichter, Batteriekasten klein, Vollverkleidung Moto Italia, Wechsellöcher Klaumann und Finkentey, Halbschale nackt, Rücklicht LM II, Bremsscheibe SP hinten, Ölabscheider LM II, Bügel für Sitzbankunterteil LM II. Tel. 04533/8311

36er Dell'Orto, Drehzahlmesser weiß Competitione, Zylinderköpfe und Motorgehäuse, Kolben u. Zylinder 850ccm bis 1036 ccm für LM und Tourer rund o. eckig u. diverse Motorteile z.T. neu, wie Stössel, Ventilführungen u. Nockenwellen, Kipphebel, Tank SP, Getriebe, Rahmen u. Teile 850 T3, Köpfe Cali II m. neuen Ventilen, bleifrei. Tel. 07771/5494

MG LM4, EZ 87, TÜV 2 J., 25 Tkm, Originalzustand, VB 8300,-; Fourniesfederbeine für LM5, Cali 2,3, VB 450,-; Bartholli Ansaugstutzen 40 mm gerade VB 200,-; Lafranconi Comp. LM 4 schwarz und Superbikeendtöpfe je Paar 250,-; LM 5 Felgen und Lackset VB, LM 4 Standrohre und Lenkerverkleidung neu, Gleichrichter u. Regler LM 5, Tel. 02361/493351

Daytona 1000, EZ 3/95, 2000 km, Unfallsschaden (Verkleidung), fahrbereit, VB 11000,- DM, Tel. 07156/21252

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

Suche 850 T5, preiswert, auch defekt, auch in Teilen und (Unf.) Rahmen LM 1-3 mit 109 Phon. Danke! T. 05204/4775

VK: 36er Dell'Ortos, Getriebe, Tank Le Mans I, T3 i. T., gut. Zyl.Köpfe LM I f. 800,-/Paar, Drehmomentteile f. Tourer u. LM, Zylinderköpfe Cali II m. bleifrei u. Ventilen neu 800,-/Paar i. T., Suche LM I bis III Gußräder, Tel. 07544/71106, Fax 5644

Moto Guzzi Le Mans 4, Bj. 86, 30 tkm, TÜV, Reifen, Inspektion neu, sehr guter Originalzustand, Preis 7300,- DM, Tel. 07958/685

Cali 3 Schutzblech vorne, vollchrom, mit Streben, 50,- DM, 30er Vergaser, eckig, Tel. 04346/6991, AB

Moto Guzzi 1000 S, Bj. 90, 81 PS, 60000 km, 1. Hd., Superbikelenker, S3 Einmannsitz, Motor + Getriebe + Antrieb überholt, 9500,- DM, Tel. 0521/444950

LM 2, Bj. 79, 54000 km, P&W-Halbschale, Monza-Höcker, Borgo-Fußrasten + sonstiges Zubehör, benötigt etwas Arbeit, 5500,-, Tel. 07021/2462

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

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; 2 x 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

750 S3, Bj. 75, original, 8600,-, Tel. 08384/249,

Ich suche Infos, Artikel und (falls es das gibt) 'ne Clubadresse für MG 750 S (V7 Sport/750 S3). Jan Braunholz, Elbest. 46, 60329 Frankfurt/M

Suche Lafranconi Competitionen für Le Mans II, Tel. 0341/1234923 (Arbeit) oder Hümmler, Probscheider Str. 10, 04271 Leipzig

Moto Guzzi 1000 S, Bj. 92, 22500 km, schwarz/grün, Reifen + Batterie neu, Classic-Halbschale, polierter Limadeckel, Speichenräder, sehr guter originaler Zustand, FP 11200, Tel. 07443/3154 oder tags 07441/539199

V2 ITALO PARTS MOTO GUZZI UND DUCATI

- Splegler Bremsleitungen
- BSM-Edelstahlauspuffanlagen
- Motorenüberholung mit Garantie
- Bleifreilumbau ab 170 DM pro Kopf
- V 7 ORIGINALTEILBESCHAFFUNG
- !!!Sponsor Jacken eingetroffen!!!
- Gebrauchtmotorräder

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

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

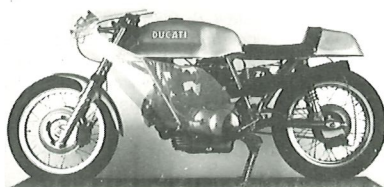
Mille, rot, Bauj. 92, 5.000 km, Fahrge-
stell mit Brief, Preis VB + diverse Teile,
Sitzbänke usw. Liste anfordern. Tel.
0991/25233 (8.00-17.00 h) od. 32897
(ab 18.00 h), Fax 284363

MOTO GUZZI DUCATI

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

FRODO's Zweiradtechnik

Wolfgang Frod • 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-Okriftel
Telefon 06190-74317, Fax 06190-930469

Bimota DB 2 SR, Neu, m. Garantie	23500,-
V7 Spezial, leichter Heckschaden, Motor überholt	4600,-
V7 Spezial, Motorschaden	3000,-
LM III, Top	7500,-
LM III	6900,-
LM I	8000,-
Cali II, 15000 km	10000,-
V 50	2500,-
Airone Sport, restauriert	7000,-
1000 G5, als Cali T3 umgebaut	8500,-
850 GT, Top, Cali Optik	8500,-
Cagiva Elefant 750, Bauj. 88, top	6800,-
Cagiva Elefant 650 zum Schlachten oder in Teilen	2700,-
Ducati 900 SS, Bauj. 93, 20000 km	12000,-
Moto Morini Camel 500, mangelnde Kompression, 15000 km	1800,-

Moto Guzzi 850 T3, TÜV 7/97, Bj. 1977,
20.200 km, gepflegter Originalzustand,
leichte Lackmängel, sonst top!, Borra-
ni-Speiche; Batterie, V-Reifen, Brems-
beläge, Auspuff + Kreuzgelenk neu,
6.850,-, Tel. 0228/311584

Verk. Moto Guzzi LM 4, Bj. 9/86, 57000
km, Reichert Verkleidung, 1 Mann Sitz-
polster Einsatz, Alu Stirnräder, außen-
liegender Ölfilter (mit Stahlflex zwischen
den Vergasern), Stahlflex Bremsleitun-
gen, Alu Cockpit, Ölstützen im Ventil-
deckel, VB 8200 DM, Tel. 04165/1246

Cali 1100 i, schwarz, 5.600 km, Kd.
Dienst neu, Hi R. neu, Zul. 08/94, Preis
VB, Tel. 0991/25233 (8.00-17.00 h) od.
32897 (ab 18.00 h), Fax 284363

LM 4/5-Teile: LM5
Schutzblech vorn, Spez.
Vollverkl., Innenschutzbl.,
Motorspoiler, 1 Satz Zyl.
m. Kolben 1000 ccm,
Blechblenden Auspuff-
sammler, Batterieplatte,
2 orig. Zündspulen,
Hauptständer, 1 Brems-
zange vorn P08. Tel.
07176/3729 ab 15.00 Uhr

Verkaufe Motoplat-Zün-
dung komplett mit Ver-
teiler, Pick-Up, Blackbo-
xen und Zündspulen, VB
500,-, Tel. 0791/55956 ab
18 Uhr

Moto Guzzi 1000 S,
Bj. 92 (2. Serie), EZ
93, 1. Hd., Spei-
chenräder, neuer-
tlicher Originalzu-
stand, 9.500 km,
Zubehör: Gepäck-
träger mit Kofferhal-
ter, Preis: VHS,
Tel.: 04625/292

Suche für V 65 TT
2in2 Auspuff und
Mittelständer. Wer
kann helfen bei Ver-
gaserbedüsung
meiner LM 3 mit
83er Zylindern,
Lafranco und
K+N Luftfilter und
Doppelzündung.
Bin für jeden Tip
dankbar. Tel: 040/
5291132

LM II: Motor 30 Tkm
1200,-; Armaturen
komplett 130,-; Aus-
puff Sito 100,- Satz;
Vergaser ø 36 100,-
Stück; Valeo Anlas-
ser neu DM 390,-;
Gabel komplett,
Tel. 07946/1063
abends

1100 Sport, 15.000,-
DM, FP, 06392/
1651



Guzzi Ducati

Gschwenderstr. 24 73577 Biekenloh
Tel: 0 71 76-37 29 * 0 71 79-13 88

Fachkundiger Service und Beratung
Ersatzteile und Zubehör
DÄS-Spezialteile
TÜV-Abnahme/Eintragungen

916 Biposto
900 SS
1100 Sport
sofort lieferbar

Unser Spezialgebiet:
Aufbau von individuellen Guzzis
nach Wunsch!

Nuovo Falcone Gespann, EZ. 07.78,
570 ccm, Bleifreikopf, Velorex-SW, Sei-
tenkoffer, Behördenverkleidung, TÜV
06.96, Preis VHS oder Tausch gegen
Guzzi V7, 0541/357035 nach 18:00 h

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

Motalia Anzeigenmarkt

LM2-Teile: Hinterrad, Zyl. m. Kolben, Schutzblech vorn, Batterieplatte verchromt. Tel. 07176/3729 ab 15.00 Uhr

Private Kleinanzeigen in der Motalia sind kostenlos!

Verkaufe Moto Guzzi 750 S3, schwarz/rot, Baujahr 75, TÜV neu, Neuaufbau, viele Jahre abgemeldet oder Tausch gegen 1100 Sport oder Daytona, eventl. 1000 S oder Le Mans, Wert 7800,-, Tel. 02733/60636 oder 61496

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

Lafranconi Competitionen passend für Mille GT, Cali II etc., chrom, 300,- DM; Ansaugstutzen gerade, Alu poliert für 30er VHB Dell'Orto, Bartholli-Sonderanfertigung 250,- DM; Sturzbügelsatz Cali II hinten (2 Teile) 50,- DM; Lampe Cali II incl. Reflektor und Chromring 100,- DM; Kotflügel hinten Cali II weinrot + chrom 100,- DM; Gepäckträger zum Verschrauben auf hinterem Kotflügel, im Stil der alten Indian, chrom, 80,- DM, Tel. 06202/24059, Markus verl.

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

Airone Sport

2 x LM 1

Lodola 235

LM 3

LM 2

LM 1

V7

Cardelino

1000 SP

Benelli 650 Tornado

Verschied. Enduros:

30000 KM, TÜV, sehr guter Zustand DM 3700

Zustand 1, TÜV neu DM 8500

Lafranconi eingetr., TÜV neu, gu. Zust. DM 8000

guter Zust., läuft gut DM 2500

Roadsterumbau, TÜV neu DM 8500

guter Zust., TÜV neu, Lack neu DM 8400

s. guter Zust., v. Zubeh. LaFr., Do.zünd. DM 9400

5000 KM! Zust. 1, TÜV neu DM 11000

gt. Zustand, fahrbereit DM 1000

33000 km, TÜV neu, 1a Zust. DM 7200

14000 km, sehr gt. Zustand DM 5100

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
Guzzi**

Motorradladen Italiano verkauft

Neu: Aprilia Pegaso 650 10.850,- DM
Aprilia RS 250 12.500,- DM
Moto Guzzi Nevada 12.255,- DM

Gebraucht: Moto Guzzi Quota, blau,
EZ '94, 9900 km 9.500,- DM
Moto Guzzi 1000 SP, rot-weiß,
Bj. '81, 51000 km, 5.900,- DM

Motorradladen Italiano

Hauptstr. 23

18211 Bergeshagen/bei Rostock

Tel. 038263/2323

1000 SP, Bj. 80, 29 T km, T3 Optik, Rahmen kunststoffbeschichtet, neu lackiert, Reifen und batterie neu, VA Cockpit, auf Wunsch Cali-Sitzbank, 02272/82652 (öfter probieren bis 22:00)

Laverda

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

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

Laverda 500 SFC, Bj. 82, TÜV, Reifen, Inspektion neu, sehr guter Originalzustand, 6300,-, Tel. 07958/685

Laverda 1000 SFC, EZ 88, rot, v. Extras, Zustand 1A, VB: 9.800 DM, Tel: 030/6216602

Motalia Anzeigenmarkt

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)

500 SFC, Bj. 82, TÜV 6/96, 46.000 km, incl. Teile + Handbuch, VB 4200,-, 0571/49741

75 ccm, 100 ccm, unrest. fahrbereit - 200 ccm nicht fahrb. - R 65 (opt. SFC) 27 tkm, - 750 SF1, sehr schön - 250 2T, 2700 km, wg. Sammlungsauflösung, Tel. 04261/83805

Gebrauchteile! Kurbelwelle 180° DM 799,-; 3-1 klein und gemein 349,-; Satz Krümmer schwarz 149,-; Originalschalldämpfer RGS/SFC, schwarz, Satz 349,-; Jota-Verkleidungsschale, gestürzt, braucht spachteln und Farbe 49,-; Fa. LUBBIKE, Tel. & Fax 0881/61059

1000 SFC, Originalzustand, 19500 km, Kennfeldzündung, unfallfrei, liebevoll gepflegt, wie laden neu, Tel: 06301/4145

Suche Tank für 750 SF, auch Doppelsitzbank, Tel. 089/6493817

Laverda 1000 3CL, Bj. 76, Origzust., 22000 km, TÜV 5/96, 7300,-, Tel. 040/5209818

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

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

Neuteile: Nockenwellen 7/1 für 750er komplett mit Lagern und Zahnrad, Kipphebel neu mit Kipphebelachsen sowie eine Menge anderer Laverda Teile zu verkaufen. Tel: 06136/89605 Werner

Laverda 1200, EZ 78, zum Herrichten, z. Zt. nicht fahrbereit, 4500,-, 05850/1229

Vorderrad 750 SF 300,- DM oder Tausch gegen Guzzi-Rad (Speiche), Tel. 02043/45724

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

600 Atlas, Bj. 87, guter Zustand, VB 4900,-, 07044/8214

1000 3 CL, Bj. 76, top Zustand, alles original, Konis + Bremse neu, VHB 6300,-, 04604/1742

Laverda Jota 180°, Originalzustand, DMC, Preis VB, Tel. 09721/99563

Magni

Suche Magni-Guzzi zum moderaten Preis, 1100 ccm, mögl. vor Bj. 89, unfallfrei! T.05204/4775

Morini

2x 350er Sport und Touring, Bj. 82, 1x 37.000 km, 1x 44.000 km, TÜV beide neu, je 2500 DM, 0531/336830

MM 350 Sport, Bj. 75, Borranis, Reifen u. Batt neu, 2 J TÜV, original guter Zustand, 33 tkm, VB 3800,-, Tel/Fax. 02065/23022

3½ Sport, EZ 80, 28000 km, Amex-Version, 6-Gang, Linksschaltung, 1 u. 2-Mann Sitzbank, Kettenatz u. Bremsbeläge neu, sehr guter Zustand, VHB 4200,- DM, Tel. 07123/35047

Morini 3½ Sport, Baujahr 1980, original, 8300km, guter Zustand, viele neue Teile. TÜV 4/97, Telefon 06184/3276 tagsüber, 06181/79467 abends

**Zweirad
Technik**



Heim

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

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

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

Motalia Anzeigenmarkt



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,-

Suche für Morini Corsaro (71) Kickstarter, Auspufftopf, Dreh-
zahlmesser mit Antrieb, Dell'Orto ME 20, Teile und Unterla-
gen auch für MV 125 S gesucht! 09131/717804

3½ Sport, rot, Speiche, Scheibe, guter Originalzustand, 12.000
km, DM 3500,- mit neuem Reifen, Blinker und TÜV neu, DM
3900,-, Tel: 06136/89605

Verk. Primärgehäusedeckel mit Anlasser für Dart, VB 270
DM, 0531/509150

Morini 500, Bj. 79, wenig gelaufen, TÜV neu, VA-
Auspuffanlage, Tel. 04432/1610

175 cc, Baujahr 1950, bereits teilrestauriert (sand-
strahlen, verzinkt u.s.w.), Motor läuft gut. Deutscher
Kraftfahrzeugbrief bereits vorhanden. Einige Neuteile
bereits anfertigen lassen. (Anrufbeantworter) Ich rufe
zurück. Tel. 04421/36191

MV Agusta

Teile und Unterlagen für MV 125 S gesucht! 09131/
717804

MV Agusta 750 S America, Bj. 77, 6700 Original-km,
Zustand wie neu, Preis 48.000 VB, Tel. 09382/1561,
Fax 09382/7314

Gespanne

Verkaufe Moto Guzzi T5-Squire ST2-Gespann, Pfeiffer
Alu-Schwingengabel, wahlweise Eintrag, SP-Verklei-
dung, Alu-Cockpit, 40 tkm, Bj. 86, TÜV 11/96, 1000
ccm, 2 Satz Zylinder/Kolben, VB 11500,-, Tel. 09726/
3855

Nuovo Falcone Gespann, EZ. 07.78, 570 ccm, Bleifrei-
kopf, Velorex-SW, Seitenkoffer, Behördenverkleidung,
TÜV 06.96, Preis VHS oder Tausch gegen Guzzi V7,
0541/357035 nach 18:00 h

Wer kann mir eine Briefkopie schicken oder per Fax
senden von zugelassenem 900 SD-Gespann (Leerge-
wicht, Höchstgeschwindigkeit, usw.), Fax Nr.
05413335594, Tel. Nr. 0541937960

motalia

die Zeitung für Freunde italienischer Motorräder

erscheint monatlich (außer Juni) mit dem größten Termin-
kalender für Italo-Veranstaltungen und dem größten Italo-
Kleinanzeigenmarkt mit kostenlosen privaten Anzeigen.

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

Noch zu haben, da einige Schwätzer, z.B. aus Amberg, ihre Versprechen nicht einlösen können. Velorex SW 562 mit allen Anschlüssen für Moto Guzzi gr. Modelle zum FP: 2200,- DM, Tel. 06821/691366 ab 18.00 h

Sonstiges

Hepco u. Becker Topcase, 40l mit Gepäckträger, 200,-, 030/6621209

Suche für Yam. DT 250 (512) Brief und Teile oder verk. 400 DM. Verk. Triumph Fips Moped (schlechter Zustand) 50 DM. Yam. SR 500 Unf. Rahmen 50 DM. Tel + Fax: 09383/6223

Hier inseriert und
schon fast verkauft

Verk. 1 Satz Michelin M/A89X 120/70-17, 170/60-17, ca. 3-3,5 mm Profil, VB 200,-, 0531/509150

Ciao Ragazzi.
Wer von Euch
hat Lust, mit mir
im Sept/Okt nach
Südtirol zu fah-
ren, um sich dort
ebenfalls ein Mo-
torrad oder Er-
satzteile zu kau-
fen. Ich bin auch
an diesbezügli-
chen Tips stark
interessiert, da
ich dies zum 1.
Mal mache, also
denn 030/
3312804 Andre-
as

Italo-Stammtisch in
Ringen? Wer Lust
hat, bitte bei Dieter mel-
den. Tel. 0461/64612

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

1 Satz orig. Yamaha FJ 1100 Kolben mit
Ringen und Pleuel gebr. für 200,- DM
VB, Tel. 09275/808 Ewald

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!

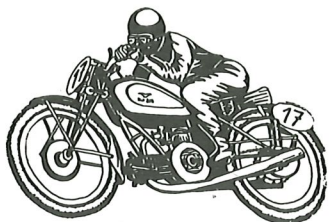
POLIER-SETS zur
Erhaltung des Chromglanzes
an Ihren Felgen DM 40,-
ZAUBERWATTE DM 15,-

Vertrieb auch im
Alpine-Center in Menden

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

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Stefano



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

Benelli Tornado 650, sehr guter Originalzustand, TÜV	4.200,-
Benelli 125 Sport Spezial, 12.000 km	1.500,-
Ducati 450 Scrambler, Motor u. Lack neu, guter Zustand	5.000,-
Laverda 1000 180°, Speichenräder, Doppelscheibe	5.700,-
Laverda 750 GTL, fahrbereit, Originalzustand	3.800,-
Moto Guzzi Le Mans 1000, Topzust., 27.000 km, orig., TÜV 7.700,-	
Moto Guzzi Convert, 37.000 km, Originalzustand, TÜV neu	5.000,-
Moto Guzzi V7 700, 1. Serie, fahrbereit	4.500,-
Moto Guzzi Super Alce, Originalzustand, fahrbereit	5.300,-
Moto Guzzi Airone 250, fahrbereit, Bj. 50	3.800,-
20 x Moto Morini 175 ccm - 500 ccm	

Öffnungszeiten nach Vereinbarung, Montags geschlossen

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

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

Suche Tommaselli-Griffgummis, schwarz, Oberfläche in alter Optik - welche mit Rissen habe ich selbst.
Tel: 02331/589551

Suche Modellbausätze italienischer Motorräder. Tel. 04381/7701

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterung

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

In letzter Minute

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

Moto Guzzi: Verkauft Speichenradsatz 120/17 + 180/17 komplett mit passender Schwinge, Tel.: 03501/48682

Ducati: Suche Hinterradfelge 5,5x17, original 900 M, 05403/5617

Moto Guzzi: Le Mans IV mit Verkleidung, Bj. 9/87, PS: 81, km: 10000, TÜV: neu, Farbe: rot/weiß, VB: 9000 DM, Tel. 02171/49865

Suche Motorradfahrer aus dem Raum Lübeck zum Fahren, Klönen und Basteln. Fahre selbst LM 4, Tel. 0451/65758

Verk. Schubert Profil, weiß, Gr. 52/53, neu, VB 270,-/0531/509150 Suche europäisches Trailmotorrad mit Zulassung und TÜV. Möchte max 1800,- anlegen. 0521/431071, 0521/163266 Ditzel

DKW NZ 350-1, Bj. 44, TÜV 4/97 mit Werkstattbuch und Ersatzteilliste, VB 4200,-, 0551/7704171, öfter probieren (AB), rufe zurück

MZ Gespann ETZ 250, Bj. 88, erst 12000 km, 1. Hand, TÜV 7/97, VB 1990,- DM; MZ Seitenwagen einzeln VB 400,- DM, 02689/3071 od. 2432

Traut Motorentechnik GmbH

**Motorüberholung und Reparaturen
Ducati, Morini, Moto Guzzi
-zu Superpreisen, ein Jahr Garantie-
Bleifrei z.B. Guzzi 140,-/Kopf
Kurbelwelle schleifen Guzzi 170,-
KW plasmanitrieren, feinwuchten
-Mechanische Bearbeitung/Tuning-**

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

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Guzzi: Moto Guzzi LM I, Bj. 78, guter Originalzustand, TÜV bei Zulassung neu, DM 7700,-, Tel. 05850/1229

Ducati: Suche Pantah Verkleidung m. Blinker u. Scheibe, Tank u. Heckteil, guter Zustand, Hans Peter, Tel.: 07236/6897

GFK-Bauteile für italienische Motorräder

seby.poly

ATTENZIONE ! ▼▼▼▼▼

FVT GmbH
Jülicher Straße 336
52070 Aachen

Telefon: 02 41/ 18 22 188

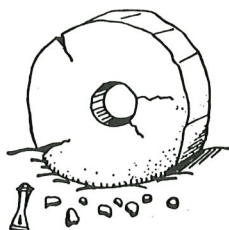
Telefax: 02 41/ 18 22 142

Hier inseriert - schon fast
verkauft!

BÖHM - Technik rund um's Rad

**Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen**

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



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

Die nächste MOTALIA
erscheint Mitte September.
Redaktionsschluß ist
der 1. September.

Inserentenverzeichnis

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

Bäcker	73	Italy-Bikes	73	Schenk	80
Bartholli	71	Kämma	60	Schmitz	66
Böhm	82	KBM	58	Schnitzler-van Bruinessen	72
Carstens	23	Kippenhan	67	Schröder	62
Cars & Bikes Motorshow	55	Kramer	76	Schweitzer	65
Däs	76	Laverda Racing Team	78	Scuderia Classica	66
Daniele Moto	62	Lieb	57	Seby Poly	82
Desmo	60	MAX	83/84	Secker	72
DIE Werkstatt	67	Moto Falcone	72	Stein-Dinse	2/16
Diopa	57	Motorradhandel Ulrich	14	Stork	29
Dynotec	30	Motorradladen Italiano	77	TCH-Moto	13
Escher	70	Moto Stefano	81	Tholen	69
Frodo's Zweiradtechnik	75	MTS	67	Transmoto	58/68/76
Gummikuh	33	Nauber	75	Traut	81
Hagemann	72	Oltmanns	71	Tritsch	79
Halle 7	65	Pit's Moto Italia Import	74	V2 Italoparts	75
Heim	78	Polichrom	80	Vahrenkamp	65
Hökenschnieder	35	ProMspo	64	Vaut	69
HS	14	RPR Ducati	61	Weiß	59
Ilmberger	63	Salewski	80	Zweirad-Technik Hake	25
In Team	77	Sattler	81	4-Takt Studio	63

MAX

Unsere Stützpunkthändler:

Scuderia Classica
Ruhlsdorfer Straße 158
14513 Teltow
Tel. (03328) 47 1620

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) 64 10

Fa. Moto Teile Technik
inh. Thimo Trautner
Eichenstraße 6
21224 Eckel
Tel. (04105) 75 13

Fa. Alfred Latscha
Gartenstraße 14
78462 Konstanz
Tel. (07531) 27661

Stürzel
Trottäcker 4
79713 Bad Säckingen
Tel. (07761) 68 79

InTeam Bergmann
Ansbacher Straße 77
91572 Bechhofen
Tel. (09822) 323

Fa. Manenti Angelo
21 rue de Messancy
L - 4962 Clemency
Tel. (00352) 50 20 05

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.

Mistral-Zündung

mit Steuergerät, Kabeln und Powerzündspulen.

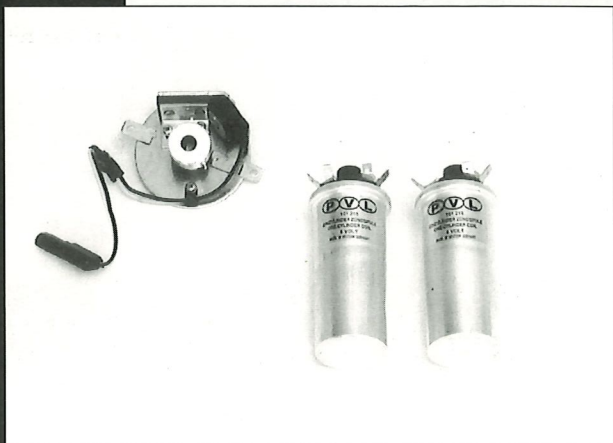
LM I/II LR125 DM 549,00

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

LR136 DM 549,00

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

LR141 DM 549,00



Die elektronische **Mistral-Zündung** ist absolut wartungsfrei und arbeitet erfolgreich in vielen Strassen- und BoT-Guzzis.

Der Vorteil ist die geniale Lösung der analogen Kennlinie sowie das Weglassen des störanfälligen Fliehkraftreglers. Von einem Induktivgeber werden alle Daten an den rotierenden Verteilernocken abgenommen und berechnet. Durch die analoge Kennlinie gibt die Zündung in hundertstel Sekunden den jeweiligen Zündzeitpunkt in Übereinstimmung mit der Motordrehzahl an.

Der Lieferumfang der **Mistral-Zündung** ist komplett mit Steuerteil und Kabeln. Die passenden Power-Zündspulen sind aus hochwertiger deutscher Produktion. Die Handhabung der **Mistral-Zündung** ist sehr einfach, eine Anbauanleitung liegt bei.

MAX, M. Hartmann
Villinger Strasse 7a
75179 Pforzheim
- Alemania -

Maxfon (072 31) 31 17 15

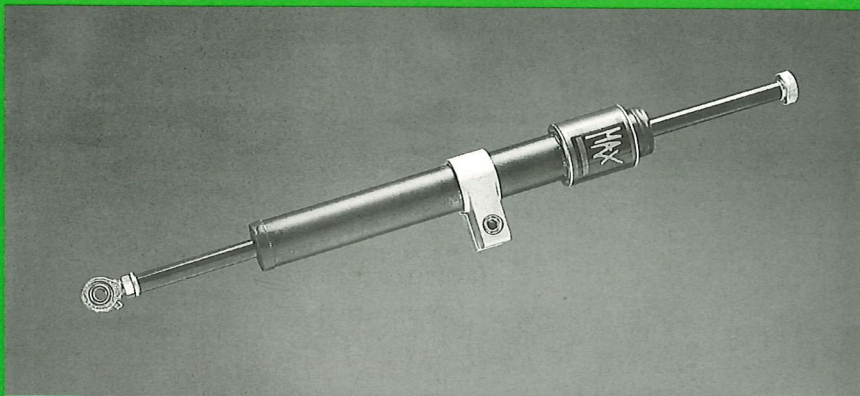
Maxfax (072 31) 31 17 17



DOUBLE
SYSTEM

PAT. INT.

Der Lenkungsdämpfer



Der in verschiedenen Längen erhältliche Lenkungs-
dämpfer ist ein absolut verschleißfreies Element – durch
Keramik Ergal-Hartcoatierung.

Er zeichnet sich ebenfalls durch geringstes Gewicht aus
(ca. 270g) und arbeitet progressiv.

Durch eine Justierschraube kann die Dämpfung
großzügig eingestellt werden.

In der Praxis hat der Lenkungsdämpfer, auf den wir 2
Jahre Garantie geben, drei entscheidende Vorteile:

- er minimiert Lenkerflattern (shimmy-Effekt)
- er unterbindet Lenkerschlagen (kick-back)
- geringes Gewicht

Außerdem im Programm:
Mono-Federbein und Gabelrohre

Lassen Sie sich ein Angebot für Ihr Motorrad machen.

Dämpfung total