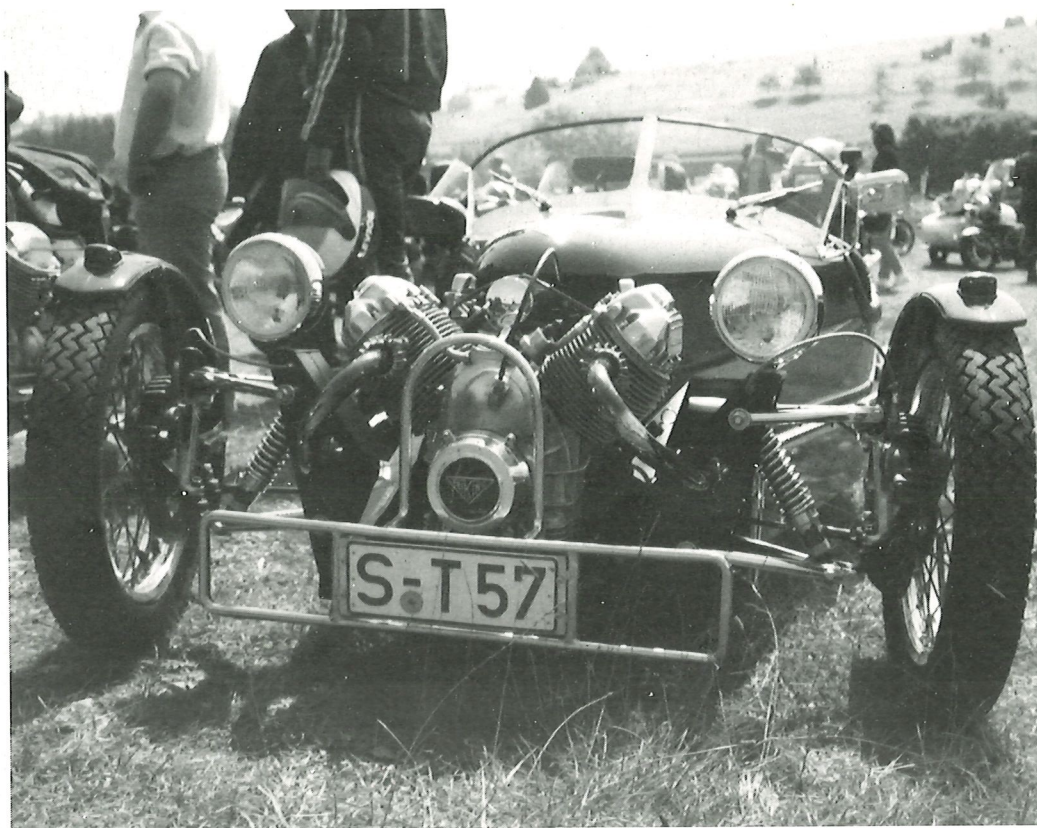


Für Freunde italienischer Motorräder

MOTALLIA

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



Geschichte der Zahnriemenducatis, Teil II
Triking, Dreirad mit Guzzi-Motor
Guzzi-Treffen im bayerischen Thal

DIE GANZE WELT DER MOTO GUZZI!

hübner + partner · bs



**Fahr' was Vernünftiges!
Fahr' MOTO GUZZI**

**14000 VERSCHIEDENE ARTIKEL STÄNDIG AM LAGER.
UNSERE EXPERTEN GEBEN DIE RICHTIGEN
TIPS SCHON AM TELEFON**

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

Modernste Logistik
macht es möglich.
Innerhalb von 24 Std.
geht jede Bestellung
bei uns raus. Die ganze
Welt der Moto Guzzi.
Heute bestellen,-
morgen abfahren.



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, Norbert Dienst, Björn
Wygrala

Gültige Anzeigenpreisliste:

Nr. 2/95, 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!

Die Gerüchte um den Cagiva-Konzern (u.a. Cagiva, Ducati, Morini und Husqvarna) nehmen kein Ende. Nach dem Regierungswechsel in Italien und dem großen Bestechungsskandal, in denen offensichtlich auch die Cagiva-Besitzer verwickelt waren, hieß es, daß Cagiva angeblich Pleite sei. Durch die Verluste in anderen Konzern-Firmen kamen auch die Motorradfirmen ins Trudeln. Der Cagiva-Rennstall in der 500er-WM mußte auf Druck der Banken zugesperrt werden. Ducati konnte angeblich zeitweise die Zulieferfirmen nicht bezahlen und die Produktion geriet gerade zum Saisonanfang ins Stocken. Momentan scheint die Produktion bei Ducati wieder auf Hochtouren zu laufen, die Händler können endlich liefern. Gleichzeitig hört man immer wieder Gerüchte, daß angeblich über den Verkauf von Ducati diskutiert wird. Auch von einem Verkauf der Marke Husqvarna an KTM wird gemunkelt und der Piaggio-Konzern soll an einer Übernahme des Cagiva-Rennstalls interessiert sein. Die Maschinen sollen dann unter der Bezeichnung Gilera an den Start gehen. Als Fahrer sind hier Carl Fogarty und Pierfrancesco Chili im Gespräch.

Die Brüder Castiglioni, Besitzer des Cagiva-Konzerns, wollen im nächsten Jahr, spätestens 1997, mit der Vierzylinder Cagiva, die im Herbst in Mailand vorgestellt wird, wieder in den Rennsport zurückkehren. Doch hierfür werden noch zusätzliche Kapazitäten und finanzielle Mittel benötigt.

Zwei neue Gerüchte besagen, daß Ducati mit Aktien an die Börse gehen will, außerdem wird eine Zusammenarbeit bzw. Beteiligung an der Firma Lamborghini geplant. Was von diesen ganzen Gerüchten zu halten ist, kann nur die Zukunft zeigen und muß abgewartet werden.

Euer Motalia-Team

Mit Gummiriemen zum Erfolg

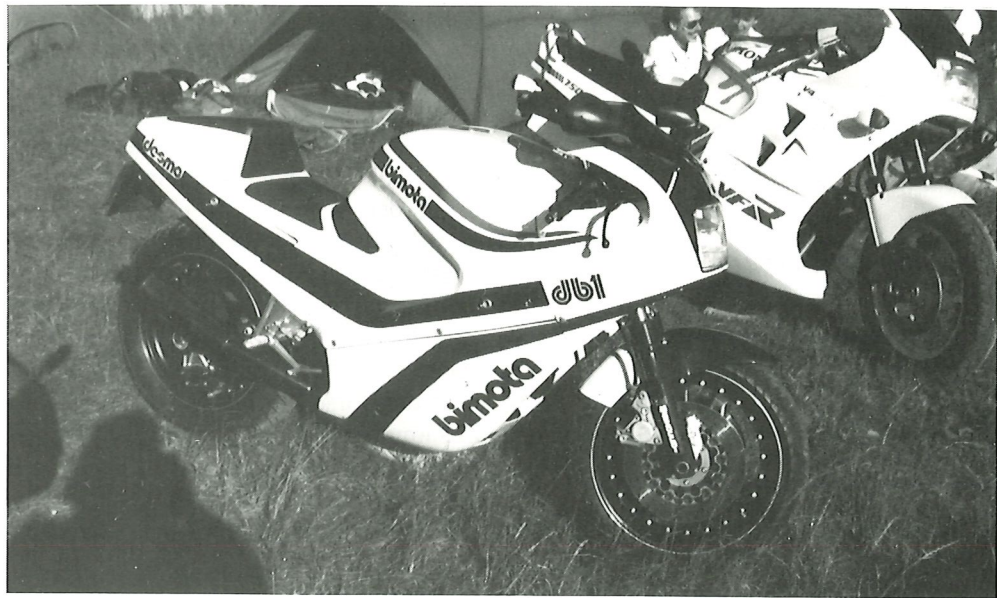
Teil II

Im ersten Teil dieses Berichtes haben wir die Geschichte der Zahnriemen-Ducatis von der ersten Pantah 500 bis hin zur 750 F1 geschildert. In diesem Teil wird die weitere Entwicklung bis zur 900 SS von 1990 erzählt.

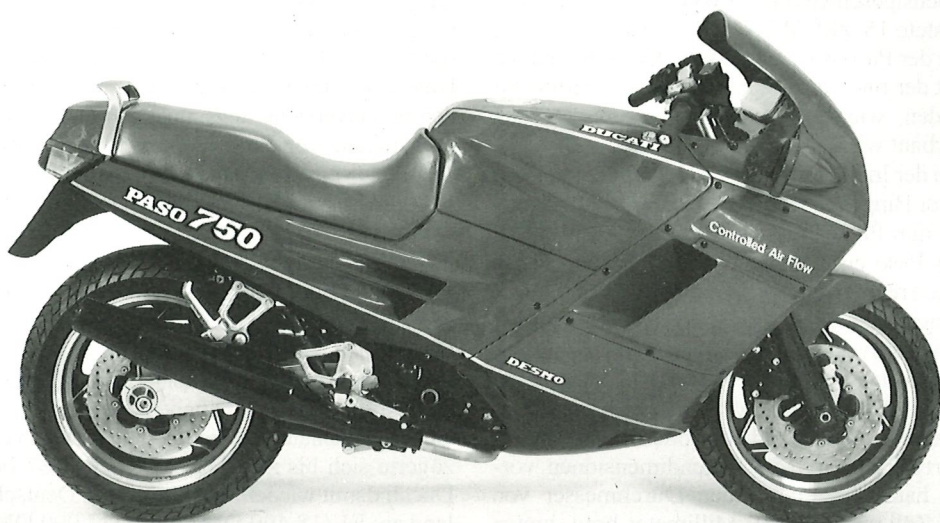
Mit der F1 hatte Ducati die erste 750er mit Zahnriemen-Motor gebaut, es gab aber noch ein anderes Motorrad mit diesem Triebwerk, das aber nicht in Bologna hergestellt wurde. Die Edelschmiede Bimota hatte mit dem neuen Ducati-Motor ein interessantes Bike auf die Räder gestellt. Wie Ducati verwendete Bimota ein unten offenes Gitterrohrfahrwerk, das aber unter einer kompletten Plastikverkleidung verborgen war. Die Bimota db 1 war sicherlich das exklusive und wohl auch bessere Fahrzeug als die F1, mit 24.990 DM war sie aber auch deutlich teurer. Die db 1 verkaufte sich gut und rettete damals Bimota vor dem Konkurs.

1985 war das Ducati-Angebot sehr klein, mit der Hailwood Replica und der S 2 wurden die letzten Königswellen-Modelle verkauft und als weitere Ducati gab es nur noch die 750 F1 mit den entsprechenden Sondermodellen. Die Pan-

tah-Baureihe war zugunsten der Cagiva Alazzurra aufgegeben worden. Doch die Cagiva 350 und 650 Alazzurra verkauften sich weltweit nicht so gut wie erhofft. Dann ließen die Castiglioni-Brüder von ihrem Plan ab, alle zukünftigen Motorräder unter dem Namen Cagiva verkaufen zu wollen, und stellten im Winter 85/86 zwei neue Modelle vor, mit denen Ducati andere Märkte erschließen wollte. Die Paso 750 sollte Tourensportler ansprechen und die Indiana 650 war für die Chopper-Fahrer gedacht. Bei diesen beiden Modellen war der Zylinderkopf des stehenden Zylinders im Gegensatz zu den Pantahs um 180 Grad gedreht, wie auch schon bei der Cagiva Elefant. Dadurch konnte bei der Paso ein Weber-Doppelvergaser verwendet werden. Dieser Fallstromvergaser 44 DCNF 107 stammte aus dem Automobilbau. Aber was beim Auto prima funk-



Die Bimota db 1 mit dem Motor der Ducati F1 half dem Werk aus Rimini aus der Krise.



Paso 750, Ducatis Antwort auf die vollverschaltete db 1.

tioniert, muß im Motorrad nicht immer gut sein. Der Vergaser, der eine elektrische Benzinpumpe nötig machte, war in der Paso nur schwer abzustimmen und hat schon viele Ducati-Besitzer verärgert. Ansonsten entsprach das Triebwerk weitgehend dem Motor der F1. Ducati gab nun für die F1 70 PS bei 8.000 U/min an, die Paso sollte bei gleicher Drehzahl 4 Pferde mehr haben.

Auch bei dem Rahmen war Ducati neue Wege gegangen und hatte sich an der Cagiva Elefant orientiert. Hatte Ducati bisher meist unten offene Rahmen aus runden Rohren verwendet, so war dieses Doppelschleifen-Fahrwerk aus eckigen Rohren gefertigt und verfügte über zwei verschraubte Unterzüge. Doch von dem neuen Rahmen war nichts zu sehen, denn die Paso war vom Scheinwerfer bis zum Rücklicht verkleidet. Verantwortlich für das Design zeichnete sich Massimo Tamburini, einer der drei Bimota-Gründer, der zu Ducati gewechselt war. Damit es für den Motor keine thermischen

Probleme geben konnte, wurden in die Verkleidung zwei Ölkühler integriert, die direkt vom Fahrtwind angeströmt wurden. Das sollte wohl auch der Aufkleber "Controlled Air Flow" zum Ausdruck bringen.

Die Ausstattung der Paso war üppig, vorne war eine verstellbare Marzocchi M1R Gabel (42 mm Durchmesser) mit mechanischem Anti-Dive gewählt worden, und hinten sorgte ein über Hebel angelenktes Zentralfederbein von Öhlins für einen bei Ducatis ungewohnten Federungskomfort. Das Hinterradfederungssystem wurde seinem Namen "Soft Damp" gerecht. Die schöne Aluschwinge verfügte über eine Exzenterverstellung zum Kettenspannen und mit schlauchlosen Reifen in den Dimensionen 130/60 ZR 16 und 160/60 ZR 16 rollte die Paso auf sehr breiten Pneus für damalige Verhältnisse. Auch das Cockpit war reichhaltig ausgestattet. Neben den obligatorischen Tacho und Drehzahlmesser waren hier ein Ölthermometer, eine Tankanzeige und eine Zeituhr zu finden. Ein

Zündlenkschloß gehörte genauso zur Serienausstattung wie Haupt- und Seitenständer. Vollgetankt wog die Paso 214 kg, hatte eine Höchstgeschwindigkeit von ca. 200 km/h und kostete 15.990 DM.

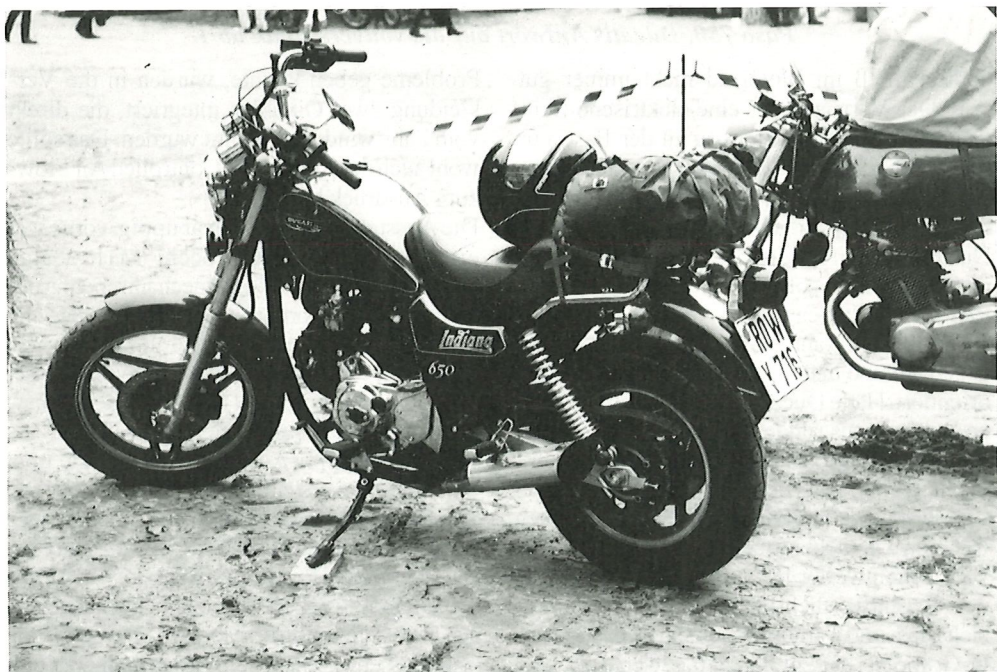
An der Paso war erstmals die Krümmeranlage mit der rautenförmigen Zusammenführung zu finden, wie sie heute noch an den Ducatis verbaut wird.

Bei der Indiana sorgten im Gegensatz zur Paso zwei Bing-Vergaser mit einem Durchlaß von 32 mm für die Gemischregulierung. Wie bei der Paso entschieden sich die Techniker für einen rechteckigen Rahmen mit verschraubten Unterzügen. Die Alu-Schwinge wurde über zwei konventionelle Marzocchi-Stoßdämpfer gegen den Rahmen abgestützt. Vorne sollte eine luftdruckunterstützte Telegabel mit 40er Standrohren das Rad am Boden halten. Choptypisch waren die Reifendimensionen, vorne hatte der Pneu einen Durchmesser von 18 Zoll und war 110 Millimeter breit, hinten war eine kleinere 15 Zoll-Felge verbaut, auf die ein 140 Millimeter breiter Reifen aufgezogen

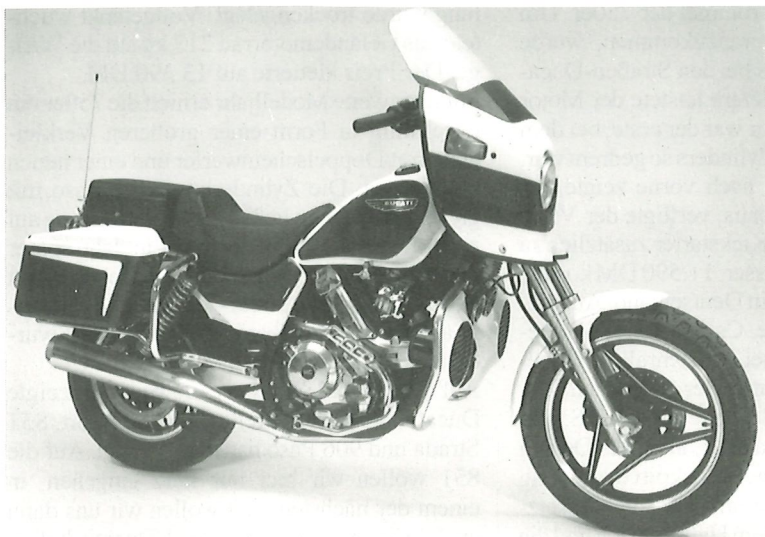
wurde. Da Chopper normalerweise nicht allzu sportlich bewegt werden, mußte im Vorderrad eine Bremsscheibe mit einem Durchmesser von 260 mm reichen. Die hintere Bremsscheibe war 20 mm größer. Als Motorleistung waren 53 PS bei 7.000 U/min in den technischen Unterlagen abgedruckt, für Deutschland wurden daraus versicherungsgünstigere 50 PS. Wer eine Indiana sein Eigen nennen wollte, mußte 12.499 DM auf den Tisch blättern. Außer der 650er gab es noch eine Version mit dem 350 ccm-Motor und später wurde auch eine Variante mit 750er-Motor gebaut. Dieser Motor hatte aber kleinere Ventile als in der Paso und leistete 54 PS bei 7.500 U/min.

Die Indiana war auch die Basis für ein Behördenfahrzeug mit Verkleidung, Beinschildern, Sturzbügeln, Einzelsitz und Koffern.

Der Serienanlauf der beiden neuen Ducs verzögerte sich bis zum Herbst 1986. 1987 bot Ducati damit wieder vier Modelle in Deutschland an: F1 (18.499 DM), Paso (17.999 DM) und die Indiana (12.599 DM) und nicht zu vergessen die 350 F3 (9.999 DM), die eine



Der Chopper Indiana fand nicht viele Käufer.



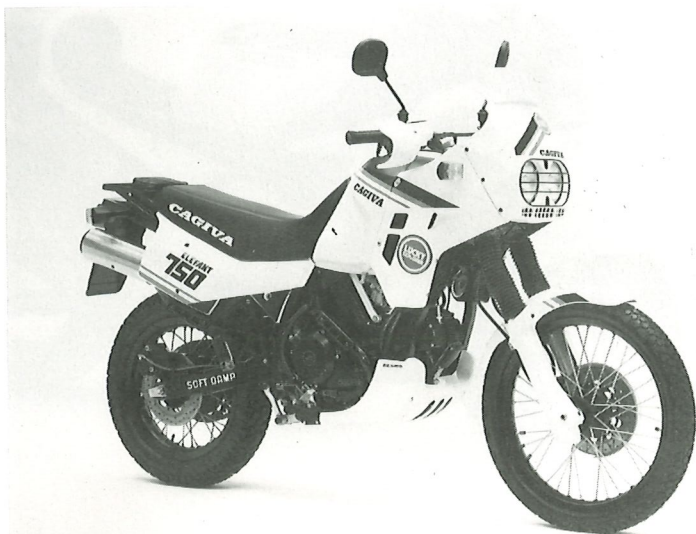
Die Ducati-Freunde mußten aber bis zum Herbst 1988 auf die Neuheiten warten, die das Comeback von Ducati einläuten sollten.

Doch was tat sich bei Cagiva? In der Zwischenzeit gab es verschiedene Versionen der Cagiva Elefant mit dem Ducati-Motor. Die erste Elefant war ja, wie schon im ersten Teil dieses Artikels erwähnt, eine 750er, die 1983 auf

Auf Basis der Indiana bot Ducati eine Behördenversion an.

kleine Ausgabe der F1 war. Die deutschen Käufer waren von den neuen Modellen nicht gerade begeistert. Eine Ducati sollte halt richtig sportlich sein, die Paso war eher ein Tourensportler und so vollverkleidet doch etwas gewöhnungsbedürftig, und mit einem Chopper konnten sich die Ducati-Fans nicht identifizieren (In den USA, Australien und Japan verkaufte sich die Paso dagegen sehr gut). Dementsprechend waren die Verkaufszahlen in der BRD. Doch das sollte sich bald ändern. In den Zeitungen wurden schon die ersten Bilder von einem Viertventil-Motor mit Einspritzanlage gezeigt, der sensationelle Leistungswerte haben sollte.

der Motorradausstellung in Mailand präsentiert wurde. Bei diesem Prototypen befanden sich die Blinker im Tank. 1985 ging die Elefant dann als 650er in Produktion. Bei der Serienmaschine waren die Blinker wieder herkömmlich montiert und im Hinterrad ersetzte eine



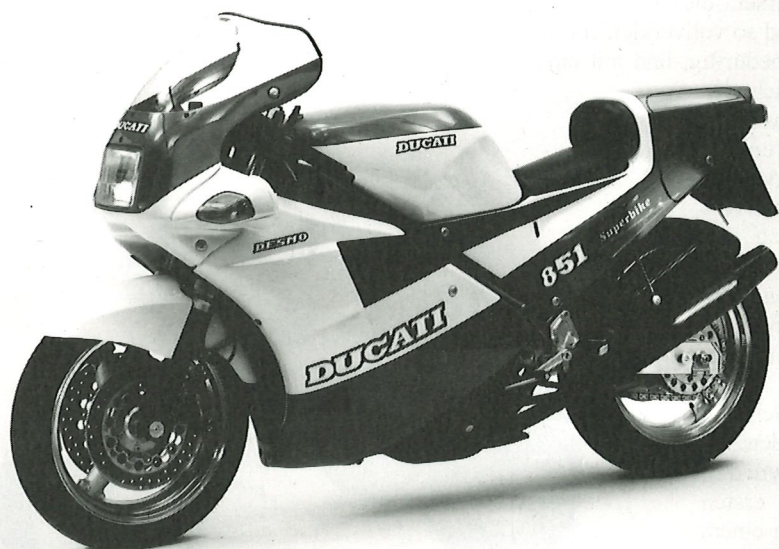
Die Cagiva Elefant, hier das 88er Modell mit Doppelscheinwerfer und Kickstarter, war auch bei Wüstenrallies sehr erfolgreich.

Scheibenbremse die Trommel der 750er. Um im Gelände besser voranzukommen, wurde das Getriebe anders als bei den Straßen-Ducatis übersetzt. In der Elefant leistete der Motor 50/58 PS. Dieser Motor war der erste, bei dem der Kopf des hinteren Zylinders so gedreht war, daß der Ansaugkanal nach vorne zeigte. Im Gegensatz zu den Ducatis, verfügte der V2 in der Elefant über einen Kickstarter zusätzlich zu dem elektrischen Anlasser. 11.590 DM kostete die Großenduro 1985 in Deutschland. Auf dieser Basis konstruierte Cagiva eine Wettbewerbsmaschine, die bei Wüstenrallies eingesetzt wurde. 1987 wurde der Motor auf 750 ccm aufgebohrt und leistete nun 60 PS, das Fahrwerk blieb unverändert, aber das Design wurde mit rahmenfester Cockpitverkleidung überarbeitet. Eine Kokusan-Zündanlage ersetzte den Vorgänger aus dem Hause Bosch und die Dell'Orto-Vergaser mußten Platz für zwei Gasfabriken von Bing machen und die Ölbadkupp-

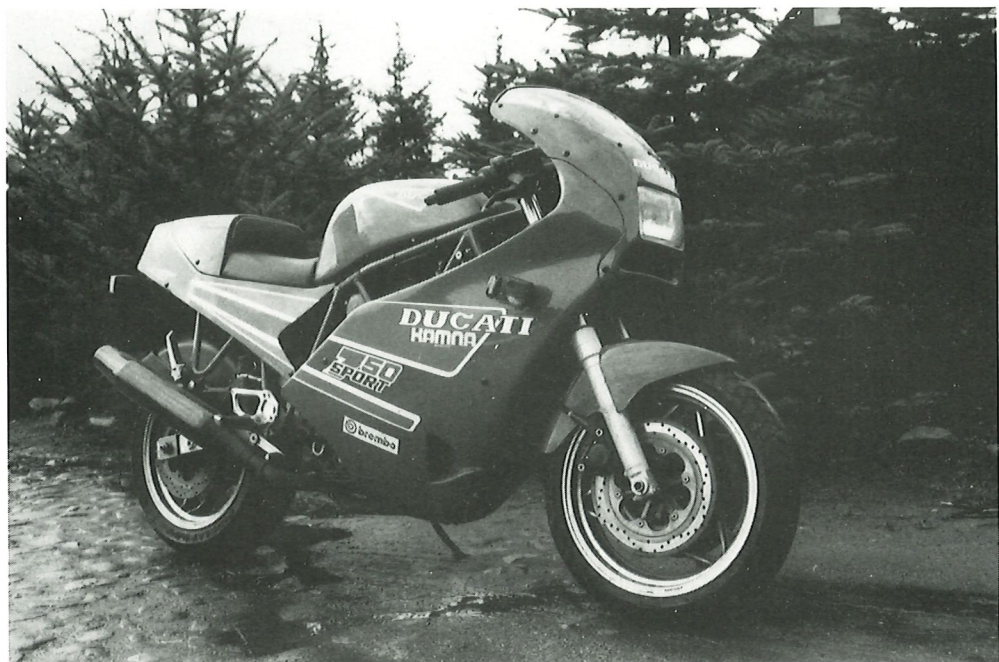
lung wurde trockengelegt. Vollgetankt wuchtete das Geländemotorrad 213 kg auf die Waage. Der Preis kletterte auf 13.490 DM.

Für das zweite Modelljahr erhielt die 750er ein Facelifting in Form einer größeren Verkleidung mit Doppelscheinwerfer und einer neuen Lackierung. Die Zylinderköpfe der Paso mit größeren Ventilen ließen die Motorleistung auf angebliche 68 PS ansteigen. Ein Jahr später fehlte der Kickstarter. Für den heimischen Markt gab es wieder eine 350er-Version, die zeitweise auch in die Bundesrepublik exportiert wurde. Doch zurück zu Ducati.

Auf der IFMA 1988 war es soweit, dort zeigte Ducati drei neue Modelle. Die 750 Sport, 851 Strada und 906 Paso hatten es in sich. Auf die 851 wollen wir hier nur kurz eingehen, in einem der nächsten Heft wollen wir uns dann ausführlich mit den Vierventil-Ducatis befassen. Aber soviel sei schon mal gesagt, mit desmodromischer Vierventiltechnik, elektro-



Mit Vierventiltechnik, Einspritzung und besten Zutaten wurde die 851 das neue Flaggship der Ducati-Modellpalette.

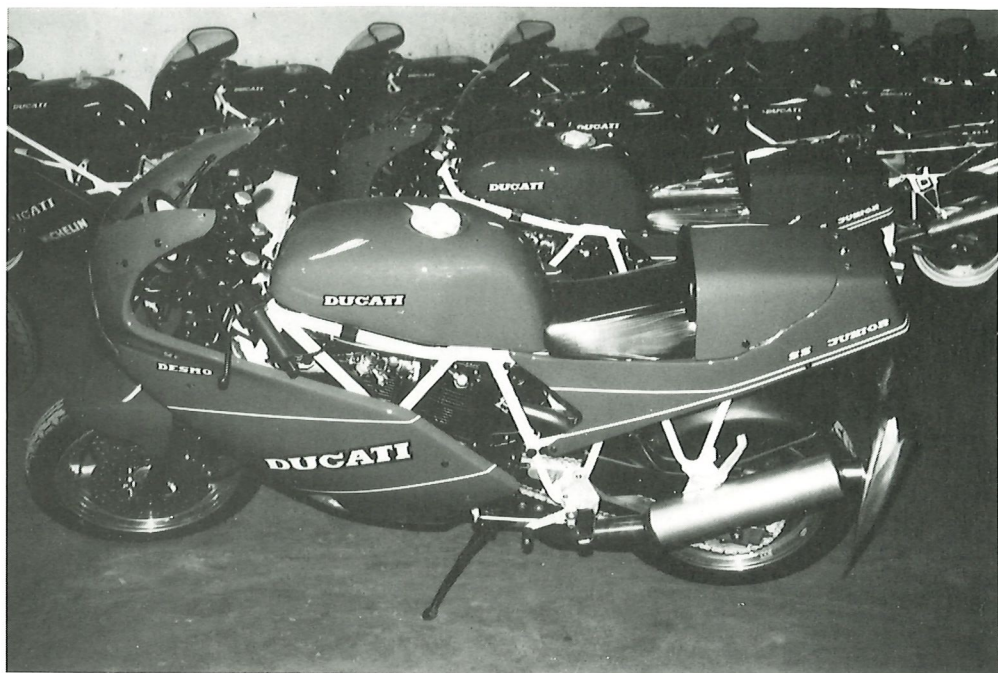


Mit der 750 Sport hatte Ducati endlich wieder einen Verkaufsschlager im Programm.

nischer Einspritzanlage und allerfeinsten Zuteilen wie Vierkolbenbremsätteln und schwimmenden Bremsscheiben setzte diese Maschine neue Maßstäbe, hatte aber noch mit zahlreichen Kinderkrankheiten zu kämpfen und war mit 30.000 DM für die meisten unbezahlbar. Die 906 Paso basierte auf der bekannten 750 Paso, aber das Motorgehäuse war identisch mit der 851er-Vierventil-Ducati mit Trockenkupplung, damit hatten diese zwei Ducs erstmals ein 6-Gang-Getriebe. Die Zylinder und Zylinderköpfe waren wassergekühlt. Der neue Motor hatte mit 92 mm die gleiche Bohrung wie die 851, aber der Hub war mit 68 mm 4 mm länger als bei dem Vierventiler. So wurde ein Gesamthubraum von 904 ccm realisiert, der bisher größte Ducati-Motor mit Zahnriemen. Ducati versprach eine Motorleistung von 88 PS bei 8.200 U/min, was etwas optimistisch war, und der Verkaufspreis betrug 15.990 DM. Das Fahrwerk wurde fast unverändert von der Paso 750 übernommen, lediglich die Gabel wurde etwas überarbeitet und das Öhlins-Federbein wurde gegen eins von Marzocchi ausgetauscht.

Durch die Wasserkühlung und den größeren Motor war die 906 zehn Kilo schwerer als die Paso 750.

Viel interessanter war aber die 750 Sport. Der Gitterrohrrahmen mit Alu-Schwinge und Cantilever-Federung erinnerte an die F1, der Motor stammte aus der Paso, von der auch die 16-Zoll-Räder verwendet wurden. Im Gegensatz zur Paso wurde eine einfachere Gabel mit 40 mm Durchmesser ohne Verstellungsmöglichkeiten verwendet und auch auf die Exzentereinstellung der Paso zum Kettenspannen mußten die Sport-Besitzer verzichten, dafür war die Sport mit 14.990 DM exakt 1.000 DM billiger als die Paso. Für die Sport waren 75 PS bei 8.500 U/min angegeben, während die Paso 73 PS bei 7.900 U/min leisten sollte. Bei der Sport wurde ein veränderter Weber-Vergaser des Typs 113 anstatt 107 (906 hatte den Typ 116) montiert, doch dieser Vergaser blieb weiterhin ein Schwachpunkt. Vollgetankt brachte die Maschine 198 kg auf die Waage. In der Verkleidung saß unter dem Scheinwerfer ein Ölkühler, um die Temperaturen des Schmier-



Für den japanischen Markt baute Ducati Motorräder mit 400 ccm. Hier die 400 SS Junior, die auf der 750 Sport basierte. Die Junior wurde durch Verbundräder, schwimmende Bremsscheiben und Superbike-Schalldämpfer aufgewertet.

mittels zu senken. Von der Paso waren viele Anbauteile wie Bremsen, Schalter, Fußrasten und weiteres übernommen worden. Richtig neu waren lediglich der Rahmen, Tank, Sitzbank und Verkleidung, aber genau das war es. Die 750 Sport war das Motorrad, das sich viele Ducatisti gewünscht hatten, ein Sportmotorrad mit einer Vollverkleidung, die aber immer noch genug Platz frei ließ, damit der Gitterrohrrahmen zu bewundern war. Dieser Rahmen erinnerte genauso wie das Cockpit mit den weißen Veglias an die F1. Die Sport mischte den Flair der F1 mit der Technik der Paso, heraus kam ein Motorrad mit dem Ducati aus der Krise herausfahren konnte.

Bei Caviva hatte die Baureihe Alazzurra mittlerweile das Zeitliche gesegnet. Hier wurde nur noch die Elefant 750 mit dem Ducati-Motor angeboten.

Ab dem Modelljahr 1990 durften alle Ducatis mit bleifreiem Benzin betrieben werden. Die

750 Paso erhielt ab der Fahrgestellnummer 752154 Kolben, Auspuff und andere Teile der 750 Sport und lief damit etwas schneller.

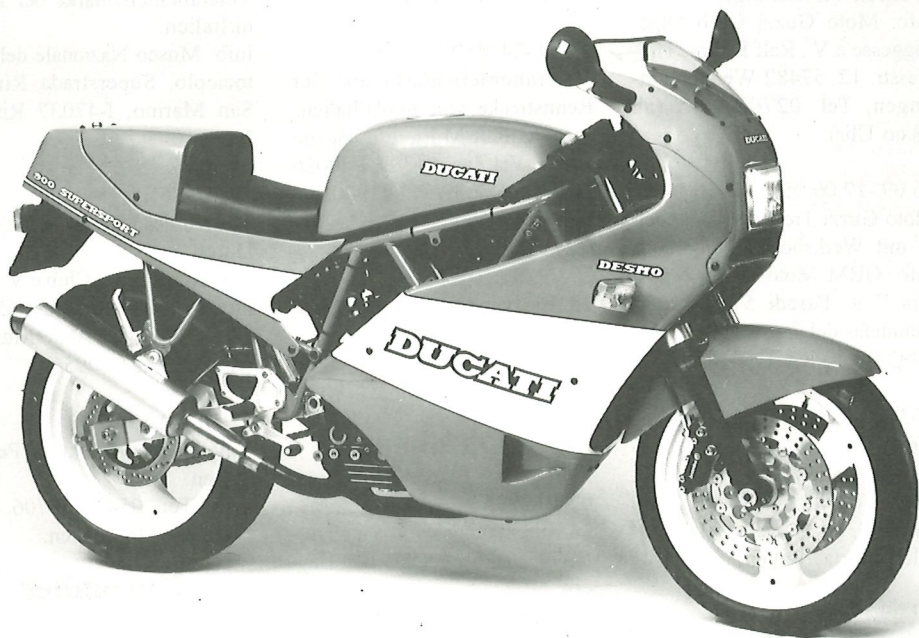
Ducati bot 1990 sechs Modelle an, 350 F3, 750 Sport, 750 Paso, und 906 Paso waren eigentlich unverändert geblieben, dafür war die 851 so stark überarbeitet worden, daß man eigentlich von einem neuen Motorrad sprechen mußte. War die erste Vierventil-Ducati noch in einer aufwendigen dreifarbigem Lackierung in den italienischen Farben dahergekommen, präsentierte sich die neue in schlichtem Rot, Kühlkreislauf und Einspritzung wurden geändert, 17-Zoll-Räder verbesserten das Fahrverhalten und vieles weitere. Doch dazu wie gesagt mehr in einem anderen Artikel ausschließlich über die Vierventiler.

Neu im Programm war die 900 Supersport, eine vergrößerte Ausgabe der 750 Sport. Mit dem Rahmen der 750er, an ein paar Stellen verstärkt, und dem Motor der 906 Paso, hier

aber nicht wassergekühlt, sollte dieses Motorrad die Nachfolge der legendären 900 SS mit Königswellenmotor antreten. Um auf die schwere Wasserkühlung zu verzichten, wurde das Motoröl durch die Kühlkanäle der Zylinder geleitet. Mit 84 PS war die Leistungsangabe etwas realistischer als bei der 906, aber immer noch übertrieben. (Die Zeitung Motorrad hatte auf dem Leistungsprüfstand 75 PS ermittelt.) Die 16-Zoll-Räder waren durch 17-Zoll-Felgen ersetzt worden, hinten war ein breiter 170er-Schläppen aufgezogen. Die Bremsanlage vorne zählte zum Besten, was Brembo damals anbot: Zwei Vierkolbenbremsstättel nahmen schwimmende 300er-Bremsscheiben in die Zange und sorgten für garantiert gute Verzögerungswerte. Wie bei der 851 waren hier neue Auspufftüten im Design der Superbike-Werksrennmaschine montiert worden. Vollgetankt war die 900 SS mit 198 kg so schwer wie die

750 Sport und kostete 17.730 DM. Spätestens mit diesem Motorrad legte Ducati den Grundstein für den Durchbruch. Die neuen 17 Zoll-Räder sorgten für ein besseres Fahrverhalten gegenüber der 750 Sport, die mit ihren breiten 16-Zöllern etwas kippelig war. Die 900 SS wurde in dieser Form nur ein Jahr gebaut. Auf der IFMA in Köln stellte Ducati im Herbst 1990 die neue SS-Baureihe mit neuem Rahmen und Styling vor, die bis heute aktuell ist, aber im nächsten Jahr abgelöst werden soll. Doch darüber mehr im nächsten Heft.

1990 kam die größte Version der Elefanten von Cagiva über die Alpen, das Modell 900 i.e. Lucky Explorer mit dem Motor der Ducati 900 SS und einer Einspritzanlage. Mehr über diese Maschine und die Ducatis der Neunziger in der nächsten Ausgabe der Motalia in dem dritten Teil dieses Berichtes.



Aus der 750 Sport entstand die neue 900 Supersport mit 17-Zoll-Rädern, Vierkolbenbremsstätteln. In dieser Form wurde die 900 SS nur ein Jahr lang gebaut und wird langsam zur gefragten Gebrauchten.

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!

September

15.09.-17.09.95

14. Internationales Moto Guzzi Treffen des Moto Guzzi Club Belgien in Lommel Kerkhoven/Belgien.

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: Moto Guzzi Club Olpe/Biggensee e.V., Ralf Böhm, Thomasstr. 12, 57482 Wenden-Ottfingen, Tel. 02762/6415 (ab 18.00 Uhr).

16.09.-17.09.95

Moto Guzzi Treffen in Mandello mit Werksbesichtigung.

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

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/Italien.
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.

07.10.-08.10.95

Veterama in Mannheim.

Info: Veterama GmbH, Rheingastr. 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, 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 Dürren.

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

21.10.-22.10.95

Veteranenteilemarkt in Pesaro/Italien.

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

November

04.11.-05.11.95

Veteranenteilemarkt in Rimini/Italien.

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

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.

Veranstaltungskalender

12.11.1995

Veteranenteilemarkt bei Rimini/Italien.

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

21.11.-26.11.95

EICMA MOTO 95, Internationale Motorradausstellung in Mailand.

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 Esposizioni di Novegro beim Flugplatz Linate/Italien.

Info: Parco Esposizioni di Novegro, Via Novegro, I-20090 Segrate (MI), 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/Australien.

Mai

17.05.-19.05.95

5 internationales Moto Guzzi-Treffen des Moto Guzzi Club Paderborn.

MOTALIA

die Zeitung mit dem größten Terminkalender für italienische Motorräder erscheint jeden Monat (außer Juni) zur Monatsmitte

**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.



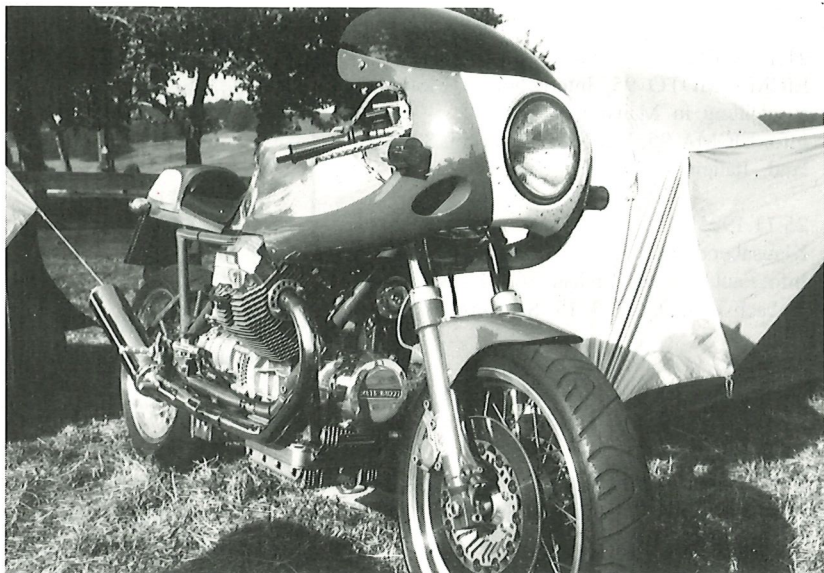
**Dynamisch
optimierte
Fahrzeugtechnik
GmbH**

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

Kuriositäten - Raritäten - Eigenbauten

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

Auf dem Guzzi-Treffen in Thal stand diese umgebaute Moto Guzzi mit klassischer Halbschale, Alutank und Wechselsitzbank. Die Verkleidung hatte zwei Einlässe für eine Airbox. Doch es war kein Luftfilterkasten angeschlossen, da hier zwei Keihin-Vergaser mit offenen Trichtern für die Befeuerung der Zylinder sorgten. Die Hinterradschwinge war auf Cantilever-



Die klassische Halbschale hat zwei Lufteinlässe, die aber nicht angeschlossen sind.

Federung umgebaut worden und so abgeändert, daß ein breites 17-Zoll-Rad paßte. Das



H.S. Motorradtechnik

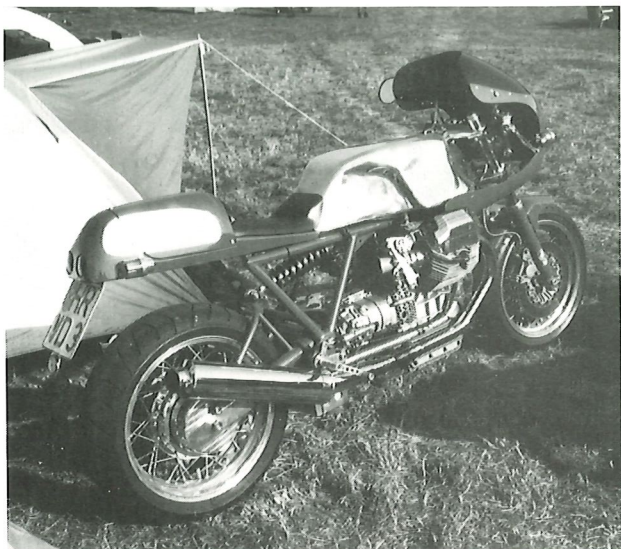
LAVERDA - DUCATI
NORTON - CAGIVA
MOTOPOST-Stützpunkt
Gutenbergstraße 48
24536 Neumünster
Tel. 0 43 21 / 3 94 33
Fax 0 43 21 / 3 94 20

Motorradhandel Ulrich

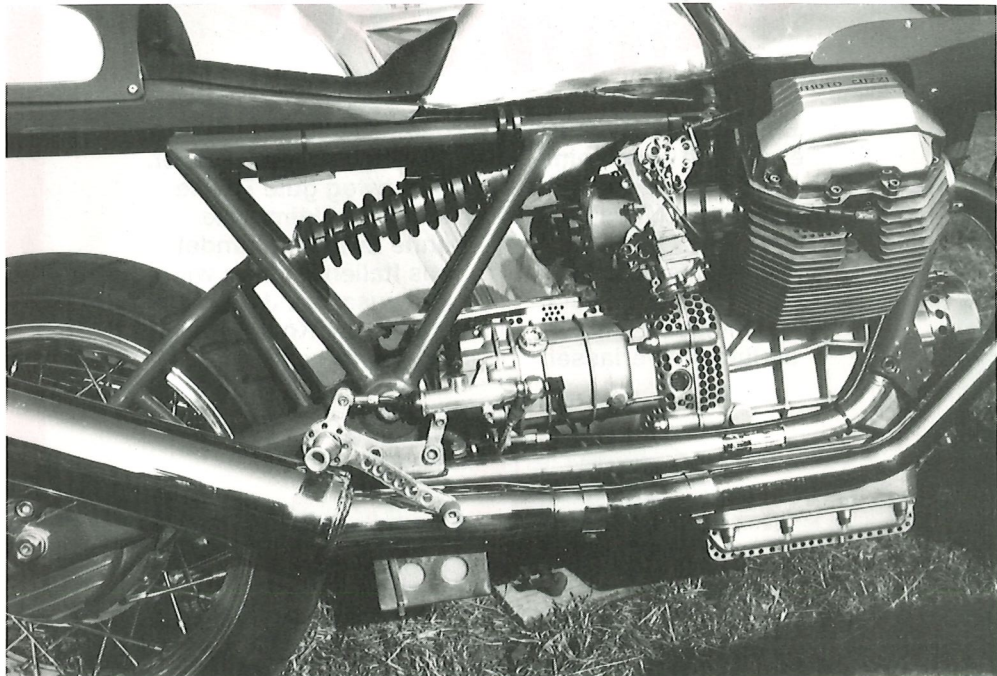
LAVERDA - DUCATI
CAGIVA - MuZ
HUSQVARNA
Ahrensfelder Str. 9
23847 Siebenbüumen
Tel. 0 45 01 / 775
Fax 0 45 01 / 10 52

Kuriositäten - Raritäten - Eigenbauten

Rahmenheck ist kurzerhand abgesägt worden, da vermutlich sonst der breite Reifen beim Einfedern geschliffen hätte. Hierdurch hängt der Höcker mit den beiden kleinen, runden Rücklichtern frei in der Luft und sieht so aus, als ob er wegbrechen würde, wenn sich ein Beifahrer auf das Motorrad setzen würde. Da aber gar keine Beifahrerfußrasten montiert sind, wird dieses Motorrad vermutlich nur solo gefahren. An Motor und Getriebe hat sich der Besitzer mit der Bohrmaschine zu schaffen gemacht. Hauptsächlich wurden die Gehäuse im Bereich der Kupplung durchlöchert, aber auch die Kühlrippen der Ölwanne und der Zylinderköpfe wurden perforiert.



Durch den abgesägten Rahmen hängt der Höcker in der Luft.



Die Kupplungsglocke gleicht einem Schweizer Käse.

D U C A T I. Sportgeist inclusive

TROPHÄEN SAMMLUNG



Eine Ducati selbst ist eigentlich schon eine Trophäe. Jedenfalls ist es keine Maschine, die jeder fährt. Den Stein-Dinse Bestellservice hat schließlich auch nicht jeder. Alle Bestellungen verlassen

garantiert innerhalb von 24 Stunden unser Lager. 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	Gesselnstr. 1	33106	Paderborn-Elsen
J. Hökensnieder	Fr.-Wilh.-Bleiche 8a	33649	Bielefeld
Stein-Dinse	Im alten Dorfe 3	38112	Braunschweig
Motorrad Bürger	Klosterstr. 112	40211	Düsseldorf
Italo-Shop Neuss	Rosmarinstr. 43	41466	Neuss
Italy-Bikes	Hohlstr. 36	41747	Viersen
Gosi's Guzzi	Frankenstr. 76-82	45134	Essen
Norbert Dalmühle	Nienkamp 74	48147	Münster
Ralf Tholen	Köln-Aachener-Str. 215	50189	Elsdorf
RMR Motorrad GmbH	Brölbahnstr. 33	51545	Waldbröl
Motorrad-Technik Ralf Schweitzer	Otto-Hahn-Str. 14	52525	Heinsberg
Zweiradhaus Thelen GmbH	Zeithstr. 433	53721	Siegburg-Schreck
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
Motorradzubehör Christine Kopp	Altstädter Str. 17	87527	Sonthofen
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.

Ducati 888 Strada

Teil I: Die Entscheidung

So langsam war die Laverda (84er 1000 RGS) in die Jahre gekommen. Sie war im Grunde problemlos und gefiel mir immer gut in der Rolle des treuen, soliden Kumpels, aber langsam wurde die Ersatzteilversorgung etwas mühsamer, obwohl man letztendlich alles bekam, nur mußte schon mehr vertelefoniert werden. Ab und zu nervte sie mich auch mit Kleinigkeiten, die sich fast immer als Trivialitäten entpuppten, aber irgendwie fehlte auch ein wenig der Fahrspaß, der richtige Drang, eine Eifelrunde zu drehen - und vielleicht auch einfach der Reiz des Neuen. So kam halt der Gedanke zu probieren, was sich im Laufe der letzten zehn Jahre in der Motorradentwicklung getan hat, wobei mir am Anfang nicht mal unbedingt klar war, was ich suchte ... und ob ich überhaupt etwas suchte. So sollten nach über 20 Jahren Fahrerfahrung schon sogenannte Vernunftsgründe überwiegen - also nicht zu sportlich, nicht zu teuer im Unterhalt, etc. - aber als die Entscheidung letztendlich fiel, hatte sich ein Kriterium ganz klar als entscheidend herausgestellt: der Fahrspaß ... aber jetzt greife ich schon fast etwas zu weit vor.

Es hatten sich natürlich nach den üblichen Zeitschriftenstudien und Fachsimpeleien einige Kandidaten ergeben: zuerst die Triumph Drillinge (schon alleine wegen der Zylinderzahl), die neuen BMW Boxer (da ich schon einige Boxer-Kilometer hinter mir habe), und die 900 SS Ducati (da ich bisher nur Königswellen-Ducs probiert hatte). Auffällig vielleicht, daß kein einziger japanischer Kandidat dabei war, obwohl ich schon viele Japaner gefahren habe (meistens wenn ich die Schnauze voll hatte von meinem aktuellen Italiener!) - aber diesmal gab es eigentlich nichts, das mich irgendwie gereizt hätte. Die folgenden Stichworte sollen natürlich kein Test darstellen, sondern nur ein Versuch, die Kriterien herauszuarbeiten, die sich letztendlich als kaufentscheidend herausstellten.

Triumph 900

Also ab zum nächsten Triumph Händler. Eigentlich nur zum Schauen, aber die Antwort auf meine Frage, ob eine Probefahrt irgendwann mal möglich wäre, war ein "Ja klar, sofort" und so ging ich (innerlich noch ganz unvorbereitet) nach draußen, wo die Maschine, eine unverkleidete 900er, schon angewärmt wurde. Schon die Klangkulisse gefiel mir gut: mechanisch überraschend kräftig, aber in einer sehr angenehm satten und

fülligen Klanglage ('a busy sound' wie die Engländer sagen), halt ein gesundes Maschinengeräusch. Sitzposition, Instrumente und Bedienungselemente waren alle normaler Standard, aber schon auffällig sauber verarbeitet - da paßte alles und fühlte sich einfach korrekt an.

Dann Abfahrt, und schon beim ersten Beschleunigen war klar ... Teufel, zog die los! ... so daß ich erst einmal ein leeres Stück Nebstrecke suchte, um dann einige Male hin und her einfach so durch die Gänge 'raufzubeschleunigen ... phantastisch! Auffällig zwar die kurze Übersetzung, aber als Belohnung gab's dafür bei jeder Drehzahl sofortigen, turbinenweichen Anzug und eine herrliche Klangkulisse gerade für Drillingfans. Und auch beim Gaswegnehmen diesen einmaligen satten 120er Drillingston ... ein enormer Spaß! Dann, weil ich eher zufällig an einer BAB-Auffahrt vorbeikam, eine kurze Autobahnetappe. Auffahrt rauf, wieder durch die Gänge, und schon hing ich auf der Überholspur hinter einem 7er BMW, kurzer Blick auf den Tacho - oi, schon 200 km/h - ohne Verkleidung natürlich ein gewaltiger Sturm und die Fuhre wirkte schon vorne etwas leicht aber keineswegs beunruhigend.

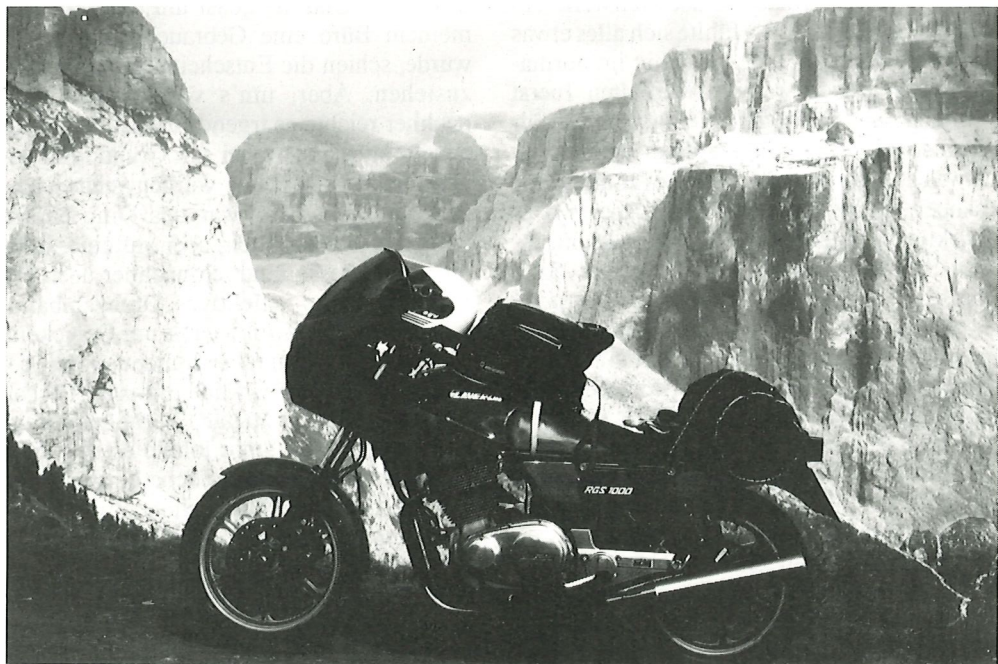
Na, ich könnte noch einen kompletten Testbericht schreiben, aber eigentlich sollen die-

se Absätze nur eine Einleitung sein für das, was noch kommt. Zusammenfassend aber: Die Kiste ist einfach gut und sicherlich nicht das Unwichtigste - das Fahren macht enorm Spaß! Ich war schon beeindruckt. Eine Probefahrt kann jedem empfohlen werden, aber Vorsicht ... ihr könntet eurer jetzigen untreu werden! Die Triumph ist eine ganz klare Alternative, insbesondere für Laverdista, die ohnehin schon wissen, daß das der Motor ist, den Laverda hätte bauen müssen.

BMW R 1100 RS

Kurze Zeit später zum BMW Händler, wo eine ausführliche Probefahrt auch ohne Umstände arrangiert wurde. Erste Eindrücke: Die Maschine wirkte recht groß und schwer, das altbekannte Leid mit den Bedienungselementen fing auch gleich an, und die Geräuschkulisse war ziemlich fade (das frühere, kernige Boxergetrommel war jetzt eher spülmaschinenmäßig), aber der verblüffendste und stärkste Eindruck auf den ersten Kilometern war ganz klar die fehlende Leistung. Wo

war denn eigentlich der Durchzug, den man von einem 1100er Twin erwarten konnte? Nirgendwo! Unterhalb von 4.000 U/min lief's naja, dann fiel alles in ein Drehmomentloch, das fast bis 5.000 U/min reichte und dann ging's recht zäh bis 7.000 U/min, wo Schluß war. Aber gerade mit einem Big-Twin möchte man mit 100 km/h im höchsten Gang langbummeln können, um dann ohne zweimal runterzuschalten kurz überholen zu können. Das war überhaupt nicht drin und dazu kamen noch recht aggressive Vibrationen oberhalb von 6.000 U/min, so daß für zügige Landstraßenfahrten ein sehr kleiner nutzbarer Drehzahlbereich übrigblieb. Null Fortschritt gegenüber meiner 10 Jahre älteren RGS, weder in der absoluten Leistung noch in der Leistungscharakteristik. Aber grundlegend verdorben wurde das Fahrerlebnis von dem wohl schlechtesten Getriebe, das ich je bei einem Motorrad erlebt habe, und das schließt langjährige Erfahrungen mit alten Boxern und - wie Anfangs erwähnt - mit



*Die klassische Dolomiten-Aufnahme:
Laverda RGS in leichter Tourenausrüstung am Sella-Joch.*

diversen Laverda Twins und Drillingen ein, die sich durch bekannt traktormässige Getriebe auszeichnen. Aber die BMW: so etwas steifes und widerwilliges, so mechanisch ungesund wie die Gänge teilweise reinknallten ... nach 20 Minuten hatte ich schon eine schmerzende Druckstelle oben auf dem Schallfuß ... ich übertreibe nicht!

Und dann diese schwachsinnigen Blinkerschalter! Wie weit kann denn die Arroganz irgendwelcher weltfremden Ergonomiker gehen, um Fahrern diese umständlichen und unsicheren Dinger zuzumuten ... wenn's mit einem Knopf bei allen anderen geht, wieso müssen es bei den Bayern gleich deren drei sein? Muß die Rechthaberei wirklich so bis zum Exzeß getrieben werden! Also kurz gesagt, eine Riesenenttäuschung was Motor, Getriebe und Bedienung betraf. Und nochmals gesagt, ich habe sicherlich um die 100.000 Boxer-Kilometer unter den Räder, also von Anti-Bayern-Vorurteilen kann nicht die Rede sein.

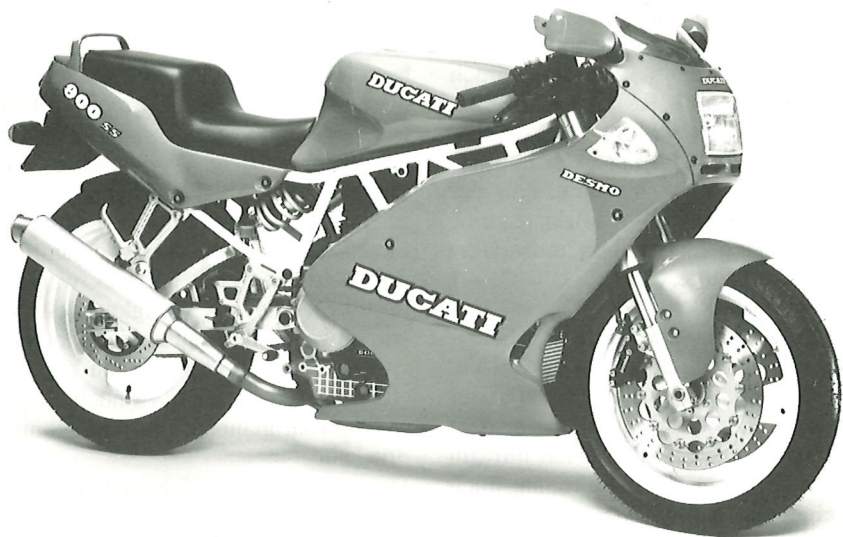
War denn wirklich kein Fortschritt zu entdecken? Doch, und zwar das Fahrwerk. Ab 180 km/h auf der BAB fühlte sich alles etwas weniger stabil an, aber bis dahin im normalen Reisebetrieb war das Verhalten zuerst einfach unauffällig gut. Weniger schwerfällig als die Laverda und vor allem, wenn's mal etwas zügiger angehen sollte, war alles sehr sauber, ruhig und zielgenau. Aber wo es wirklich interessant wurde, war auf schlechten Straßen, und zwar je schlechter desto besser! Wie Unebenheiten absorbiert wurden war schon beeindruckend. Auch auf meinem Testbahnübergang, über den ich mit stufenweise erhöhtem Tempo rüberfuhr, herrschte absolute Ruhe und nicht die Spur von Lenkerschlagen (nicht wie die Duc 900 SS - siehe unten). Die Spitze war aber das Verhalten beim scharfen Bremsen auf schlechten Oberflächen, bis hin zu Vollbremsungen auf welligen, schlaglochübersäten Pisten. Das ist einfach das Beste, was ich je bei einem Motorrad erlebt habe, und mit ABS für 99 % aller Fahrer optimal. Hier setzt der neue Boxer die berühmten Maßstäbe, das muß man ihm schon zugestehen. Aber nach der

Probefahrt damals war aufgrund der Leistungscharakteristik und des Getriebes jegliches Interesse erloschen und eine kleine Eifelrunde mit der Laverda bestätigte meine Eindrücke. Da konnte ich wirklich genauso gut die alte RGS weiterfahren.

Trotzdem - keine voreiligen Schlüsse! Ein gesunder Reifungsprozeß ist inzwischen durchlaufen worden und mit der Motorabstimmung der jetzigen 1100 GS und einem inzwischen etwas normalisierten Getriebe sind die Boxer schon erheblich verbessert. Gerade die 1100 GS - das Ding ist vielleicht bis auf die neuen R-Boxer das Häßlichste, was je auf zwei Räder gestellt wurde, aber das Fahren ... einfach gut.

Ducati 900 SS

Da waren aber auch im Hinterkopf immer die Gedanken von Etwas-Ganz-Anderem. Weg von diesen unhandlichen, schweren Kisten, weg mit den Kilos und her mit den jungen Italienerinnen. Je mehr Testberichte ich auswendig lernte, desto mehr kristallisierte sich eine bestimmte Kandidatin heraus: die Ducati 900 SS. Und als quasi um die Ecke von meinem Büro eine Gebrauchte angeboten wurde, schien die Entscheidung schon festzustehen. Aber, um's vorwegzunehmen, nachher reichte es irgendwie nicht ganz für den Impulskauf, wobei die Gründe mir eigentlich erst später klar wurden (siehe nächstes Kapitel!). Klar war das Ding enorm kompakt und handlich, aber auf einer offenen Landstrasse fand ich nachher doch ein recht schmales, effektives Drehzahlband. Unterhalb 3.000 U/min gab's nur Geruckele, unter 4.000 U/min tat sich nicht so viel, bei 5.000 U/min ging wirklich prima die Post ab - genau richtig für zügige Überholmanöver - aber über 7.000 U/min lohnte es sich auch nicht mehr: kaum zusätzliche Leistung und der Motor fühlte sich schon etwas angestrengter an. Wenigstens hatte das Klangbild die Erwartungen erfüllt: wunderbar, geprägt natürlich beim Fahren vom Ansauggeräusch der geschickt unter der vorderen Tankkante versteckten Ansaugtrichter. Genau richtig, um den Fahrer bestens zu unterhalten und ohne die Umgebung zu belasten. Ja, es mach-



Die Ducati 900 gefiel zwar, aber es reichte nicht zum Kauf.

te sogar Spaß, das Gas wegzunehmen - eine reine Freude. Vibrationen waren schon vorhanden aber eher pulsierend, also weich und eigentlich nie störend. Die Sitzposition war wie erwartet etwas handgelenklastig und vor allem schienen die Griffe in einem ungünstigen Winkel zu stehen, aber für meine 186 cm war's nicht zu eng. Nach dem üblichen ersten Staunen über den kleinen Lenkeinschlag ging's aber ab auf die Landstraße und die ersten Eindrücke waren überwiegend (nach all den 5-Zentner Kisten) von der Leichtigkeit des Fahrens geprägt. Man mußte ja gar nicht mehr so bewußt zielen - man fuhr einfach dahin, wo man schaute. Ein bißchen zappelig, kurz und klein kam sie mir dann schon vor, wahrscheinlich durch die jahrelange Gewöhnung an Eisenhaufen wie die Laverda, und auffallend war auch ein gelegentliches Kickback (Lenkerschlagen) auf meiner Standardteststrecke (Bahnübergang), ohne jedoch zu irgendeiner Schaukelei zu führen. Insofern war es nicht beunruhigend und sicherlich durch ein wenig Tuning an der

Kompressionsdämpfung zu mindern. Ja, sie machte Spaß und war wirklich nett, aber trotzdem fehlte irgendwie das große Aha-Das-isses-Erlebnis, das mich zu einem Impulskauf verführt hätte. Also Platz eins noch an die Triumph, knapp verfolgt von der kleinen Duc und schon weit abgeschlagen die BMW.

Ducati 888 Strada

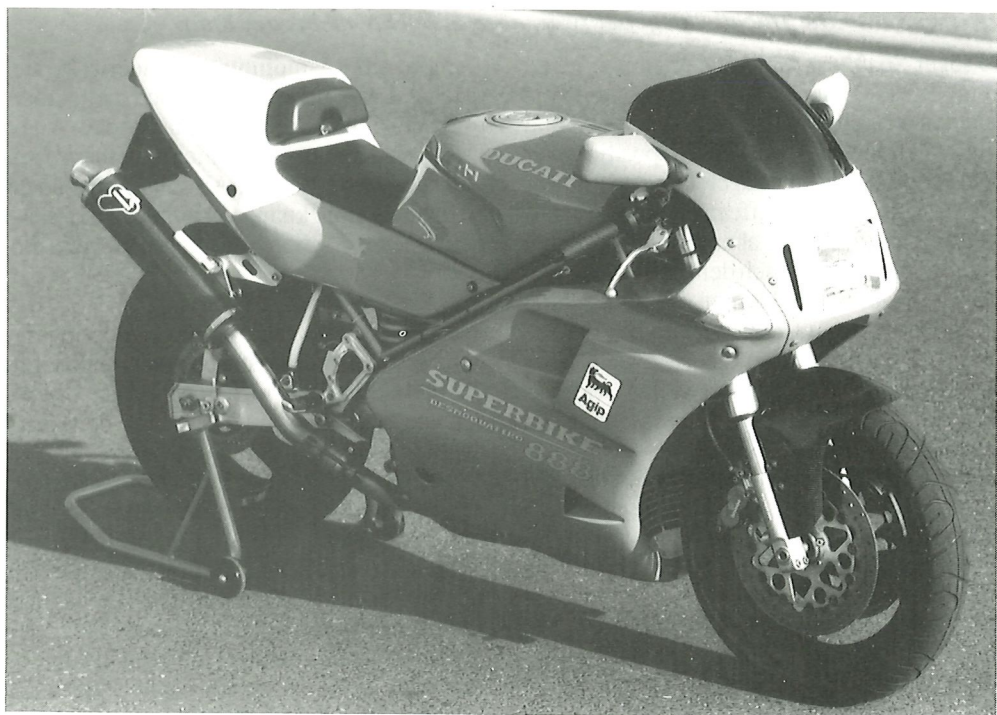
Die 888 stand am Anfang meiner Überlegungen gar nicht zur Debatte und Vergleiche mit der 900 SS in Zeitschriften hatten die Unterschiede eigentlich nie klar genug definiert. Das lag zum Teil daran, daß erst die 93er 4-Ventiler eine gewisse Reife erlangt hatten, also vernünftig abgestimmt waren und im Serienzustand auch richtig Leistung hatten. Ich konnte mir auch überhaupt nicht vorstellen, auf so einem Supersportler zu hocken und mir schmerzen jetzt noch die Handgelenke, wenn ich an meine alte, vollverkleidete BMW R 100 RS denke. Damals hatte ich mir geschworen: nie wieder so einen tiefen Lenker. Dann berichteten einige von den

93er Modellen, die wirklich begeistert hatten, aber es war immer noch mehr die Neugierde als irgendeine Kaufabsicht, die mich dazu trieb, eine Probefahrt zu versuchen. Dazu möchte ich bemerken, daß alle Ducati Händler, die ich im Kölner Raum ansprach (also Thomé, Schmeink, RMR, etc. mit Ausnahme einer gewissen Firma in Frechen) einen vertrauenswürdigen, korrekten und aufgeschlossenen Eindruck machten. Nur der Thomé hatte aber eine Vorführkiste, eine Tatsache, die sich letztendlich umsatzfördernd auswirken sollte.

Ja, und dann der kleine Tag. Zuerst mal aufsitzen: da war schon das erste Aha-Erlebnis ... auf sowas hatte ich noch nie gesessen. So klein, so kompakt, quasi durch das Visier der direkte Blick auf die Fahrbahn vor dem Vorderrad. So ungewohnt, daß ich mir am Anfang wirklich nicht vorstellen konnte, mich mit so einer Sitzstellung (Hockstellung?) anzufreunden. Dann aber das Anlassen, ein Ritual, das auch nicht durch eine japanische

Teeceremonie an andächtiger Ehrfurcht (oder ist es ehrfürchtige Andacht?) zu überbieten ist. Da war er, der berühmte Wasserkesselleffekt, wenn beim Einschalten der Zündung alle Systeme unter Druck gesetzt werden ... bsst, summm, zisch! Dann andächtige Stille ... und Anlassen. Sofort war das vielgerühmte aber kaum zu beschreibende Klangbild (Schepperbild?) da. Man muß es hören ... einfach eine verrückte Komposition. Zuerst im Leerlauf das (natürlich!) offene Kupplungsrasseln - ganz lustig eigentlich. Der dominierende erste Eindruck war aber die unbeschreibliche Leichtigkeit des Drehens: wie blitzartig und sauber der Motor auf geringste Drehgriffbewegungen reagierte. So etwas hat es bei einem V2 noch nie gegeben ... kaum zu glauben, das war schon beeindruckend.

Dann vorsichtig angefahren und prompt (fast) reingefallen. Der geringe Lenkeinschlag ist auch einmalig und zuerst wirklich so überraschend (hiermit sei jeder Proband schonmal



Die Ducati 888 faszinierte bei der ersten Probefahrt.

gewarnt!), daß nur ein gezielter Fußtritt mich vor einem peinlichen Umfaller bewahrte. Dann aber los - langsam zur Bundesstraße getuckert mit kurzer Bremsprobe, und dann (der Motor war noch von der vorherigen Fahrt voll auf Betriebstemperatur) zum erstenmal abgezogen ... da ging's aber ab! Ich war buchstäblich weg. Leistung satt und diese Leichtigkeit und diese Klangkulisse. So einen V-Twin habe ich nie erlebt, wie der dreht und klingt, absolut mühelos bei jeder Drehzahl ab 4.000 U/min. Und dann, wie ich nach und nach merkte, eine Drehzahlspanne, die es wohl auch noch nie gegeben hat, von 4.000 bis über 9.000, die zieht immer. Aber die Art der Beschleunigung ist der wirkliche Kern des Erlebnisses: Das ist wirklich einzigartig, wie diese Kiste die Röcke rafft und abzieht ... mit einem reinen, kraftvollen Ansaugstakkato, ohne angestrengt oder irgendwie belastet zu wirken. Diese Freude an der Beschleunigungscharakteristik hat sich bis heute bei mir noch kein Deut abgenutzt (aber ich greife jetzt schon wieder etwas vor). Und dann das Fahrverhalten! Ja, man merkt eigentlich nichts davon. Die Kiste macht einfach alles, was man will. Diese Leichtigkeit und Zielgenauigkeit: so eine Kombination von Agilität und Stabilität habe ich wirklich noch nie erfahren. Man braucht gar nicht so bewußt irgendwelche Linien zu planen, das Ding fährt einfach dahin, wo man denkt. Im Vergleich zur 900 SS wirkt alles etwas stabiler und weniger zappelig, wahrscheinlich auch durch meine jahrelange Praxis auf 5-Zentner-Geräten. Jedenfalls liegen die Reserven an Fahrsicherheit weit über dem, was ich jemals ausnutzen werde und ich habe auch nicht vor, sie auszuloten - das geht im öffentlichen Straßenverkehr sowieso nicht. Und der Komfort? Ehrlich gesagt, habe ich bei der ersten Fahrt gar nicht drüber nachgedacht. Die Sitzposition kam mir beim Fahren einfach so natürlich vor, als ob die ganze Maschine von vornherein darauf ausgelegt war und nicht erst durch angebaute Lenkerstummel 'versportlicht' wurde, was ja auch zutrifft. Diese Aussage gilt auch heute noch: null Probleme mit Handgelenken, Rücken,

etc. Auch nicht nach ganztägigen Fahrten (aber mehr davon in Teil II).

Schließlich wieder im Laden angekommen, war ich wohl zuerst ziemlich sprachlos, konnte nur was von "Boah eh, super" hervorbringen, um dann wieder auf die treu wartende Laverda zu steigen. Au weia, die Bedienung (teigig, schwergängig, indirekt), die Sitzposition (wie auf einem Chopper), die Leistung (der Drehgriff schien nur über ein langes Gummiband mit den Vergasern verbunden zu sein), der Fahrkomfort (wie auf'm Sofa), und das Fahren - die erste richtige Kurve hatte ich schon fast verpaßt, weil die Fuhre nicht wie gewohnt (!) bremsen wollte. Das gab's doch gar nicht ... mir tat sie schon fast leid, die Gute.

Aber diese ersten paar Kilometer mit der 888 habe ich immer noch im Kopf, die kann ich wie im Film ablaufen lassen. So eine ausgelassene Fahrfreude habe ich eigentlich seit meinen ersten Fahrten mit einer BSA 650er auf zwei Rädern nicht mehr erfahren, und es klingt verrückt, aber auf diesen ersten Kilometern - nur Kurven, rauf- und runterschalten, Gas geben und wegnehmen - habe ich in meinem Helm wie bekloppt nur laut gelacht (wollte ich eigentlich nie erzählen). Yippee! Das isses!

Das einzige, was zu einem Impulskauf fehlte, war das nötige Kleingeld. Das sollte noch ein bißchen dauern, aber die Entscheidung war gefallen: weg mit der Vernunft und her mit dem Spaß!

Und noch ein Tip für alle Ducati-Händler: Wenn jemand mit einem Japan-Sportler ankommt und "so'ne Ducati mal probieren möchte", gebt ihm bloß keine 750 oder 900 SS, sondern nur eine 888 oder 916. Ich kenne einen Fall, bei dem der Händler halt nur eine 750 SS zur Probe bereit hatte und meinte, der Kunde würde damit wenigstens sehen, wie Ducatis so sind. Das Ergebnis war eine Neubestellung für einen Japaner, da der potentielle Kunde einfach von dem Leistungsniveau so enttäuscht war ... und ich habe das Gefühl, daß das kein Einzelfall war.

Teil II folgt in der nächsten Motalia.

Björn Wygrala

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

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

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

Nordrhein-Westfalen

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

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

33824 Jeden ersten Dienstag im Monat Ducati-Stammtisch in 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 "Waldersee" am Bahnhof in Hauenstein.

Hessen

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

Saarland

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

Baden-Württemberg

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

Regelmäßige Italotreffe

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

72519 Der Ducati-Stammtisch Veringenstadt trifft sich jeden 1. Freitag im Monat im Gasthaus-Pizzeria Hirsch in Veringenstadt. Info: 07577/1392 oder 7664.

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 Tuttligen zwischen Hattingen und Emmingen. Info: Moto Shop Konstanz, Tel. 07531/56458.

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

88069 Der Moto Guzzi Club Friedrichshafen e.V. trifft sich jeden Freitag beim "Höll-Wirt" in Tettngang bei 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 Bavarese e.V. trifft sich alle 14 Tage am Montag (beginnend am 13. Feb.) in Thal (bei Glonn) im Gasthaus Stahuber um 20 Uhr. Infos: Wolfgang Lehmann, Tel. 089/6371242.

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 den Antoniussschwaige. Info: 08458/4498.

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

91572 Jeden 2. und 4. Samstag im Monat Italostammtisch mit Zeltmöglichkeit bei Im Team Motorradladen in Bechhofen. Infotel.: 09822/323.

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.

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 Sprit	12
Säuren und Schutz	16
Verchromen	23 - 28

Interessiert? Ja!

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

Gegen eine Gebühr von 3 DM in Briefmarken gibts das Gesamtinhaltsverzeichnis

Mindestbestellmenge: 3 Hefte

Jede Ausgabe kostet 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 & PERFECT

Moto Guzzi Treffen in Thal

Das Treffen des Moto Guzzi Club Bavarese südlich von München muß zu den größeren Guzzi-Treffen in Deutschland gezählt werden. Während das Treffen früher jedes Jahr stattfand, wird es seit ein paar Jahren im zweijährigen Turnus veranstaltet.

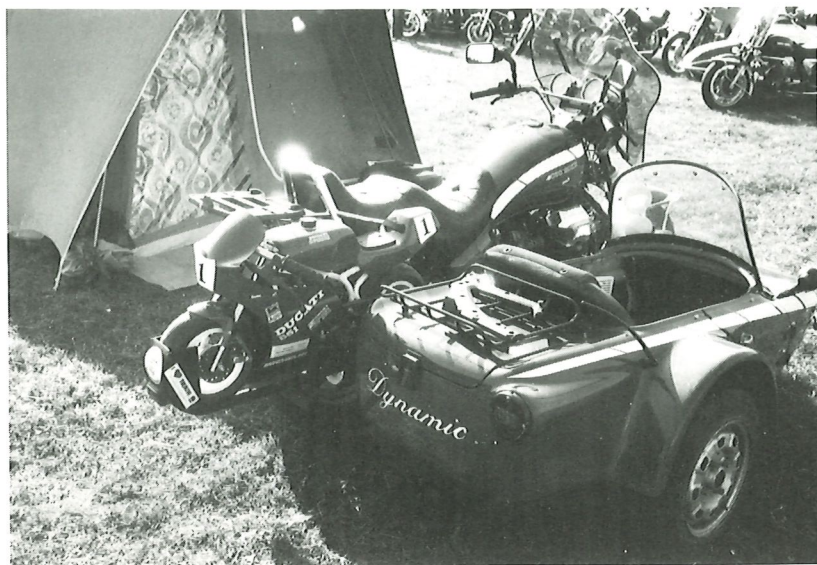
Am Samstagmorgen klingelte um 5 Uhr der Wecker, da wir gut 1.000 Kilometer vor uns hatten, hieß es, früh aufstehen. Nach dem Waschen und Frühstück wurden die letzten Sachen gepackt und gegen 7 Uhr rollten wir die zwei Motorräder aus der Garage. Während die California vollgepackt war, brauchte das Monster außer dem Fahrer keine Lasten zu tragen. Nun folgten eintönige Stunden auf der Autobahn, aber was will man machen, wenn man so weite Strecken vor sich hat?

Mit ca. 140 km/h Dauertempo gings Richtung Süden, von Zeit zu Zeit wechselten wir die Motorräder und um 16.30 Uhr waren wir beim Treffen angekommen. Die Nennung betrug stolze 20 DM, wobei Guzzi-Fahrer noch ein Bolo dazu bekamen. Da ich gerade auf der Duc saß, ging ich leer aus. Zuerst einmal raus aus den Lederklamotten, denn es war brütend heiß. In kurzer Hose wurde das Zelt aufgebaut und nachdem das Wochenendhaus stand, führte uns der erste Weg zum

Tresen, um der Hitze mit einem kalten Getränk entgegenzuwirken. Auch hier bewegten sich die Preise auf hohem Niveau. Dazu muß aber gesagt werden, daß das Treffen in Thal nicht in Eigenregie vom Guzzi Club Bavarese ausgerichtet wird, sondern es findet bei einem Gasthaus statt, und der Wirt sorgt mit seinem Personal für die Verköstigung. Das heißt, es entstehen alle gewerblichen Kosten wie Getränkesteuer, Personalkosten etc., was sich verständlicherweise auf die Verkaufspreise auswirkt. Aber muß deswegen z. B. eine Tasse Kaffee satte 3 DM kosten?

Auf vielen Treffen ist man mehr oder weniger sich selbst überlassen, in Thal dagegen unterhält der Veranstalter seine Gäste mit einem umfangreichen Programm. Dazu gehört seit Jahren bayerische Folklore wie Schuhplattler, Goßlschnalzer oder Alphornbläser und zu vorgerückter Stunde ging es mit Live-Musik, Rock & Roll-Tänzern und Can Can Girls weiter. Es wurde einem was





immer einige interessante Maschinen zu bestaunen, die Anregungen und Tips für die langen Winterabende bieten.

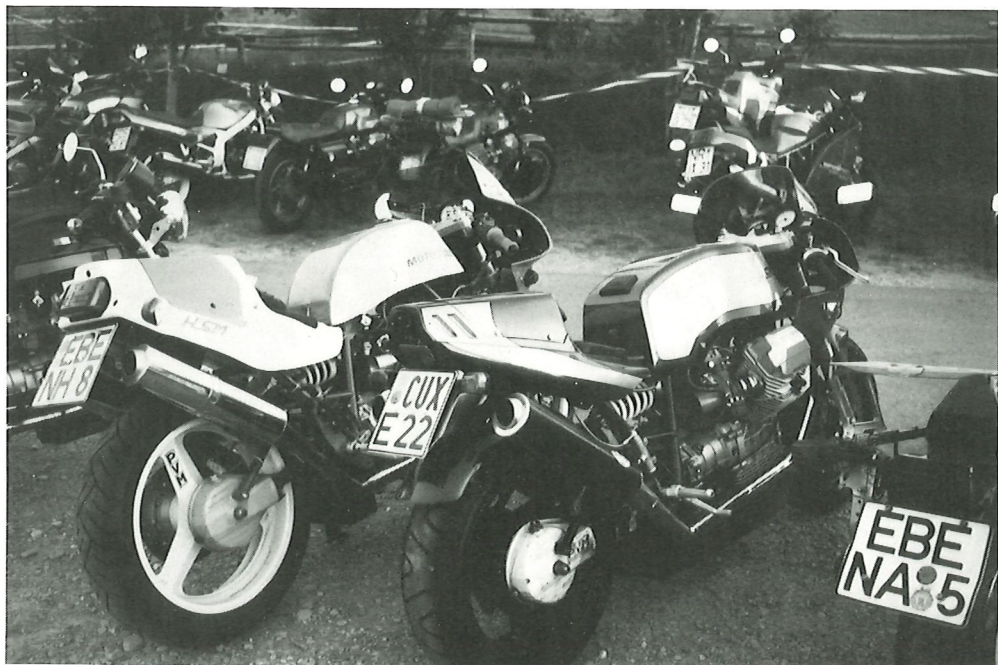
Schon beim Ankommen hatte ich zwei interessante Guzzis mit Spezialfahrwerk gesehen. Einer der Besitzer versprach, für die Motalia einen Artikel über diese

Schweizer Guzzi-Gespann mit kleiner Ducati.

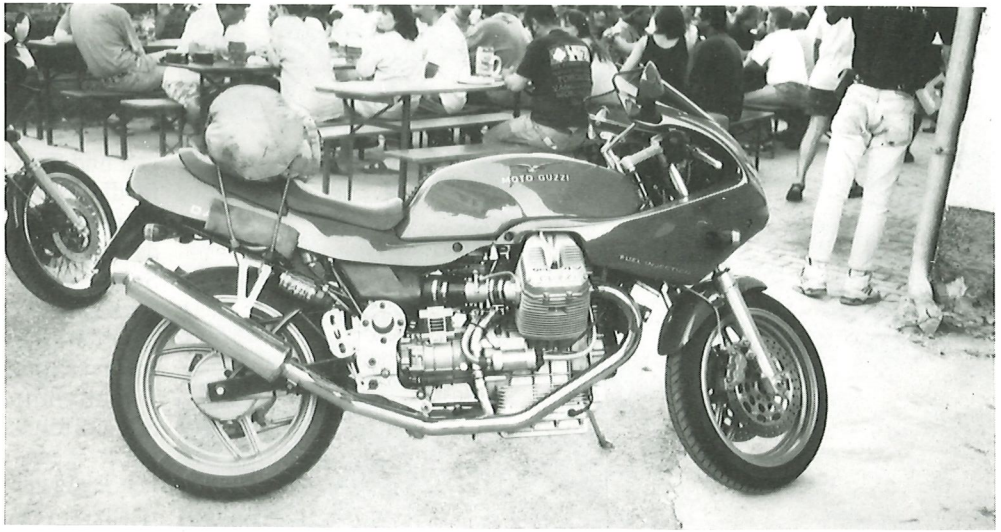
geboten. Ich selbst habe mich mehr für die anwesenden Motorräder interessiert. Bei einem so großen Treffen wie in Thal gibt es

Maschinen, von denen nur vier gebaut wurden, zu schreiben.

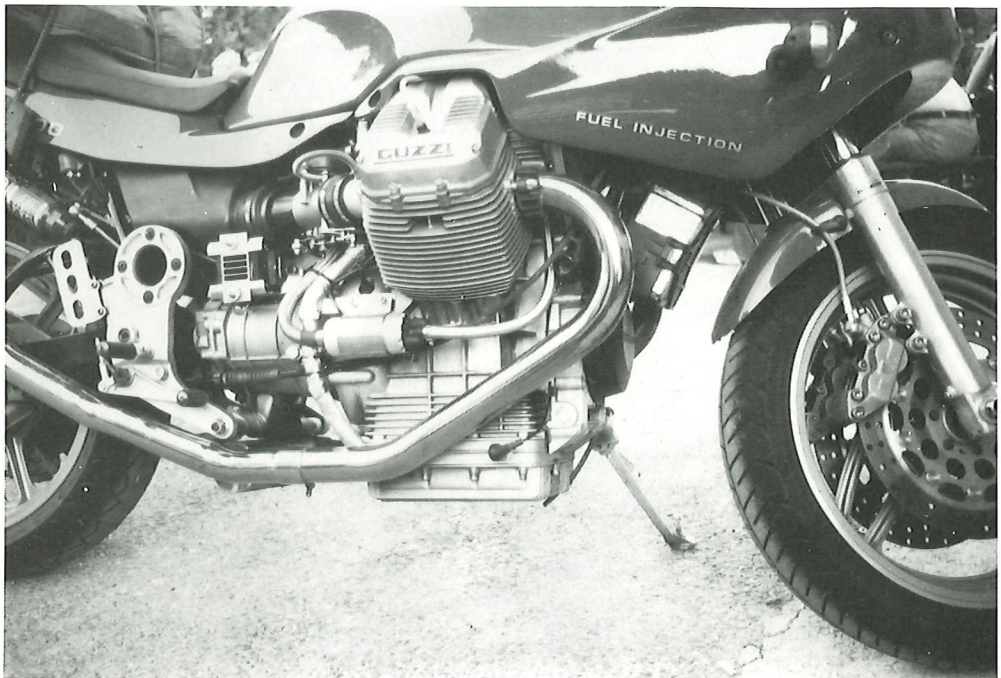
Interessant war auch ein flaches Daytona-

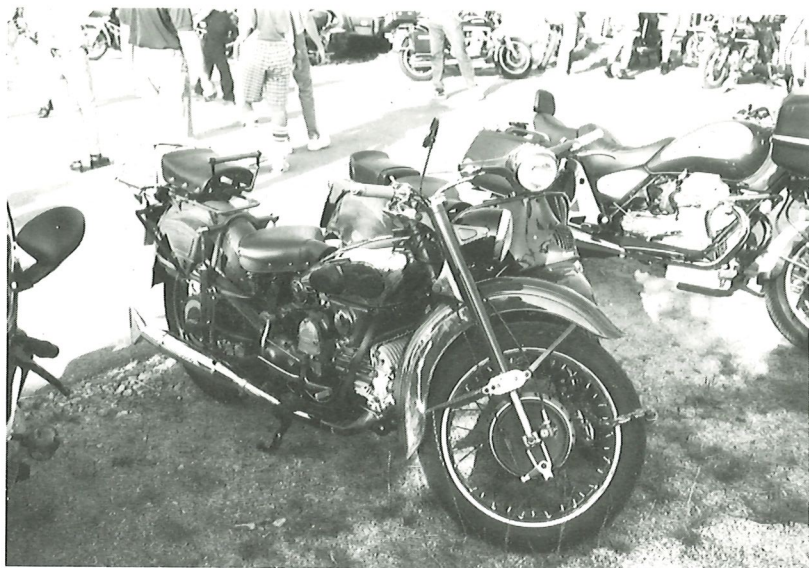


Die zwei interessanten HSM-Guzzis mit Spezialfahrwerken.



Die zweisitzige Daytona. Damit der Sozius nicht wie bei der serienmäßigen Daytona Biposto oben auf dem Höcker thront, mußte alles, was sich unter dem Höcker befindet (Batterie, Elektrik, Airbox), umgebaut oder woanders an der Maschine platziert werden. So sitzt die Batterie jetzt vor dem Motor, dazu wanderte der Benzinfilter auf die rechte Motorseite.





lernten im Gespräch neue kennen. Wir gingen vor der Pokalverleihung, die gegen 23.30 Uhr stattgefunden haben soll, zurück ins Zelt und krochen in unsere Schlafsäcke. Das frühe Aufstehen, die lange Anfahrt und die Hitze haben uns wohl doch etwas müde gemacht.

In Thal können immer einige Einzylinder-Guzzis bewundert werden.

Gespannt mit Achsschenkelenkung. Auf drei Rädern waren auch zwei Triקים gekommen, das sind Nachbauten des legendären Morgan Threewheelers, die von einem Guzzi-Motor angetrieben werden. Eins der beiden hatte ein Kennzeichen aus meiner Gegend. Da muß man 1.000 Kilometer weit reisen, um zu erfahren, daß es sowas bei uns gibt.

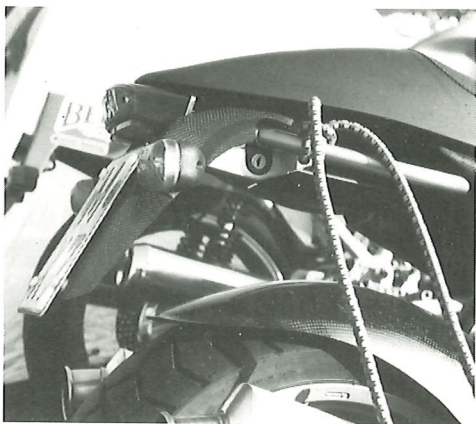
An einer Ducati M 900 fiel mir ein kurzes Heck auf und auf dem Platz stand auch die Guzzi von Toni Rohner, der vor längerer Zeit schon mal einen Artikel über sein Motorrad geschrieben hatte und letztes den Eigenbau seiner Auspuffanlage in der Motalia geschildert hat. An diesem Motorrad sind viele interessante Ideen verwirklicht worden.

Aufmerksamkeit erregte auch eine zum Zweisitzer umgebaute Daytona und eine Guzzi, die mit Serienschwinge auf Cantilever-Federung umgebaut worden war. Um es kurz zu sagen, es gab viel zu sehen, für den technisch interessierten Italo-Fahrer und die anderen konnten sich vom Programm unterhalten lassen.

Beim Schlendern über das Treffengelände trafen wir viele alte Bekannte und

Am Sonntagmorgen machte ich noch eine kleine Probefahrt mit der zur California umgebauten Magni-Guzzi von Jürgen Maehse und auf dem Rückweg fuhren wir bei Josef Erlinger vorbei, wo ich die Gelegenheit bekam, ein Stück mit einer Norton Wankel und einer umgebauten Guzzi Falcone zu fahren. Felix

Unten: Kurzes Heck an Ducati M 900.



Triking

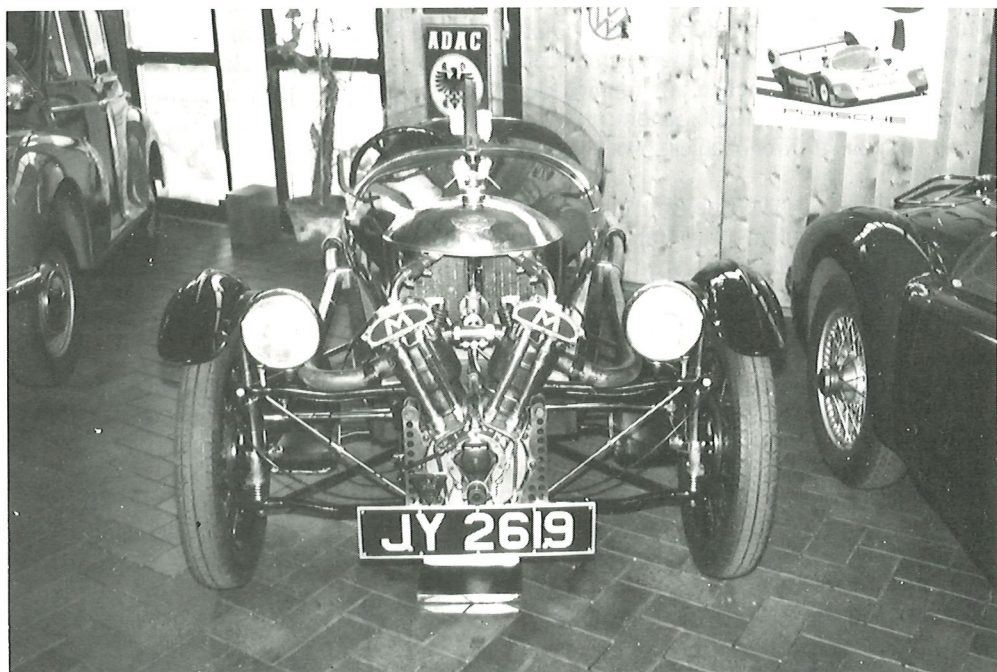
Morgan-Nachbau mit Guzzi-Motor

Nicht jedes Dreirad, das von einem Guzzi-Motor befeuert wird, ist ein Motorrad mit Seitenwagen. Es gibt auch eine eigentümliche Konstruktion aus England, bei der sich zwei Räder vorne und eins hinten befinden. Bei diesen Fahrzeugen handelt es sich um Nachbauten des legendären Morgan Threewheelers.

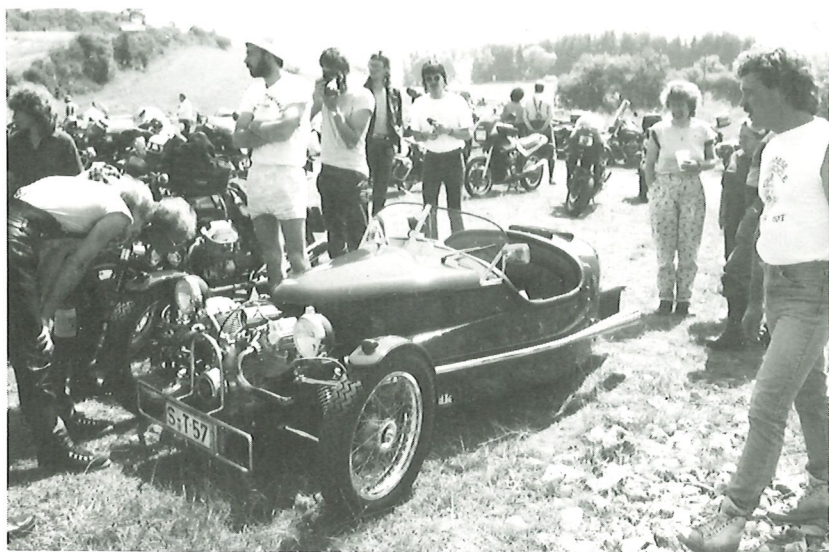
Ca. 1908 entwickelte Henry Frederick Stanley Morgan sein erstes Fahrzeug, den Threewheeler. Vorne befanden sich zwei Räder mit Einzelaufhängung, die Lenkung und der Motor. Eine Kardanwelle übertrug die Kraft über Vorgelege und Kette auf das Hinterrad. Da in England die Fahrzeuge nach der Anzahl der angetriebenen Räder versteuert wurden, wurde der Threewheeler wie ein Motorrad versteuert. Die Motoren wurden nicht von Morgan selbst hergestellt, sondern er kaufte Motoren von anderen Firmen, meistens Zweizylinder-V-Triebwerke. Unter an-

derem verwendete er Motoren von Anzani, Blackburn, Green Percision, Jap, MAG und Matchless. Die Morgans waren ungeheuer handlich und konnten im Motorsport etliche Erfolge erringen. Der Threewheeler wurde in den unterschiedlichsten Varianten bis in die Fünfziger Jahre gebaut.

Seit 1978 baut der Engländer Tony Divey in der Grafschaft Norfolk sozusagen Nachbauten des Morgan, die von einem Guzzi Motor angetrieben werden. Diese Fahrzeuge nennt er Triking. Von der Optik her entsprechen diese Triking dem Morgan Super Sport aus



Das Original: Morgan Threewheeler mit wassergekühltem Matchless-Motor.

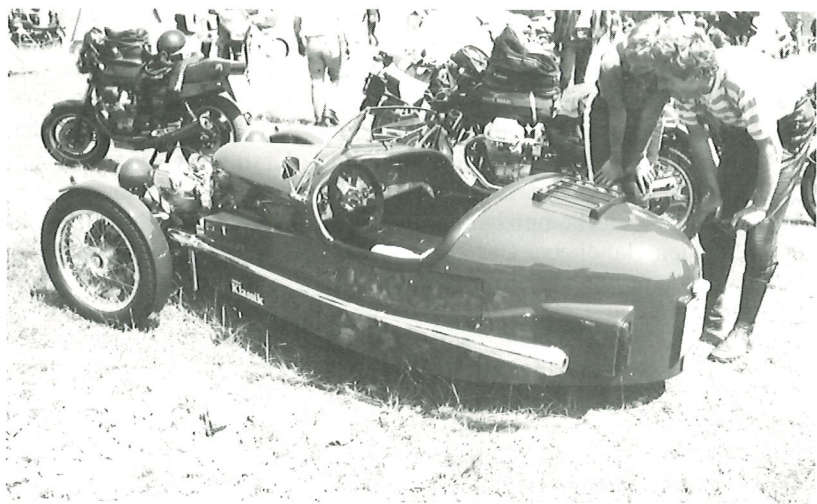


Im Vergleich zu den danebenstehenden Menschen läßt sich gut erkennen, wie niedrig das Triking ist.

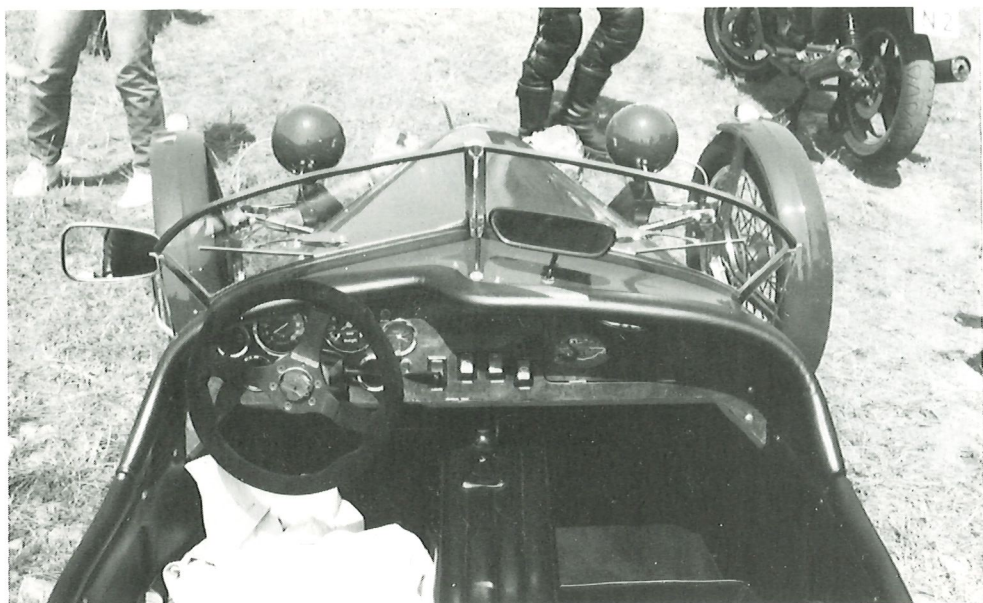
den Dreißiger Jahren, aber natürlich sind moderne Fahrwerkskomponenten verbaut, was bei der doppelten Motorleistung gegenüber dem Original auch nötig ist. Viele Bauteile stammen von englischen Autos, so daß eine kostengünstige Ersatzteilversorgung möglich sein sollte. So stammen z.B. die Lenkung und Vorderradaufhängung je nach Baujahr von Lotus oder Austin. Die Abmessungen des Triking sind sehr kompakt. Das Fahrzeug ist knapp drei Meter lang und nicht mal einen Meter hoch.

Möglichkeit, die Kurvenlinie durch Gewichtsverlagerung und Beschleunigung des Hinterrades (Drift) zu beeinflussen, sind extrem hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich. Im Cockpit des Triking geht es bei einer Gesamtbreite von nur 1,50 Meter eng zu,

So ein Gefährt verspricht einen ungeheuren Fahrspaß. Bei einem Leergewicht von ungefähr 350 kg und einer Motorleistung von 81 PS ergibt sich ein Leistungsgewicht von nur 4,32 kg pro PS. Durch den niedrigen Schwerpunkt, die direkte Lenkung und die



Die seitliche Auspuffanlage soll schon manchem Triker einen verbrannten Ellenbogen beschert haben.



Im Cockpit geht es eng zu. Die Pedale sind dicht nebeneinander, nichts für große Stiefel. Der Mitteltunnel, in dem die Antriebswelle verläuft, sitzt nicht exakt in der Mitte, da beim Guzzi-Getriebe der Ausgang für die Kardanwelle auf der rechten Seite ist. Dadurch hat der Fahrer etwas mehr Platz als der Beifahrer. In England ist es natürlich genau umgekehrt.

nichts für Dicke, und auch das Ein- und Aussteigen will geübt sein, da es keine Türen gibt. Der Beifahrer kann noch relativ einfach hineinschlüpfen, aber dem Fahrer ist zusätzlich das Lenkrad im Weg, so daß eine gewisse Gelenkigkeit erforderlich ist. Die Bedienung von Bremse, Gas und Kupplung erfolgt, wie im Auto, über Fußpedale, die aber aufgrund der Enge sehr dicht beieinander liegen. Beim Morgan war das viel komplizierter, dort wurde über einen Handhebel Gas gegeben und für Vorderräder und Hinterrad gab es zwei unterschiedliche Betätigungen, einmal Bremspedal und einmal Handhebel. Beim Triking werden alle drei Räder durch hydraulisch betätigte Bremsen verzögert. In den Vorderrädern werden 280 mm ø Bremscheiben von Lockheed-Zweikolbenzangen verzögert und im Hinterrad arbeitet je nach Ausführung eine Scheibenbremse oder eine Bremstrommel. Für den Vortrieb sorgt normalerweise das

originale Guzzi-Getriebe mit fünf Gängen. Zum rückwärts rangieren muß man also aussteigen und schieben, was aber bei dem geringen Gewicht kein Problem ist. Wer wenden will, kann das Fahrzeug einfach hinten hochheben und umdrehen. Da alle schweren Bauteile vorne sitzen, ist hierzu nicht allzuviel Kraft nötig. Wem das zu unbequem ist, der kann sich das Guzzi-Getriebe bei einem Spezialisten modifizieren lassen. Es gibt die Möglichkeit, das Guzzi-Getriebe so umbauen zu lassen, das vier Vorwärts-Gänge und ein Rückwärtsgang zur Verfügung stehen. Dieses ist natürlich auch für alle Guzzi-Gespanne (außer Convert) möglich. Außer dem Motor, Getriebe und Kardan stammen zahlreiche Teile wie Vergaser, Anlasser, Lichtmaschine, Zündspulen usw. von Moto Guzzi. Divey bezieht diese Teile direkt vom Werk in Mandello. Als er seinen Prototypen fertig hatte, machte er sich damals auf den Weg nach Italien, um über die Lieferung

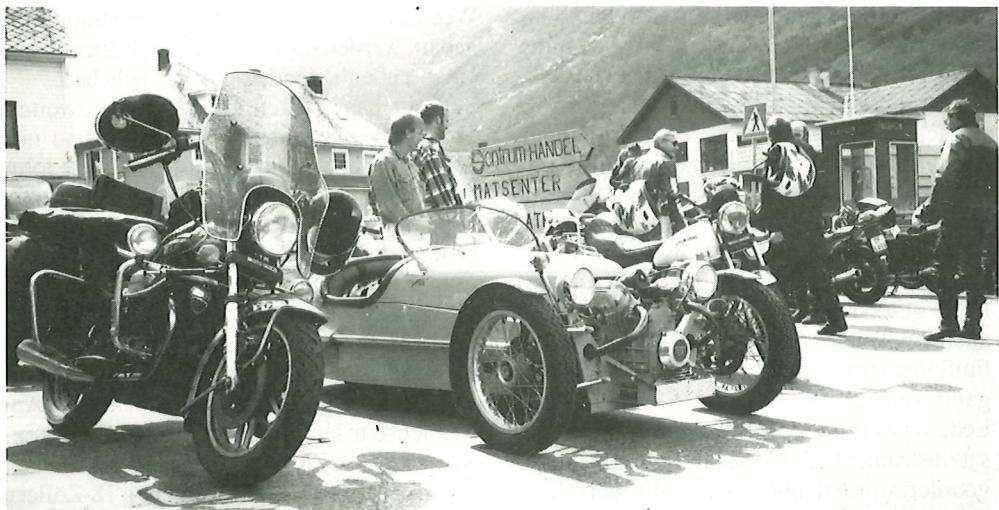


Kein Triking gleicht dem andern. Hier eins mit feststehenden Kotflügeln und verkleideter Ölwanne.

von den für ihn erforderlichen Komponenten zu verhandeln. Er hatte sich auf einen mehrwöchigen Aufenthalt in Mandello und zähe Verkaufsgespräche eingerichtet, doch es sollte

sucht und den Raum betreten. Auch er war von dem flachen Flitzer begeistert und so wurde man sich schnell handelseinig. Die Fahrleistungen des Trikings liegen je

sehr schnell gehen. Relativ problemlos wurde er in die Entwicklungsabteilung vorgelegt, wo alle Anwesenden, inklusive dem Ingenieur Lino Tonti, begeistert das Fahrzeug bestaunten. Plötzlich verschwanden alle Anwesenden außer Tonti. Firmenboss Alejandro De Tomaso hatte überraschend das Werk be-



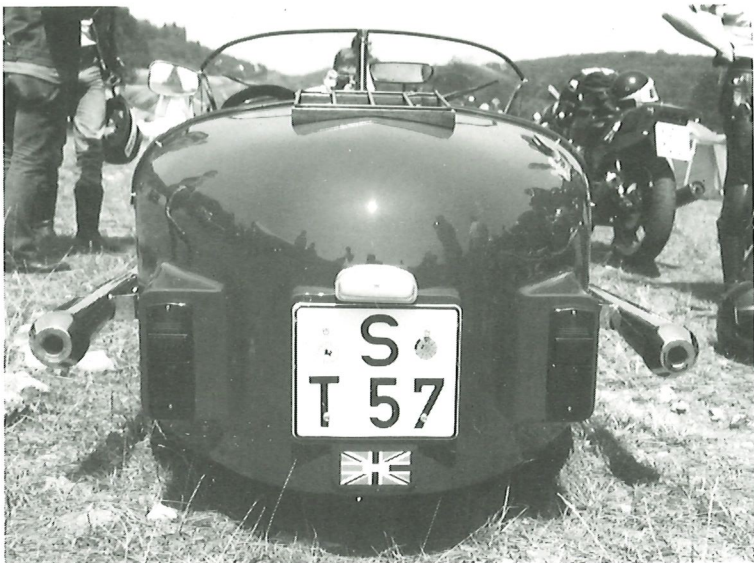
Dieses Foto zeigt gut den Größenunterschied zwischen Triking und Motorrad. Bei diesem Triking ist der Motor fast in seiner ganzen Pracht zu bewundern, nur die Ölwanne ist etwas verdeckt.

nach Motor bei einer Endgeschwindigkeit von ca. 170 km/h und einer Beschleunigung von ca. acht Sekunden von 0 auf 100 km/h. Dazu muß gesagt werden, daß die Serienübersetzung aus dem Motorrad für das Triking zu lang ist, der fünfte Gang fungiert so als drehzahlschonender Overdrive. Mit einer kürzeren Übersetzung sind sicherlich noch bessere Fahrleistungen möglich.

Die beiden vorde-

ren Speichenräder haben einen Durchmesser von 18 Zoll und als Antriebsrad wird ein 15-Zöller verwendet. Das Hinterrad sitzt in der originalen Guzzi-Schwinge und auch das Kardangetriebe und das Kreuzgelenk aus Mandello finden beim Triking Verwendung. Das Dreirad entspricht alter englischer Roadster-Tradition. Auf alles Überflüssige wurde verzichtet (Seitenscheiben, Verdeck, Kofferraum, Rückwärtsgang, Heizung), um Fahrspaß pur zu ermöglichen. Doch auf das Drängen der Kundschaft wurde ein Notverdeck entwickelt und als Zubehör wird ein Rohrgepäckträger angeboten, der oben auf das Heck gesetzt werden kann. Als Option ist auch ein Toyota-Getriebe möglich, das über fünf Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang verfügt. Als weitere Extras können Lederausstattung, Holzarmaturenbrett, Zusatzinstrumente, Edelstahluspuffanlage usw. geordert werden, und es sind zahlreiche Sonderwünsche möglich. So gleicht eigentlich kein Triking dem anderen.

Wer sich jetzt für ein Triking interessiert, dem sei gesagt, daß ein Komplettfahrzeug je nach Ausstattung ab 40.000 DM kostet und



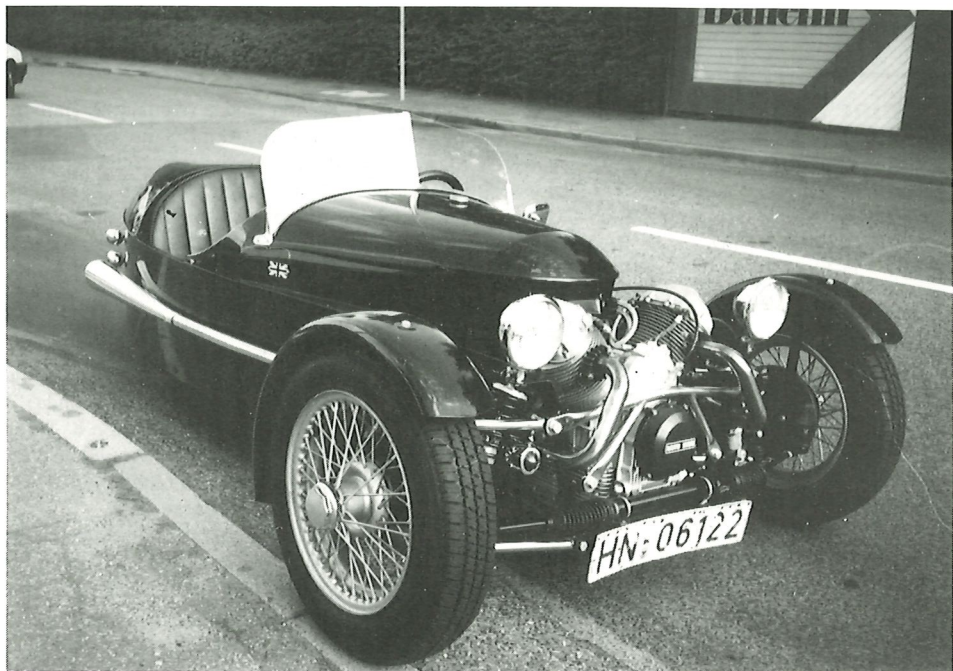
Von hinten wirkt das Triking unnötig breit. Die Rückleuchten sind zu wuchtig und die Schalldämpfer stehen weit ab.

dafür leider keine perfekte Arbeit verlangt werden kann, die Verarbeitung ist typisch britisch und benötigt in einigen Punkten Nachbesserung. Ärgerlich ist auch, daß zum Wechsel des Ölfilters immer der Motor ausgebaut werden muß, das läßt sich aber durch einen außenliegenden Ölfilter beheben.

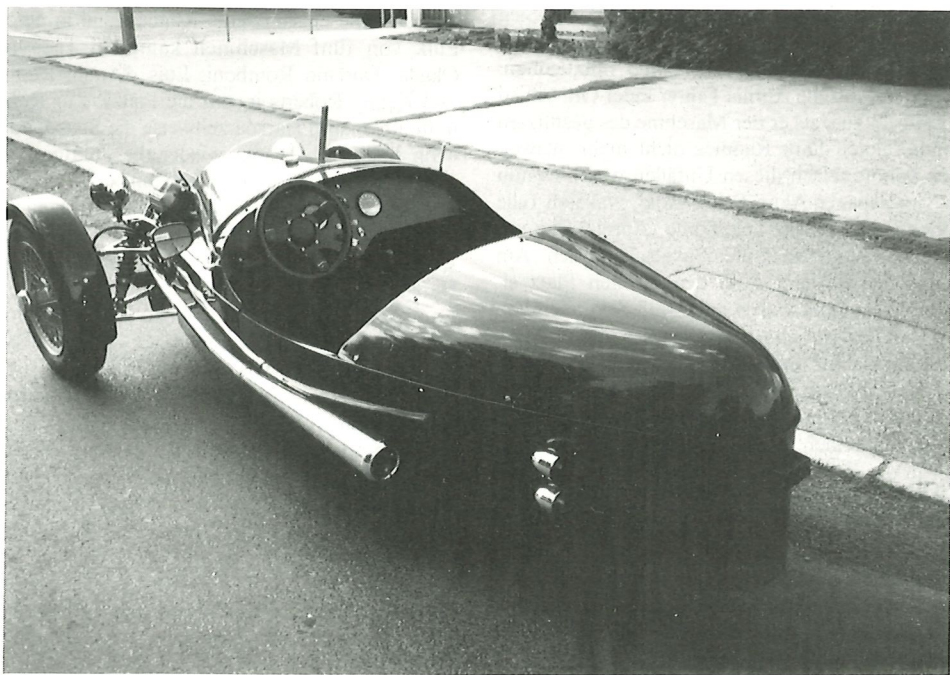
Seit ein paar Jahren gibt es einen zweiten Hersteller, der einen Morgan Nachbau mit Guzzi-Motor anbietet. Natürlich kommt John Ziemba genauso wie Morgan und Divey aus England. Der JZR 3 Wheeler ist deutlich billiger als das Triking, in der Grundausstattung unter 30.000 DM, soll aber auch qualitativ nicht ganz so gut sein. Für den Laien sind die beiden Fahrzeuge auf den ersten Blick kaum zu unterscheiden, kein Wunder, haben sie doch das gleiche Vorbild. Am einfachsten lassen sie sich dadurch erkennen, daß das JZR vorne breite 15-Zoll-Räder hat im Gegensatz zu den schmalen 18-Zöllern des Trikings.

Sowohl das Triking als auch der JZR können als Bausätze gekauft werden, man sollte sich aber auf viel Arbeit gefaßt machen.

Felix



Der JZR 3 Wheeler hat vorne 15-Zoll große Autoreifen. Der Frontrahmen ist filigraner als beim Triking und das Heck läuft spitz aus.



Termine September/Oktober

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
08.10.	Barcelona/E	GP
15.10.	Sentul/RI	SB-WM
29.10.	Phillip Island/AUS	SB-WM

Grand Prix in Tschechien

Der zehnte Grand Prix des Jahres wurde auf der Rennstrecke von Brünn ausgetragen.

125er-Klasse

In der kleinsten Klasse distanzierte der amtierende Weltmeister Kazuto Sakata die Konkurrenz schon im Training deutlich, er war mit seiner Aprilia 0,75 Sekunden schneller als sein Markenkollege Stefano Perugini. Dazu standen in der ersten Startreihe die zwei Honda-Fahrer Hideyuki Nakajoh und Haruchika Aoki.

Sakata hatte den besten Start, setzte sich schnell ab und fuhr einem ungefährdeten Start-Ziel-Sieg ein. Perugini stürzte schon in den ersten Runden bei dem Versuch, Sakatas Tempo mitzugehen. Auch der deutsche Aprilia-Fahrer Peter Öttl schied schon früh aus, als er der Maschine des gestürzten Honda-Piloten Dirk Raudies nicht mehr ausweichen konnte. Nach diesen Unfällen waren es nun die vier Japaner Akira Saito, Aoki, Nakajoh (alle Honda) und Masaki Tokudome (Aprilia), die um die vorderen Plätze hinter Sakata kämpften. Am Schluß konnte sich Aoki den zweiten Platz sichern, Tokudome wurde um 0,003 Sekunden von Saito auf den vierten Platz verwiesen und Nakajoh hatte am Schluß etwas den Anschluß verloren.

Nachdem Sakata nun endlich die Fahrwerksprobleme seiner Aprilia in den Griff bekommen hat, hat er die beiden letzten Rennen gewonnen und sich in der Gesamtwertung auf den zweiten Platz verbessert. Doch seinen WM-Titel wird der kleine Japaner voraussichtlich nicht verteidigen können. Drei Rennen vor Saisonende hat Aoki einen Vorsprung von 54 Punkten, der kaum noch einholbar ist, da Sakata, selbst wenn er alle drei ausstehenden Rennen gewinnt, nur noch 75 Punkte bekommen kann.

Ergebnis: 1. Kazuto Sakata (Aprilia); 2. Haruchika Aoki (Honda); 3. Akira Saito (Honda); 4. Masaki Tokudome (Aprilia); 5. Hideyuki Nakajoh (Honda); 6. Gianluigi Scalvini (Aprilia); 7. Tomoko Igata (Honda); 8. Tomomi Manako (Honda); 9. Noboru Ueda (Honda); 10. Emilio Alzamora (Honda).

WM-Stand (nach 10 von 13 Läufen): 1. Haruchika Aoki (Honda) 181 Punkte; 2. Kazuto Sakata (Aprilia) 127 P.; 3. Stefano Perugini (Aprilia) 112 P.; 4. Akira Saito (Honda) 95 P.; 5. Dirk Raudies (Honda) 89,5 P.; 6. Emilio Alzamora (Honda) 78 P.; 7. Hideyuki Nakajoh (Honda) 74 P.; 8. Tomomi Manako (Honda) 72 P.; 9. Peter Öttl (Aprilia) 67 P.; 10. Masaki Tokudome (Aprilia) 52,5 P.

250er-Klasse

In der Viertelliter-Klasse standen Max Biaggi (Aprilia), Ralf Waldmann (Honda), Tetsuya Harada (Yamaha) und Jean-Philippe Ruggia (Honda) in der ersten Startreihe. Die zwei Aprilia-Werksfahrer Roberto Locatelli und Jean-Michel Bayle standen auf den Startplätzen fünf und sechs. Biaggi hatte den besten Start vor Waldmann und Harada. Der Japaner überholte den Deutschen und setzte sich zusammen mit Biaggi ab. Waldmann drehte einsam seine Runden und in einem Pulk von fünf Maschinen kämpften Tadayuki Okada, Doriano Romboni, Luis d'Antin, Ruggia und Kenny Roberts jr. um die Plätze. Zur Rennmitte übernahm Harada zeitweise die Spitze, doch dann holte sich Biaggi wieder die Führung und siegte vor Harada und Waldmann.

Die Aprilia-Fahrer Bayle und Locatelli beendeten das Rennen auf den Plätzen elf und fünfzehn.

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

WM-Stand (nach 10 von 13 Läufen): 1. Max Biaggi (Aprilia) 213 Punkte; 2. Tetsuya Harada (Yamaha) 169 P.; 3. Ralf Waldmann (Honda) 164 P.; 4. Tadayuki Okada (Honda) 102 P.; 5. Jean-Philippe Ruggia (Honda) 91 P.; 6. Nobuatsu Aoki (Honda) 87 P.; 7. Kenny Roberts jr. (Yamaha) 68 P.; 8. Luis d'Antin (Honda) 65 P.; 9. Carlos Checa (Honda) 45 P.; 10. Jürgen van den Goorbergh (Honda) 41 P.

Sport - Sport - Sport

500er-Klasse

In der Königsklasse war es ausnahmsweise nicht der Honda-Fahrer Michael Doohan, der die Trainingsbestzeit erzielt hatte, sondern auf der Pole Position stand der Yamaha-Pilot Luca Cadalora. Neben ihm stellten Doohan, Daryl Beattie (Suzuki) und Norifumi Abe (Yamaha) ihre Motorräder in die erste Reihe. Die Aprilia von Loris Reggiani parkte auf dem sechsten Platz in der zweiten Reihe. Die italienische Paton wurde in diesem Rennen von Jose Kuhn gefahren, der die 27ste Trainingszeit fuhr und schon in der ersten Runde stürzen sollte.

Nach dem Umschalten der Startampel kam Abe am besten weg und bog als Führender in die erste Kurve ein. Hinter ihm folgten Doohan, Alex Barros auf Honda, Cadalora und Shinichi Itoh (Honda). Doohan und Cadalora gingen an Abe vorbei, der sich ein paar Runden später mit einem Highsider aus dem Rennen verabschiedete. Reggiani hielt sich mit der Aprilia auf dem zehnten Platz auf. Vorne setzten sich Doohan und Cadalora ab. Fünf Runden vor Schluß übernahm Cadalora die Führung und siegte vor Doohan und Beattie. Reggiani beendete das Rennen als siebenter. In den letzten Runden hatte er sich ein Duell mit dem Honda-Werksfahrer Alex Criville geliefert, aber durch einen Verbremser den sechsten Platz verloren.

Ergebnis: 1. Luca Cadalora (Yamaha); 2. Michael Doohan (Honda); 3. Daryl Beattie (Suzuki); 4. Loris Capirossi (Honda); 5. Shinichi Itoh (Honda); 6. Alex Criville (Honda); 7. Loris Reggiani (Aprilia); 8. Carlos Checa (Honda); 9. Alex Barros (Honda); 10. Neil Hodgson (Yamaha).

WM-Stand (nach 10 von 13 Läufen): 1. Michael Doohan (Honda) 190 Punkte; 2. Daryl Beattie (Suzuki) 171 P.; 3. Luca Cadalora (Yamaha) 135 P.; 4. Alex Criville (Honda) 118 P.; 5. Alberto Puig (Honda) 99 P.; 6. Shinichi Itoh (Honda) 94 P.; 7. Alex Barros (Honda) 78 P.; 8. Loris Capirossi (Honda) 74 P.; 9. Norifumi Abe (Yamaha) 55 P.; 10. Loris Reggiani (Aprilia) 55 P.

Superbike-WM

King Carl in Großbritannien

Nachdem der Ducati-Fahrer Carl Fogarty in Amerika sein schlechtestes Saisonergebnis erzielt hatte, zeigte er in Brands Hatch seine alte Form und gewann beide Rennen ungefährdet.

Im ersten Lauf hatte Fogarty den besten Start, aber sofort übernahm der Kawasaki-Fahrer Anthony Gobert die Führung, doch in der dritten Runde ging Fogarty an dem Australier vorbei, brannte eine Rekordrunde nach der anderen in den Asphalt und sicherte sich so einen entsprechenden Vorsprung vor seinen Verfolgern. Hier kämpften fünf Fahrer um die Punkte, Gobert, sein Markenkollege John Reynolds, Colin Edwards und Yasutomo Nagai auf Yamaha und der Ducati-Fahrer Troy Corser. Während Nagai ausfiel, kämpften die anderen verbissen um die Positionen und boten den Zuschauern ein spannendes Rennen. Im Ziel führte Corser diesen Pulk an und sicherte sich damit den zweiten Platz vor Gobert.

Auch im zweiten Lauf hatte Fogarty den besten Start und wurde wieder von Gobert überholt, konterte aber diesmal schon in der ersten Runde. Wieder versuchte der Ducati-Fahrer sich abzusetzen, aber diesmal dauerte es etwas länger, bis er sich einen Vorsprung erarbeiten konnte. Hinter ihm entbrannte abermals ein spannender Kampf um die Positionen, an dem die gleichen Fahrer wie im ersten Lauf beteiligt waren. Gegen Rennende verlor Corser den Anschluß an diese Gruppe und mußte sich mit dem sechsten Platz zufriedengeben. Edwards konnte sich etwas aus dem Pulk lösen und fuhr am Schluß auch schnellere Rundenzeiten als Fogarty, hatte aber keine Chance mehr, den Briten einzuholen. Als dritter überquerte der Yamaha-Fahrer Nagai die Ziellinie, erhielt aber wegen Überholens unter gelber Flagge eine Strafsekunde und fiel damit auf den vierten Rang hinter Reynolds zurück.

Mit seinen beiden Siegen hat Fogarty den Vorsprung gegenüber Corser um 20 Punkte vergrößert.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Troy Corser (Ducati); 3. Anthony Gobert (Kawasaki); 4. John Reynolds (Kawasaki); 5. Colin Edwards (Yamaha); 6. Pierfrancesco Chili (Ducati); 7. Fabrizio Pirovano (Ducati); 8. Steve Hislop (Ducati); 9. Aaron Slight (Honda); 10. Simon Crafar (Honda).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); 2. Colin Edwards (Yamaha); 3. John Reynolds (Kawasaki); 4. Yasutomo Nagai (Yamaha); 5. Anthony Gobert (Kawasaki); 6. Troy Corser (Ducati); 7. Fabrizio Pirovano (Ducati); 8. Aaron Slight (Honda); 9. Steve Hislop (Ducati); 10. Simon Crafar (Honda).

Sport - Sport - Sport

Runde neun in Japan

Im japanischen Sugo hatte der Ducati-Fahrer Carl Fogarty die Möglichkeit, sich vorzeitig den WM-Titel zu sichern, wenn er beide Rennen gewinnen könnte. Im Training sicherte sich Foggy die Pole Position vor seinem Markengefährten Troy Corser, dem Kawasaki-Piloten Piergiorgio Bontempi und den beiden Yamaha-Fahrern Yasutomo Nagai und Colin Edwards.

Im ersten Lauf kämpften Fogarty und Nagai um die Führung. Fogarty übernahm die Spitze, doch Nagai konterte sofort und als Fogarty die Führung nochmals an sich reißen wollte, gab er zu früh Gas und flog in hohem Bogen von der Maschine. Doch Nagai konnte sich über den ersten Platz kaum freuen, Corser und der Honda-Fahrer Aaron Slight saßen ihm im Nacken und diese drei wechselten mehrmals die Führung bis zur letzten Runde. Da führte Slight vor Nagai und Corser. Als Nagai in der letzten Schikane versuchte, sich mit einem Kamikaze-Manöver den Sieg zu holen, wurde das Rennen entschieden. Der Japaner kam aufs Gras, Slight mußte abbremsen und Corser fuhr als lachender dritter außen um die beiden herum und siegte ganz knapp. Die ersten drei überquerten die Ziellinie innerhalb einer halben Sekunde.

Im zweiten Lauf hatte Nagai wieder den besten Start, doch noch in der ersten Runde nahm ihm Fogarty die Führung ab und sah zu, daß er den Japaner aus dem Windschatten schütteln konnte, was ihm in bewährter Manier gelang. Foggy und Nagai drehten einsam ihre Runden. Den dritten Rang sicherte sich Katsuaki Fujiwara (Kawasaki), der die Ziellinie vor Slight überquerte. Corser wurde als achter abgewunken.

Sechs Rennen vor Saisonende hat Fogarty einen Vorsprung von 128 Punkten auf seinen Markenkollegen Troy Corser, das sollte eigentlich reichen, um sich beim nächsten Rennen in Assen vorzeitig den Titel sichern zu können.

Während Fogarty und Corser um den Titel kämpfen, sind die beiden anderen Ducati-Werksfahrer Mauro Lucchiari und Andreas Meklau in der Punktwertung auf die Plätze zehn und dreizehn zurückgefallen.

Ergebnisse: 1. Lauf: 1. Troy Corser (Ducati); **2.** Aaron Slight (Honda); **3.** Yasutomo Nagai (Yamaha); **4.** Keiichi Kitagawa (Kawasaki); **5.** Anthony Gobert (Kawasaki); **6.** Colin Edwards (Yamaha); **7.** Wataru Yoshikawa (Yamaha); **8.** Nori-

hiko Fujiwara (Yamaha); **9.** John Reynolds (Kawasaki); **10.** Simon Crafar (Honda).

2. Lauf: 1. Carl Fogarty (Ducati); **2.** Yasutomo Nagai (Yamaha); **3.** Katsuaki Fujiwara (Kawasaki); **4.** Aaron Slight (Honda); **5.** Wataru Yoshikawa (Yamaha); **6.** Keiichi Kitagawa (Kawasaki); **7.** Takuma Aoki (Honda); **8.** Troy Corser (Ducati); **9.** Anthony Gobert (Kawasaki); **10.** Colin Edwards (Yamaha).

WM-Stand: 1. Carl Fogarty (Ducati) 370 Punkte; **2.** Troy Corser (Ducati) 242 P.; **3.** Aaron Slight (Honda) 216 P.; **4.** Yasutomo Nagai (Yamaha) 168 P.; **5.** Anthony Gobert (Kawasaki) 155 P.; **6.** Fabrizio Pirovano (Ducati) 147 P.; **7.** Colin Edwards (Yamaha) 131 P.; **8.** Simon Crafar (Honda) 129 P.; **9.** Pierfrancesco Chili (Ducati) 128 P.; **10.** Mauro Lucchiari (Ducati) 118 P.

Superbike-EM

Auch der siebente Lauf der Superbike-Europameisterschaft in Most wurde von dem Italiener Mario Innamorati vor Arpad Harmati und Marco Burnelli, alle auf Ducati, gewonnen. Die Zweizylinder aus Bologna dominierten dieses Rennen total. Unter den ersten zehn Plätzen war nur ein Motorrad, das nicht aus Bologna kam. Hierbei handelte es sich um die Kawasaki von Luca Ruggeri, der den fünften Rang erzielte.

Beim nächsten Lauf im englischen Brands Hatch wurde Innamorati zweiter hinter dem Gastfahrer Terry Rymen, der auf einer Honda antrat.

In der Gesamtwertung führt Innamorati mit 145 Punkten vor Ruggeri (117 Punkte) und Burnelli (107 Punkte).

Supersport-Europameisterschaft

Der belgische Ducati-Fahrer Michael Paquay konnte sich durch seinen Sieg beim Rennen in Brands Hatch vorzeitig den Titel des Europameisters sichern. Er setzte eine Ducati 748 ein und hat nach acht Rennen 166 Punkte auf seinem Konto. Für den Kawasaki-Fahrer Peter Haug, der mit 93 Punkten auf dem zweiten Platz der Punkttabelle liegt, ist er damit uneinholbar. Im nächsten Jahr möchte er gerne in die Superbike-Weltmeisterschaft wechseln, und dort am liebsten weiterhin Ducati fahren.

Superbike-DM

Auf dem Nürburgring hatte Udo Mark im ersten Lauf etwas Pech. In der dritten Runde mußte er bei der Schikane ins Kiesbett und fiel auf den neunzehnten Platz zurück. Vorne führte der Kawasaki-Fahrer Jochen Schmid, der aber von Edwin Weibel hart attackiert wurde. Weibel konnte kurz die Führung übernehmen, doch Schmid konterte sofort. Nun wartete Weibel bis zur letzten Runde, griff in der Schikane an und siegte vor Schmid und dem Yamaha-Piloten Christer Lindholm. Mark wurde als Elfter abgewunken.

Im zweiten Lauf ließ sich Schmid auf kein weiteres Duell ein, gab von Anfang an kräftig Gas und sicherte sich einen kleinen Vorsprung. Auf dem zweiten Platz fuhr Mark, der aber von Weibel bedrängt wurde. Schließlich mußte er den Schweizer vorbei lassen und sich mit dem dritten Platz begnügen.

Ergebnis: 1. Lauf: 1. Edwin Weibel (Ducati); 2. Jochen Schmid (Kawasaki); 3. Christer Lindholm (Yamaha); 4. Herbert Kaufmann (Yamaha); 5. Helmut Bradl (Kawasaki); 6. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 7. Michael Rudroff (Ducati); 8. Roger Kellenberger (Kawasaki); 9. Herbert Enzinger (Ducati); 10. Eric Maillard (Honda).

2. Lauf: 1. Jochen Schmid (Kawasaki); 2. Edwin Weibel (Ducati); 3. Udo Mark (Ducati); 4. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 5. Herbert Kaufmann (Yamaha); 6. Bernhard Schick (Ducati); 7. Michael Rudroff (Ducati); 8. Helmut Bradl (Kawasaki); 9. Roger Kellenberger (Kawasaki); 10. Anton Gruschka (Yamaha).

Vorentscheidung in Most

Zum dritten Mal hintereinander stand der Ducati-Fahrer Michael Rudroff in der ersten Startreihe, diesmal hatte er sogar die Trainingsbestzeit auf seinem Konto. Neben ihm stand sein Markengefährte Edwin Weibel und die zwei Kawasaki-Fahrer Jochen Schmid und Marcel Kellenberger komplettierten die erste Reihe.

Beim Start fuhr Rudroff etwas früh los, war aber nach einer Runde schon nur noch auf dem vierten Platz. Weibel, Roger Kellenberger (Honda) und Udo Mark hatten den Bayern schnell eingeholt und überholt. Punktleader Schmid beendete die erste Runde als achter, beim Frühstart von Rudroff und einigen anderen hatte er das Gas wieder zugemacht und war so schlecht weggekommen.

Als der Yamaha-Fahrer Urs Weder stürzte und regungslos mitten auf der Strecke liegenblieb, rechneten alle mit einem Rennabbruch, aber der Rennleiter schien sich nicht dazu entschließen zu können, also mußten die Fahrer zwei Runden lang dem Verletzten (Schlüsselbein und mehrere Rippen gebrochen) ausweichen, bis die Strecke wieder frei war. Vorne hatte Mark die Führung übernommen, aber hinter ihm lauerten M. Kellenberger, Weibel und der Yamaha-Fahrer Christer Lindholm. Doch in einer Kurve wurde Mark überumpelt und alle drei gingen an ihm vorbei. Lindholm gewann das Rennen schließlich vor Kellenberger und Weibel. Mark wurde vierter vor Schmid. Michael Rudroff, der die Ziellinie als achter überquerte, bekam wegen Frühstart eine Zeitstrafe von 30 Sekunden, die ihn auf den siebzehnten Platz zurückwarf.

Vor dem zweiten Rennen mußten die Teams sich entscheiden, welche Reifen die besten sein würden. Würde es schnell abtrocknen, oder würde es naß bleiben? Für die richtigen Pneus hatten sich Udo Mark und Roger Kellenberger entschieden. Gemeinsam setzten sie sich auf nasser Strecke von den Verfolgern ab. Diese boten sich in einem Pulk von sieben Motorrädern spannende Kämpfe. Mit zunehmender Renndistanz verkleinerte sich die Gruppe durch die Stürze der zwei Ducati-Fahrer Arpad Harmati und Bernhard Schick und fiel schließlich auseinander. Am Ende war es Marcel Kellenberger, der sich durchsetzen konnte und den dritten Podestplatz besteigen durfte. Jochen Schmid wurde siebenter und Weibel beendete das Rennen auf dem neunten Rang. Vor dem Finale sieht der Punktestand wie folgt aus: Schmid 205, Weibel 183, Lindholm 169, Mark 156.

Ergebnis: 1. Lauf: 1. Christer Lindholm (Yamaha); 2. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 3. Edwin Weibel (Ducati); 4. Udo Mark (Ducati); 5. Jochen Schmid (Kawasaki); 6. Roger Kellenberger (Honda); 7. Herbert Kaufmann (Yamaha); 8. Michael Liedl (Kawasaki); 9. Helmut Bradl (Kawasaki); 10. Bernhard Schick (Ducati).

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

Sport - Sport - Sport

Kurzmeldung:

Superbike-DM-Finale in Hockenheim

Das Finale dominierte ganz klar der Yamaha-Fahrer Christer Lindholm, der beide Rennen gewinnen konnte, dennoch reichte es für den Schweden wieder nur zum Vizetitel. Der Tabellenführer Jochen Schmid (Kawasaki) wurde im ersten Lauf zwar nur 14ter, konnte sich aber mit einem dritten Platz im zweiten Lauf den Titel sichern.

Der Ducati-Fahrer Edwin Weibel erklärte nach dem Rennen seinen Rücktritt. Sein Nachfolger im DNL-Team wird Lindholm.

Ergebnis: 1. Lauf: 1. Christer Lindholm (Yamaha); 2. Erka Korpiaho (Kawasaki); 3. Udo Mark (Ducati); 4. Marcel Kellenberger (Kawasaki); 5. Andreas Hofmann (Kawasaki); 6. Bernhard Schick (Ducati); 7. Eric Maillard (Kawasaki); 8. Michael Liedl (Kawasaki); 9. Herbert Kaufmann (Yamaha); 10. Thomas Mauch (Kawasaki).

2. Lauf: 1. Christer Lindholm (Yamaha); 2. Udo Mark (Ducati); 3. Jochen Schmid (Kawasaki); 4. Edwin Weibel (Ducati); 5. Helmut Bradl (Kawasaki); 6. Andreas Hofmann (Kawasaki); 7. Herbert Kaufmann (Yamaha); 8. Claus Ehrenberger (Kawasaki); 9. Michael Rudroff (Ducati); 10. Michael Liedl (Kawasaki).

Punkttestand: 1. Jochen Schmid (Kawasaki) 225 Punkte; 2. Christer Lindholm (Yamaha) 219 P.; 3. Edwin Weibel (Ducati) 196 P.; 4. Udo Mark (Ducati) 192 P.; 5. Andreas Hofmann (Kawasaki) 116 P.; 6. Marcel Kellenberger (Kawasaki) 115 P.; 7. Herbert Kaufmann (Yamaha) 101 P.; 8. Michael Liedl (Kawasaki) 83 P.; 9. Helmut Bradl (Kawasaki) 70 P.; 10. Bernhard Schick (Ducati) 68 P.

Supersport-DM

Der erste Lauf der Saison war damals wegen schlechter Witterung auf dem Nürburgring abgesagt worden. Als die Supersport-DM nun zum Nürburgring zurückkehrte, waren zwei Läufe vorgesehen. Am Samstag wurde das ausgefallene Rennen nachgeholt, und am Sonntag fand das reguläre Rennen statt. Nach dem ersten Lauf standen Stefan Scheschowitsch (Kawasaki), Thomas Franz (Ducati) und Bernd Caspers (Bimota) auf dem Siegerpodest, doch dann wurden einige Ungereimtheiten festgestellt und es gab zahlreiche Proteste. Das Motorrad von Caspers war nach dem Rennen beim ersten Wiegen vier Kilo leicht-

ter als erlaubt, die Bremsscheiben von Scheschowitsch sollen illegal gewesen sein und bei allen Ducatis wurden die gelochten Kupplungsdeckel bemängelt. Dazu wurde kritisiert, daß an dem Wiederholungsrennen auch Fahrer teilgenommen haben, die für das ausgefallene Rennen gar nicht genannt hatten. Nach einigem hin und her wurden die zwei Ducati-Fahrer Thomas Franz und Michael Seeber disqualifiziert, weil sie Airboxen aus Kohlefaser verwendet hatten. Die serienmäßigen Kunststoffairboxen können reißen, was durch angesaugte Kunststoffteile zu Motorschäden führen kann. Als vorläufiges Ergebnis wurde bekanntgegeben: 1. Stefan Scheschowitsch (Kawasaki), 2. Bernd Caspers (Bimota); 3. Ralph Stelzer (Ducati).

Beim Rennen am Sonntag machte Thomas Körner auf der Ducati die Pace. In seinem Windschatten klebte Scheschowitsch, der aber nicht vorbeikam. Dritter wurde Stelzer.

Beim achten Rennen der Supersport-DM standen wieder die drei gleichen Fahrer auf dem Podest. Diesmal hatte Körner aber mit fünf Sekunden Vorsprung einen ungefährdeten Sieg nach Hause gefahren und Scheschowitsch hatte fast sieben Sekunden Vorsprung auf Stelzer.

Damit ergibt sich folgender Punkttestand:

Punkte: 1. Thomas Körner (Ducati) 120 Punkte; 2. Stefan Scheschowitsch (Kawasaki) 118 P.; 3. Ralph Stelzer (Ducati) 84 P.

Ducati-Triumph in der Schweiz

Der Ducati-Fahrer Hugues Blanc hat in der Schweizer Meisterschaft schon beim vorletzten Rennen den Titel sowohl in der Klasse Supersport als auch bei den Superbikes gewonnen. In der kleineren Klasse setzte er eine 748 ein und bei den Superbikes trat er mit der 916 aus gleichem Hause an.

BOT-Sonderlauf

Wie schon im Vorjahr findet auch dieses Jahr beim Flugplatzrennen Dahlemer Binz am 23. September ein BOT-Lauf nur für Zweiventiler statt. Für dieses Rennen kann eine Tageslizenz gelöst werden. Weitere Informationen gibt es bei: AMG Grenzland, Robert Johach, Aachener Str. 143, 52146 Würselen, Tel. 02405/14390.

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!**

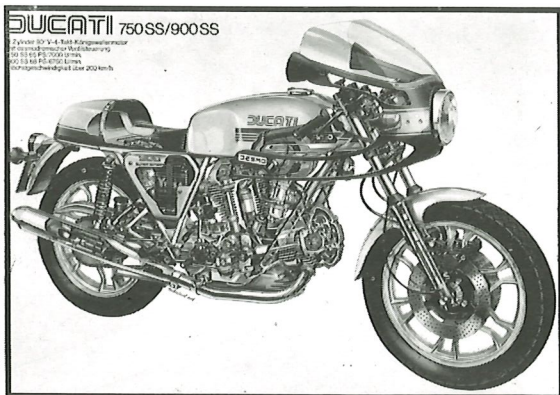
- Junghans Quartzuhrwerk mit einjähriger Garantie
- Stromversorgung durch 1,5 V Batterie (nicht im Lieferumfang enthalten)
- Material: Vollkunststoff mit durchsichtiger Abdeckscheibe
- Gehäusedurchmesser = 22 cm

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

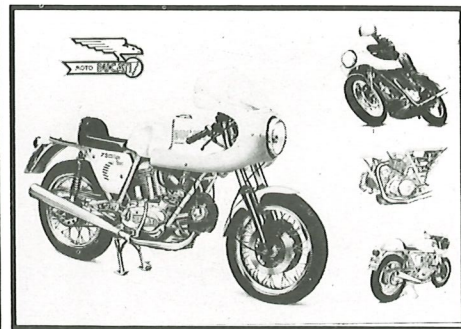


Ducati-Poster

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

Bitte freima-
chen, falls
Briefmarke
zur Hand

Antwort

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

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**

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: _____

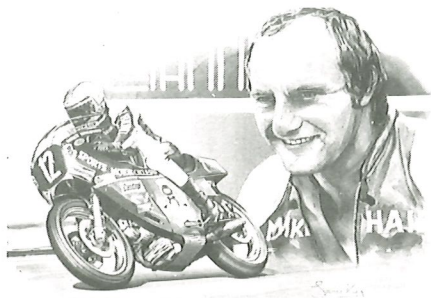
Bank: _____

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!!

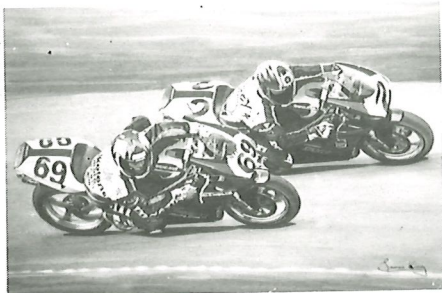
Ducati-Poster aus England



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.

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.



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

im Motorrad Zentrum

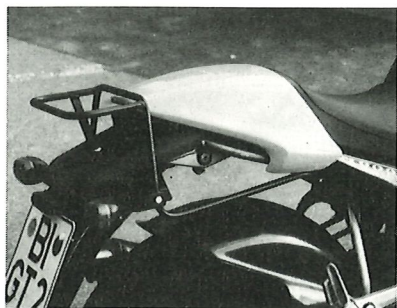
Hökenschnieder GbR

aprilia

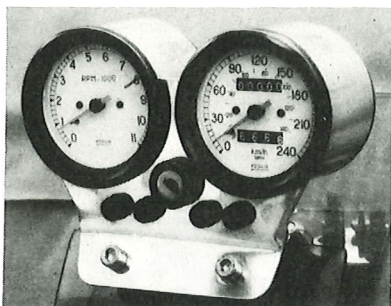
DUCATI

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

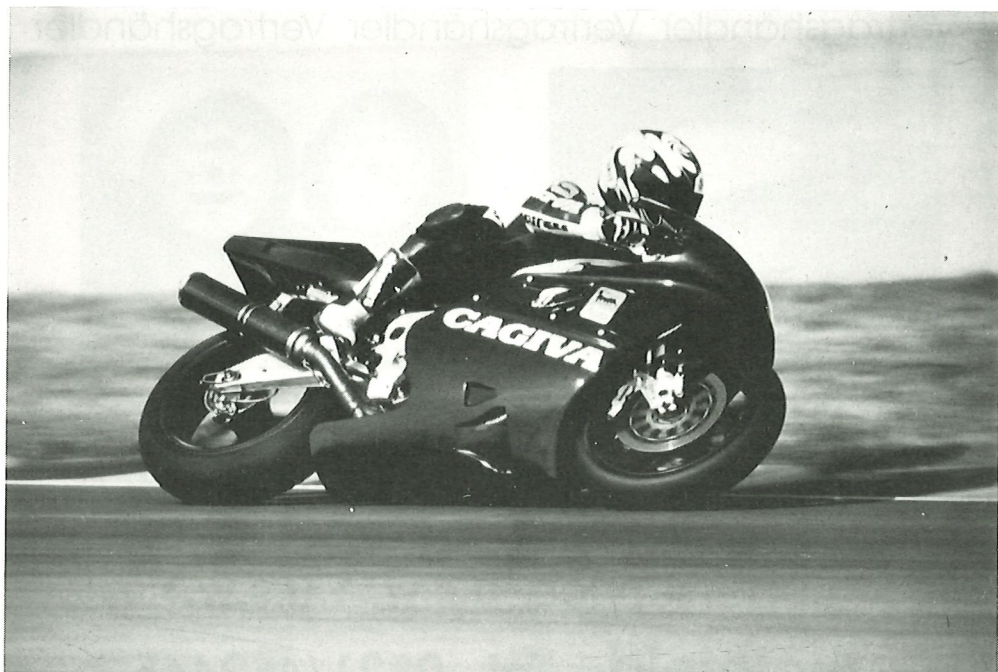
Cagiva Vierzylinder auf Testfahrt

Zusammen mit Ferrari entwickelt Cagiva schon seit geraumer Zeit an einem Motorrad mit Vierzylinder-Reihenmotor. Mit dieser Maschine will Cagiva in der Superbike-Weltmeisterschaft antreten und den Ducatis aus eigenem Hause und den japanischen Vierzylindern zeigen, wo der Hammer hängt. In diesem Herbst soll das Motorrad endlich auf dem Mailänder Salon gezeigt werden

Letztens wurde die Maschine von dem Superbike- und GP-Fahrer Pierfrancesco Chili in Mugello getestet. Bei diesen Fahrten waren Verkleidung, Tank und Sitzbank von der letztjährigen Cagiva-Werksrennmaschine, mit der John Kocinski fuhr, montiert, aber das wird voraussichtlich nicht das endgültige Design sein. Dafür soll angeblich der Motor der zukünftigen Straßenversion entsprochen haben. Am Ende der Zielgeraden wurde Chili mit beachtlichen 257 km/h gemessen.

Bei dem Motor handelt es sich um einen Vierzylinder-Reihenmotor mit 750 ccm, der im Straßentrimm 135 PS leisten soll.

Der Motor ist extrem kurzhubig ausgelegt, um möglichst große Ventile zu ermöglichen. Es ist die Rede davon, daß die Kolben einen Durchmesser von 74 mm haben sollen und der Hub nur 44 mm betragen soll. Damit müßte der Motor Drehzahlen von 14.000 U/min und mehr verkraften. Im Zylinderkopf werden vier Ventile pro Brennraum von zwei obenliegenden Nockenwellen betätigt. Selbstverständlich sorgt eine Einspritzanlage für das zündfähige Gemisch. Um den Motor möglichst schmal zu halten, sitzt die Lichtmaschine auf einer Extrawelle hinter den Zylindern, der Motor ist so schmal, daß





für die Tests die Verkleidung der 500er Cagiva montiert werden konnte, und die war bekanntlich die schmalste der Halb-liter-Maschinen. Die schmale Silhouette macht zwei Wasserkühler nötig, wovon einer an der üblichen Stelle sitzt und ein weiterer dreieckiger wird in der unteren Verkleidungsspitze platziert werden. Die 135 PS soll die Straßenversion bei ca. 12.000 U/min erreichen. Für den Rennmotor werden 160 PS angestrebt. Bei dem Fahrwerk handelt es sich um einen Brückenrahmen aus Aluminium. Auch die Schwinge ist aus dem Leichtmetall. Die Upside-Down-Gabel und das Federbein stammen von Öhlins, und daß die Bremsanlage aus dem Hause Brembo stammt, dürfte wohl klar sein. Die in Mugello gefahrene Maschine soll 188 kg gewogen haben. Die Rennversion wird noch auf die zugelassenen 160 kg abge-speckt werden, die Straßenversion soll mit

Beleuchtung usw. unter 200 kg bleiben. Von der Cagiva F4 SP sollen 1996 nur die zur Homologation nötigen 200 Exemplare gebaut werden. Dazu sind 3.000 Einheiten der normalen Straßenversion geplant, die mit Showa-Federungselementen ausgestattet werden soll. Diese Straßenversionen werden ca. 30.000 DM kosten.

Wann die neue Cagiva ihren ersten Einsatz auf der Rennstrecke haben wird, ist noch unklar und hängt letztendlich davon ab, wann die 200 SP-Modelle vom Band laufen werden, denn sowohl für die Teilnahme in der Superbike-Weltmeisterschaft als auch bei den Langstreckenrennen müssen erst diese 200 Stück gebaut worden sein. Möglich wäre ein Einsatz bei den 200 Meilen in Daytona im März 1996, denn für dieses Rennen reicht es, wenn sieben baugleiche Motorräder existieren. Aber bis zum März ist nur noch ein halbes Jahr Zeit, das kann knapp werden.

Leserbriefe

Leserbrief zum Artikel in Motalia Nr. 78 (August 95) Seite 45 von Gertrud und Joachim Winzer.

Ein Blick zurück und doch nach vorn?

Hallo Gertrud und Joachim! Ein herrlicher Rückblick von Euch! Hoffentlich interpretiere ich den letzten Absatz darin falsch. Er klingt so richtig nach Abschied und Aufhören. Dazu einen Tip: Ein Blick nach vorn! Einmal auf der anderen Seite der Strecken stehen. Versucht es selbst: Le Mans Start, Rennen, Fahrerwechsel, Boxenhektik, Rennpartner auf der Strecke, Tankstops, Streckenposten, Zielflagge. Natürlich auf einem Italiener. Beim 4, 8 und 24 Stunden Rennen von MOTO AKTIV auf den bekanntesten Rennstrecken in Europa.

Und ab und zu mal wieder die Profis besuchen. Und alte Bekannte treffen. Wie z.B. beim SB-WM Lauf '95 in Hockenheim, bei dem in der Klasse Sportmotorräder EM (4 Zyl.-600 ccm, 2 Zyl.-750 ccm) auch mal mit Nummer 43 ein Marco Luccinelli genannt ist... auf einer 748er. Wieso 43? Auch Marco wird älter.

Er kann's nicht lassen. Wir doch auch nicht. Wir, die Zuschauer, sind doch die Endurance. Sicher - es gibt im Publikum schon einen Generationswechsel. Aber so lange meine Guzzi noch läuft... September! Wir müssen wieder los. Le Castellet... Le Bol... hoffentlich sind wir wieder dabei.

Toni Graf

Anmerkung der Redaktion: Das Ehepaar Winzer hat dem Rennsport nicht den Rücken gekehrt. Es werden weiterhin Superbike- und Endurance-Rennen besucht und auch bei zahlreichen Moto Aktiv-Rennen hat Joachim als Mitglied einer Boxencrew mitgewirkt. Letzter Einsatz bei dem 24-Stunden-Rennen in Frankreich. Wen die Faszination einmal gepackt hat, den läßt sie nicht mehr los.

Leserbrief zu einem technischen Problem Ventiltrieb - Resonanzen auch bei Moto Guzzi?

In der Ausgabe Nr. 4/95 der Zeitschrift Motorrad Classic steht im Artikel über die Zweiventilboxermodelle von BMW, „...daß der Ventiltrieb bei etwa 4.700 U/min eine Resonanz aufweist, die zum mehrfachen Nachhüpfen des Ventils auf den Sitz führt. Es läßt sich gut vorstellen, daß speziell das heiße Auslaßventil unter solchen Bedingungen, treten sie nur häufig genug auf, nicht besonders lange lebt.“ Der Autor des Artikels erteilt dem Leser den Rat, „... auf hohe Dauerdrehzahlen (über 6.500 U/min) zu verzichten und speziell den Drehzahlbereich um 4.700 U/min auf Dauer zu meiden...“

Dieser Bereich „... ist auch ohne Drehzahlmesser am etwas rauheren Motorlauf zu erspüren.“

An die Adresse der professionellen Guzzi-Tuner und Experten deshalb an dieser Stelle die folgenden Fragen: Gibt es bei den kleinen und großen zwei- und vierventiligen V2-Guzzi-Motoren ebenfalls Resonanzen im Ventiltrieb? Bei welchen Drehzahlen treten diese Resonanzen

- a) bei den großen Zweiventilern
- b) bei der Daytona
- c) bei den kleinen Zweiventilern
- d) bei den kleinen Vierventilern auf?

Lassen sich diese Resonanzen im Ventiltrieb durch technische Änderungen (z.B. Erleichterung des Ventiltriebs) eliminieren oder in andere Drehzahlbereiche verschieben?

Friedrich Knacke

MOTALIA

erscheint monatlich (außer Juni) immer zur Monatsmitte.

Leserbriefe

Hallo, liebe Leute von Motalia, ich möchte Euch etwas über einen Verkehrsunfall berichten, den ich am 1. August hatte. Vielleicht ist es etwas zum Veröffentlichen, denn es sind noch einige Fragen offen.

"Seit ich in irgendeinem Pressebericht gelesen hatte, daß Guzzi auch Flugmotoren baut, hob zunächst Franz, mein treuer Guzzimechaniker, mit seiner Daytona ab und schließlich auch ich, mit meiner Cali 3.

War es Zufall oder Fügung? - Dabei hatte mir Franz versichert, daß ich 100.000 km mit meiner Guzzi ohne Probleme fahre - und nun das Ende!? Während Franz genau nachvollziehen konnte, warum es bei ihm geschah - bei mir bleiben Fragen offen, macht sich Unsicherheit breit.

Folgendes war geschehen:

Ich fuhr an jenem herrlichen Dienstag nachmittag, nach Arbeitsende, mit meiner Cali 3, wie schon hundertemale zuvor, gutgelaunt Richtung Heimatort. Mit einer Geschwindigkeit von um die Hundert neigte ich die Maschine in eine leichte Linkskurve und schon ging der Tanz los.

Das Pendeln, zunächst ganz leicht, baute sich mehr und mehr auf. Bremsen, beschleunigen, soweit noch möglich, nichts half. In der folgenden Geraden versetzte die Maschine schräg zur Fahrtrichtung zunächst nach rechts, dann nach links und ich schlug nach rechts auf die Fahrbahn auf. Am Arm erwischte sie mich dann doch noch und zerlegte sich auf den folgenden 30 Metern. Ich selbst blieb belämmert, aber eigentlich ohne größere Blessuren im Graben liegen.

Die erste Frage, die sich aufdrängte: Was war das denn jetzt?

Die freundlichen Herren von der "grünen Zunft" wußten es sofort. Nicht angepaßte Geschwindigkeit - was immer das heißen mag; vielleicht meinten sie, ich sei zu schnell gefahren, doch das war, von mir aus gesehen, nicht der Fall.

Was war es also?

Franz - der Fachmann - deutete sofort auf den Vorderradreifen: Nicht regelrecht aufgezo-gen. Und tatsächlich, der Vorderradreifen, Metzeler Laser, wie in der Zulassung vorgeschrieben, seit ca. 150 km montiert, tanzte sichtbar bei jeder Drehung von rechts nach links.

Die Hilfslinien rechts und links, verliefen augenscheinlich nicht parallel zur Felge. Teilweise sa-

ßen sie im Felgenbett, teilweise waren sie - gegenüberliegend - bis zu 2 mm vom Felgenrand entfernt. Zwar waren bisher leichte Fahrwerksunruhen aufgetreten, doch so recht dramatisch war es nie, für mich: Ein neuer Reifen, der noch eingefahren werden mußte!

Nach Rückversicherung beim Rechtsschutz wurde ein Sachverständiger beauftragt, die Dinge "richtig zu sehen", denn schließlich hing ja ein möglicher Regreßanspruch gegenüber dem Reifenmontagebetrieb am Gutachten.

Doch die Ermüchterung kam auf dem Fuße.

Obwohl für alle sichtbar, signalisierte der Gutachter, daß der Reifen regelrecht montiert sei und nicht ursächlich für den Unfall verantwortlich.

Nachdem das Motorrad wieder in meiner Hand war und der Gutachter versicherte, daß er keine Veränderungen bei der Untersuchung vorgenommen habe, gelang es mittels Video-Dokumentation, einen Seitenschlag des Reifens bis zu 3 mm festzuhalten. Der Gutachter quittierte diese Feststellung mit großem Unbehagen.

Moral, oder schöne Nutzenanwendung:

Nicht jeder renommierte Gutachter, der Motorrad fährt, ist auch ein guter Sachverständiger für Motorräder.

Auf der Suche nach den Gründen schrieb Motorrad in einem freundlichen Brief, daß es Erkenntnisse über andere Guzzi-Unfälle mit gleicher Thematik gebe.

Wer hilft mir, ganz für mich privat, eine Erklärung zu finden, warum ich an jenem herrlichen Augusttag das "Fliegen lernen durfte"!

Übrigens: Viele Bikerkollegen bewegten mich, meine Cali aufzugeben, um ein anderes Motorrad zu kaufen!

Sagen Sie, würden Sie Ihre Frau wechseln, wenn sie mal krank ist?

Nein....! Ich habe schon immer gesagt, ich tausche meine Cali nie... und schon gar nicht gegen eine Quarkley Harlison... und als Franz auf der neuen Gabel den neuen Lenker montierte - der neue Tank war noch nicht da - sah sie schon fast wieder wie früher aus.

Verstohlen wischte ich mir eine Träne aus dem Auge, als Franz meinte: Die 100.000 schaffst Du schon noch! ... und so sei es!

Mit motorradsportlichem Gruß
Euer Bodo "Guzzi" Munk

Vom Virus Schrauben und italienischen Viren befallen zu werden

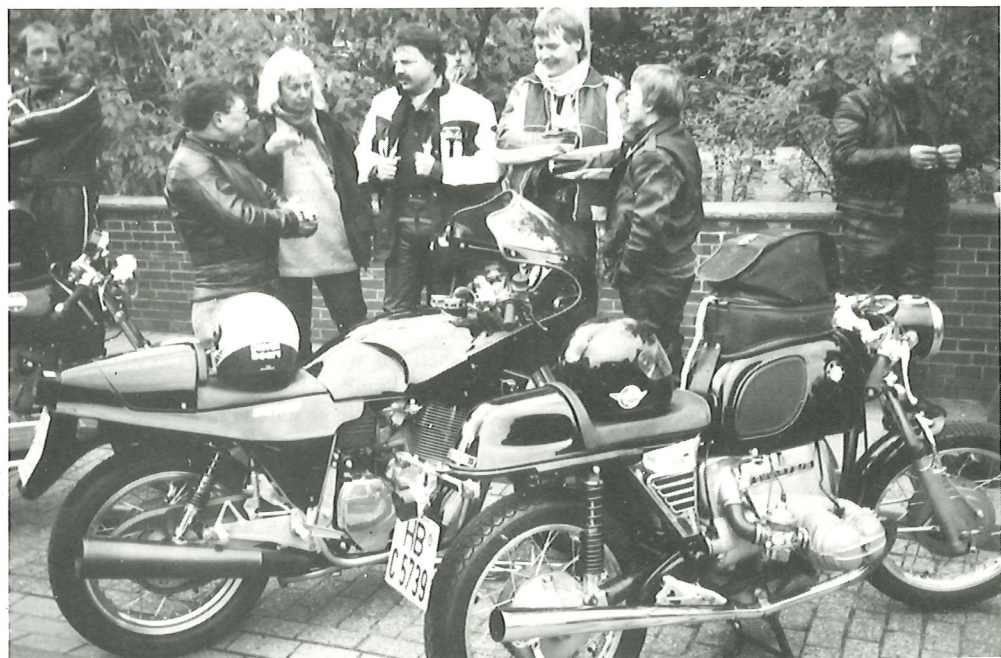
Das Schrauben anzufangen, fordert seinen Preis (siehe Peters Geschichte). Vor drei Jahren habe ich mir (zu) spontan einen "Seitenklobber" (R 75/5) gekauft bzw. "Hängetitten-Guzzi", wie mein Freund Jens (damals V7 Spezial/heute LM I) zu sagen pflegt.

Nach einem Sommer Fahrspaß fing die Odyssee der Reparaturen an. Mittlerweile ist sie runterneuert, d.h. abgesehen von teilweiser Elektrik und Rahmenlackierung. Das Ganze hat mich einige graue Haare und locker über 10 Mille gekostet, rechnet man die Anschaffungskosten hinzu, kann man sich mühelos ein neues Motorrad kaufen.

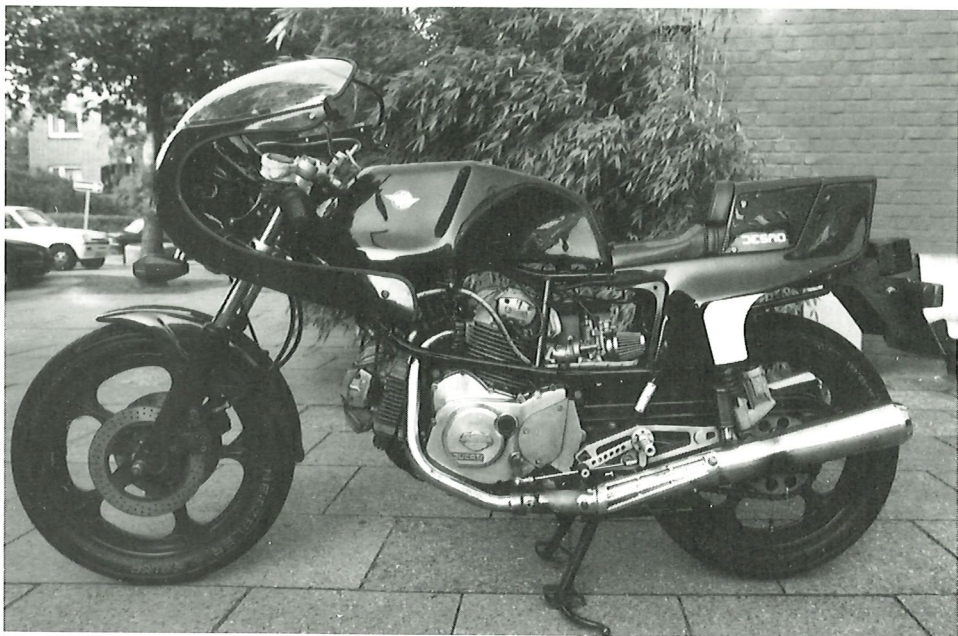
Außerdem würde ich, wenn ich das Ganze noch mal machen müßte, den Motor nicht mehr original aufbauen lassen, sondern diverse Änderungen mit ins Auge fassen ("Baukastensystem" wie bei Guzzi) - dazu benötigt man allerdings entsprechendes Detailwissen, das man erst im Laufe der Zeit bekommt. Dies sollte sich jeder vor Augen halten, insbesondere dann, wenn es ihr/ihm an Zeit, Platz, Equipment sowie an Verständnis und Hilfe mangelt.

Für letzteres danke ich meinen Freunden sowie besonders meiner Freundin, die einiges ertragen mußte und meinem Freund Uwe (LM III, Alusportiv) für die vielen Ideen, Sonderanfertigungen und Tage/Nächte, die wir in seiner Kellerwerkstatt verbracht haben. Im Frühjahr '94 verabschiedete sich mein "Seitenklobber" dann (mit Pleuellagerschaden und gerissenem Gehäuse) zunächst auf unbestimmte Zeit von der Landstraße.

So kam es, da ich schon lange mit italienischen Viren infiziert war, daß ich stolzer Treiber einer 900 SS, Modell '93 wurde (dagegen ist nicht mal fliegen schöner - sagt bereits alles!). Besonders hervorheben möchte ich dennoch die Standfestigkeit des Motors, denn bei ca. 10.000 km, davon ca. 40 % im Regen (das Frühjahr '94 war feucht und kalt), hatte ich nur eine Vergaservereissung und



Visbek '95, die Jungfernfahrt.



Die Alazzurra aus Heft Nr. 78 wurde zur "Pantah" umgebaut.

einen undichten Kerzenstecker des liegenden Zylinders zu beklagen (Penauts). Anfang dieses Jahres mußte ich meine heißgeliebte Duc leider verkaufen, obwohl mein "Seitenklobber" noch nicht ganz wiederbelebt war (ein Rennpferd ist halt kostspieliger als ein Muli). Die Jungfernfahrt verzögerte sich noch bis zum Italo- und Boxer-Frühstück in Visbek. Leider mußte ich alleine hinfahren, da meine Italofreunde wegen Reparaturarbeiten, Umbau und mangels TÜV brachlagen. Dort gab es dafür zu meiner Freude wieder zahlreiche italienische Lekerbissen und einige interessante Boxerumbauten zu sehen. Im Juli fuhren wir schließlich zusammen in den Harz. Dort sehnte ich mich wieder nach meiner Duc.

Nach diversen zu teuren und zeitaufwendigen Gedankenprojekten bis hin zu einer 600er Harris-Laverda, schälte sich eine Pantah immer deutlicher heraus. Nach dem Studium des entsprechenden Angebotes, stellte ich fest, daß die meisten Pantahs so zwischen ca. 5.500 - 8.500 DM gehandelt werden. Mehr oder weniger zufällig stieß mein Augenmerk

auch auf ein Inserat einer Cagiva Alazzurra, die seltener, aber wesentlich billiger als eine Pantah gehandelt wird. Also sofort alle Italo-Bücher durchgeblättert, fündig geworden, schlecht geschlafen und am nächsten Tag gleich gekauft. Auf den ersten Blick ist die Alazzurra ein häßliches Entlein (siehe Motalia Nr. 78, Seite 8) aber bei genauerem Hinsehen ist sie eine verkappte 650er Pantah. D. h. Rahmen, Gabel, Räder, Bremsen und natürlich der Motor mit nominal 50 PS sind die Basis, auf der sich eine schöne Ducati Pantah aufbauen läßt. Womit wir wieder beim anfangs erwähnten Thema gelandet sind. Also auch hierbei erhöhte Vorsicht, denn mit dem Um-/Aufbauen verhält es sich nämlich ähnlich wie mit den italienischen Viren, ist man einmal infiziert, bricht das Fieber immer wieder aus. Ich hoffe, allen Motalia-Lesern zum nächsten Sommer die Umbauphase I präsentieren zu können. Für Tips, Tricks, Berichte, Bilder, Prospekte, etc. wäre ich allen Pantah-Treibern sehr dankbar.

Forza Ducati

Norbert Dienst, Tel. 0471/23679.

Modelpflege bei Husqvarna

Nachdem im letzten Jahr ein Teil der Modelle 45er Marzocchi-Gabeln erhalten hat, werden 1996 alle Huskies mit dieser konventionellen Telegabel ausgerüstet werden. Zur Hinterradfederung wird weiterhin ein Stoßdämpfer von Showa verwendet. Die Zweitaktmodelle WR 250 und WR 360 erhalten neue 38er Mikuni-Vergaser und der 410er Motor verfügt über eine andere Kurbelwelle und einen neuen Kolben. Dadurch wurde der Hubraum von 412 ccm auf 399 ccm gesenkt, um dem Reglement der neuen Klasse im Endurosport zu entsprechen. Die Bohrung beträgt nun 91,5 mm und der Hub mißt 60,8 mm.

Das 350er Modell wird eingestellt.

Bei der 610 TE wurden die Zündanlage, Lichtmaschine und Schwungrad verbessert. 1997 soll eine komplett neue Modellpalette vorgestellt werden. Die neuen Motoren sollen dann über einen herkömmlichen Ölkreislauf mit Ölpumpe und Hauptstromölfilter verfügen, auch ein E-Starters ist geplant.

Bimota entwickelt zusammen mit einer Universität

Bimota hat mit der Glasgow Caledonia University einen Vertrag zur gemeinsamen Entwicklung eines 50 ccm-Zweitakt-Motors mit Einspritzung geschlossen. Dieser Motor wird sicherlich teilweise von der seit Jahren in Entwicklung befindlichen GP 500 abgeleitet werden. Später soll ein Zweitakt-Diesel mit Einspritzung entwickelt werden.

Ducati beliefert Yamaha

Ducati Electronica hat mit dem japanischen Motorradhersteller Yamaha einen Zehn-Jahres-Vertrag abgeschlossen, demnach Ducati Yamaha mit E-Startern und anderem elektrischen Zubehör beliefern soll.

Preissenkung bei Cagiva

Der Ducati- und Cagiva-Importeur DNL hat den Verkaufspreis für das Modell River 600 von 9.800 DM auf 8.990 DM gesenkt.

Zulassungen in Deutschland

Das Kraftfahrt Bundesamt hat die Zulassungszahlen für das erste Halbjahr 1995 veröffentlicht. Demnach hat Aprilia den Verkauf deutlich steigern können. Wurden 1994 im gleichen Zeitraum 633 Maschinen an den Mann bzw. die Frau gebracht, waren es in diesem Jahr 1.022 Aprilias, die neu zugelassen wurden. Das ist eine Steigerung von mehr als 60 %. Einen großen Anteil daran hat die neue Aprilia RS 250.

Ducati mußte dagegen einen starken Zulassungsrückgang verzeichnen. Aufgrund von Lieferproblemen konnten die Ducati-Händler im ersten Halbjahr nur 2.751 Zweizylinder aus Bologna verkaufen, das sind fast exakt 1.000 Maschinen weniger als im Vorjahr, was einer Verkaufseinbuße von 24 % entspricht.

Cagiva Canyon mit Zweizylinder-Motor

Im letzten Herbst hatte Cagiva die Canyon mit dem Einzylinder-Motor aus der Enduro W 16 vorgestellt. Mit 601 ccm sollte das Motorrad 34 PS leisten. Aber die Canyon ging nie in Serie. Auf dem Mailänder Salon wird nun voraussichtlich eine neue Version der Canyon mit einem Zweizylinder-Ducati-Motor gezeigt werden.

Der neue Ducati-Motor wird vermutlich 944 ccm, zwei Ventile pro Zylinder, Wasserkühlung und eine Einspritzanlage haben. Damit ist das Triebwerk, das auch die neue SS-Baureihe antreiben wird, für weitere Senkungen der Abgas- und Geräuschnormen bestens gerüstet.

gehört - gesehen - gelesen

Aprilia RS 250 Max Biaggi

In Italien und anderen Ländern wird die Aprilia RS nicht nur in der Lackierung der Rennmaschine von Loris Reggiani angeboten sondern auch in den Farben des Weltmeister-Motorrades von Max Biaggi in schwarz mit der Chesterfield-Werbung. Unverständlicherweise hat der deutsche Aprilia-Importeur diese Version nicht im Programm. Nun bietet der Suzuki-Händler Bodo Schmidt (Tel. 06887/2085) dieses Motorrad in der BRD an. Im Gegensatz zur offiziellen Aprilia hat diese Graumaschine eine um einen halben Zoll breitere Hinterradfelge und in der italienischen Auspuffanlage fehlen die Kats. Durch Änderungen an den Vergasern ist es Schmidt

gelingen, die Maschine in Einzelabnahme durch den TÜV zu bringen. Für den Italo-Import müssen 12.980 DM gezahlt werden, also 480 DM mehr, als für das offiziell importierte Modell auf den Händlertresen gelegt werden sollen.

Italjet Formula 125

Eigentlich sollte der exklusive Roller mit Zweizylinder-Zweitakt-Motor schon in diesem Sommer kommen, aber die Roller-Fans werden sich noch bis nächstes Jahr gedulden müssen. Italjet plant für dieses Jahr eine Produktion von 30.000 Rollern. Im nächsten Jahr sollen 50.000 Einheiten gefertigt werden.

Ihr Spezialist für ital. Motorräder Claus Carstens



Wir können die Highlights von Aprilia sofort liefern!

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

Vertragshändler für:

DUCATI



bimota

ARMEC

aprilvia

Gebrauchtmaschinenangebot: Cagiva River, keine Zul. 8400,- DM; Ducati 916 S.P. i. A. viel Racing-Zubehör 45.000,- DM; Bimota Supermono 18.400,- DM; 1100 Sport mit Auspuffanlage extra 17.500,- DM; Mike Hailwood i. A. 13.500,- DM; 748 S.P. 1600 km i.A. 29.500,- DM; 750 S 1A Zustand, i. A. 10.000,- DM

Piaggio 125 Sfera

Auf zwei Seiten stellt "Der Reitwagen" den neuen Viertakt-Roller vor. Acht Abbildungen gehören zu dem Artikel im Heft August/September.

Laverda 750 GTL

Auf acht Seiten befaßt sich "Motorrad Classic" in der aktuellen Ausgabe mit der Laverda 750 GTL, der Tourenversion der 750 SF. Mit elf Fotos ist der Artikel reich bebildert.

Ducati 748 Biposto

In einem Vergleichstest läßt "MO" die rote Ducati gegen die Kawasaki ZXR 750 R antreten. Sieben Seiten umfaßt dieser Bericht mit acht Fotos in dem September-Heft.

Cagiva F4 750

Auf zwei Seiten stellt "PS" in dem Heft Nr. 9/95 die sehnstüchtig erwartete Vierzylinder-Cagiva vor. Vier Fotos zeigen den Prototypen.

Cagiva W 16

In dem Heft Nr. 4 der Zeitschrift "Zweirad Aktuell", die kostenlos bei allen Aral-Tankstellen ausliegt, ist auf einer Seite ein Fahrbericht der Cagiva Enduro abgedruckt. Zu dem Artikel gehören vier Bilder.

Ducati M 600

In der österreichischen Zeitschrift "Der Reitwagen" kann ein vierseitiger Bericht über das kleine Monster nachgelesen werden. Fünf Fotos zeigen das Motorrad in dem Heft für August/September.

Husqvarna 610 TE Rallye

"Der Reitwagen" hatte die Gelegenheit, einen Vor-Prototypen einer Maschine fahren zu können, die später bei Rallies den anderen Einzylindern Paroli bieten soll. Der Artikel erstreckt sich über vier Seiten und ist mit fünf Fotos bebildert. Abgedruckt ist die Story in dem Heft für August/September.

Husqvarna 410 TE

In der September-Ausgabe vergleicht "motorrad, reisen & sport" sieben Enduros. Der einzige Vertreter aus Italien ist die Husqvarna 410 TE. Der Artikel umfaßt zehn Seiten und ist mit über fünfzig Abbildungen reich bebildert.

Moto Guzzi California

In der Serie Lesertestaktion äußern sich acht California-Fahrer über ihre Erfahrungen mit der großen Guzzi. Abgedruckt sind diese Statements auf etwas mehr als einer Seite in Heft Nr. 9/95 von "motorrad, reisen & sport".

Aprilia RS 250

Gut eine Seite nimmt ein Fahrbericht der RS 250 in der September-Ausgabe von "PS" ein. Hierbei handelt es sich um einen Italo-Import in Biaggi-Lackierung (siehe "gehört-gesehen-gelesen"). Drei Fotos zeigen das Motorrad.

Bimota Supermono

Drei Einzylinder-Motorräder läßt "PS" im aktuellen Heft gegeneinander antreten: Bimota Supermono, KTM Duke und MuZ. Skorpion Replica. Der Vergleich dieser Maschinen erstreckt sich über sechs Seiten. Die drei Konkurrenten werden von sechzehn Fotos gezeigt.

Bimota Mantra

Einen ersten Fahrbericht der im letzten Herbst auf der IFMA vorgestellten Bimota hat "PS" in dem September-Heft abgedruckt. Der Artikel erstreckt sich über zwei Seiten und ist mit fünf Fotos ausgestattet.

Laverda 750 SFC/650 Sport Ducati 750 SS/748 Biposto

Das Klassische gegen das Moderne: "PS" vergleicht die legendären Maschinen Laverda 750 SFC und Ducati 750 SS (Rundmotor) mit den aktuellen Modellen Laverda 650 Sport und Ducati 748 Biposto. Vierzehn Fotos zeigen die vier Maschinen in der September-Ausgabe.

Motalia Anzeigenmarkt

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

Aprilia

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

Benelli

Verkaufe Teile für Benelli Tornado 650 ES, Bj. 1972, Tel. 02163/47970

750 SEI, Auspuffanlage 6 in 6, chrom - Neuwertig- nicht montiert, FP 2.000,- DM, 02596/1335

Benelli 750 sei, EZ 77, 36 tkm, 6-2, guter Zust. o. dt. Brief, 5200,-, 05850/1229

900 SEI, Bj. 1989, fabrikneu, deutscher Brief, DM 15.500,-, 07235/8676

Benelli 500 LS z. Schlachten, 1000,-, 654 Motor, 500,-, Tel. 05850/1229

Suche Vorderradschutzblech von Benelli 900 Sei (letzte Serie), 04134/298

Bimota

Verk. YB 9, rot, ca. 1000 km, VHB 18.000,-, Tel. 07577/7875, Stefan

Cagiva

Cagiva 650 Elefant, Bj. 86, TÜV 1 Jahr, 50 PS, 42000 km, Ventile neu eingeschliften, guter Allgemeinzustand, Super Enduro, Preis: 4200,- VB, Tel. 04101/76326

Ducati

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

Ducati 916 S Biposto aus EG-Import, neu, mit Brief u. TÜV, Eintrag 98 PS möglich (Gutachten vorhanden), VB: 28.900,-, Tel: 06056/6991

Suche für Hailwood Replica NCR 2-Mann Höcker, FPS 3,5x18, WBO Schwinge, Tel. 04185/5698 nach 18 Uhr

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

Ducati Darmah SD, EZ 83, TÜV, 22000 km, blaumetallic Originallack, Drewitz-Hauptstromfilter-Umbau, White Power, 40er Dell'Orto, Contis, alles eingetragen, sehr schöner Zustand, neu bereift, DM 9.800,-, Tel. 0228/639150, Fax 0228/639102

KW-Ducati Speichenräder Borrani 2,15/2,5x18, Akront 2,15/3,00x18 Hoch, Spezialwerkzeug, Motorteile, FPS-Radsatz 450,- DM, Tank 750 S (breiter Rahmen) neu, Ersatzteile für Scarab-Bremsanlagen, Tel: 02271/54230 ab 15.00 Uhr

Für Ducati 900 SS, Bj. 90, 1 org. Kotflügel, rot, 100,-; 4 org. Blinker 50,-; Für Ducati 750 F1 org. Verkleidungsscheibe, 50,-, Tel. 030/8131609 ab 18.00

DUCATI RICAMBI WEIB

jetzt anfordern!




DM 15,- in Briefmarken

TEL. 06341/61071 FAX 06341/63987

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

Rahmen mit Brief (TÜV neu!) und Motor von 888 SP V sowie Motor 900 SS (360 km!) und viele gebrauchte Teile. Fa. Motech, Tel + Fax: 06126/3379

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**

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

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

Pantah 600 NCR, EZ 4.82, 15000 km, 620 ccm, 58 PS, 40 Delos offen, Verlicchi Gitterrohrrahmen, NCR Tank-Sitzbankkomb., NCR Voll-Halbschale ww., NCR 2-1, Marvic Räder 3,5x16/3,5x18, alles TÜV, VHB 8500,-DM, Tel. 07762/2984

750 Sport Ducati, Unfall Frontschaden, 27000 km, EZ 3.90, VHB 4000,-, 07762/2984

Verkaufe Ducati 125 TS (Königswelle), 125 ccm, Bj.: 1959, Farbe: rot, hervorragender Restaurationszustand, viele Neuteile, Preis: VB DM 4.200,-, Tel. 02241/66776 (Nähe Bonn)

Verk. f. 750-900 SS, '91-'95, orig. Nuda Halbsch. re + li neu, origi. Frontschb. neu, Alu Konsole f. Zusatzinstr. Für 900 SS K6W6 Doppelsitzbank original, neu, Boschscheinwerfer neu f. Darmah, S2, alles VHS, 07231/560213

Ducati 500 SL Pantah, rot-schw., Bj. 81, 46 PS, ca. 30 tkm, TÜV 6/97, Motor teilüberholt, SS-Halbschale, getönte Scheibe, NCR-Tanklg. m. Tankschnellverschluss, O-Augen, Gepäckbrücke, neue Rfn., Topzustand, VHB 6.000,-DM, 02309/77128 bzw. Mo.-Fr. 8.00-15.00 0234/9672681

750 SS + 900 SS, Bj. 91 (weißer Rahmen), 18.000 km + 9.000 km, 2. J. TÜV, Preis VB. 750 S + GT (Rundmotor), gt. Originalzustand, VB, Telef. 06843/1798

WP-Gabelfedern für 900 SS ab '91, neu, DM 120,-, Tel. 08035/4659 ab 18 Uhr.

NCR Trockenkupplung Pantah, Zyl. Köpfe NCR 34/40 Ventile und pass. Zyl. u. Kolben gegen Gebot, 07762/2984

transmoto - einfach V-stark

Spezialist für Kraft und Leistung

Tuning, Optimierung, Race-Parts für Ducati
Spezialisiert auf Kurbelwelleninstandsetzung (Rollen und Gleitlager),
Zylinderkopfbearbeitung, Nockenwellen

**Unsere Rennerfolge im Moto-Aktiv BoT Race, mit ersten und zweiten Plätzen
belegen die Qualität unserer Arbeit.
tmg-BoT Racing Team JBS Erfolge
Österreich, Zeltweg = 1. Platz // Nürburgring 8h Race = 2. Platz
Wir haben derzeit die Pole-Position**

**Kostenlose Tuning-Preisliste anfordern
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
Airbox 748,916(Rahmenverstärkung)	1200,- DM
Cockpit-Abdeckung 748/916	139,- DM
Kettenschutz 748/916	299,- DM
Nummertafelhalter mit Haltestern 748/916	350,- DM

und viele weitere Teile für alle Modelle ab Bj. 91

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

Preisliste kostenlos

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

Tausche Guzzi LMII Originalzustand gegen Ducati 750 S, Bj. 90, evtl. Wertausgleich, Tel. 06253/21120

Für 750 SS ab Bj. '91: Hi.-Radabdeckung, komplette Fußrastenanlage mit MFW-Alutrittsstücken, Sozusabdeck., rot, PS 15 Bremspumpe mit Alu-Hebel, Spieglerbremsleitg., rot elox., vorne, orig. Verkleidungsscheibe, 2 orig. Spiegel in rot, Trittsstücke vorne + hinten Sozus in Alu original. Ölkühlerhochlegungssatz mit Stahlflexleitungen. Komplett od. einzeln. Preis VHS, Tel. 04171/64772

Lampe 900 SS KW wie neu 150,-; Replica I Verkleidung kompl. mit Scheibe und Spiegel 500,-; Doppelsimplex für 1 Zyl. neu 200,-; Gabel 900 SS KW ohne Brücken aus Gespannumbau 400,-, 030/3825076

Verkaufe Ducati 900 SL, Bj. 92, 11' km, Preis 15000,- DM, Tel. 0861/64236 ab 17 Uhr

Verkaufe 1 Satz Räder für 250 Mark 3 Desmo, Bj. 69, guter Zustand, neu bereift, Tel. 04451/860673

450 MK3, Bj. 73, unverbastelter Originalzustand, 5000,- VB, Vento 350, ital. Innenleben, div. 1 + 2 Zyl. Teile abzugeben, anrufen, 030/3825076 abends

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
Stahlflexbremschläuche vorne. Für alle Modelle	169,- DM
Bremsscheibenumbau auf schwimmend DUCATI und YAMAHA, pro Paar mit TÜV	250,- DM
Krümmernumbau auf verbesserten Durchsatz	250,- DM
... sowie jedes Normal- und Racingteil für alte und neue Modelle.	

Großes Gebrauchtteillager!

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

Motalia Anzeigenmarkt

Motorinstandsetzung Totalrestauration Neu- und Gebrauchtmotorräder

desmo

DUCATI ERSATZTEILE SERVICE MOTORRÄDER

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

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

Verkaufe Ducati 900 SS, EZ 24.4.95, km-Stand 2000, DM 15.500, Tele. 04921/44618

Ducati 750 SS Nuda, Bj. 94, 15 tkm, viel Zubehör, VB 13000 DM, Tel. 05606/1324 ab 18.00

Verk. Pantah-Alazzurra-Teile, auch Motor 350 und 350 Elefant, 500, 600 Motor-Teile, Tel. 02464/2876

Wer möchte sich zwecks besserer Preise an Sammelkauf von Ducati beteiligen? Wir sind z. Zt. zu dritt und wollen zum Frühjahr 96 mehrere Ducs für den Eigenbedarf kaufen. Ob aus Italien oder BRD steht noch nicht fest. Modell und Ausstattung frei. Tel. 04407/20637 tags oder 0441/5090024 abends, Markus

DUCATI KÄMNA



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

Kennen Sie
unseren
Spezialteile
Katalog?



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

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

GT-Rahmen mit dt. Blanko-Brief 500,-
Drehzahlmesserantrieb mit eckigem
Deckel 150,-; Drehzahlmesser Veglia,
elektr. 150,-; orig. Veglia Competizione
(alt) 240,-; Königswellendeckel eckig
30,-; Schwingenklemmbacken neu je
30,-; Tankdeckel in Chrom, neu 30,-;
Aufnahmeflansch für Ruckdämpfer mit
Lagern 120,-; Hinterradschutzblech für
900 SS, original 90,-; Regler, 4 polig
80,-; Schwingenendeneinsatz/Verstell-
mechanismus je 30,-; Gabelbrücke
unten für 38 mm Marz.-Gabel (900 SS)
190,-; Tauchrohre für 38 mm Marz.-
Gabel (900 SS) 100,-; Gabelinnerein
für 38 mm Marz.-Gabel (900 SS) 50,-;
Gabeltragfedern für 38 mm Marz.-Ga-
bel (900 SS) 50,-; Armaturen für 900 SS
mit Loch für Öltemperaturanzeige zwis-
chen den Instrumenten 40,-; Instru-
mentenhalter für GT (nicht Abdeckung)
2 St. 40,-; Kolben 86,0 mm für SS, 2 St.
200,-; Lichtschalter für GT 25,-; Hand-
bremszyl. Brembo, f. 900 SS/76 voll-
Alu 120,-; Fußbremszyl. Brembo f. 900
SS/76, voll-Alu 100,-; Schraubkappe
für Handbremszylinder, voll-Alu 40,-;
Gummikappe für Tauchrohr 5,-, Tel.
0711/4570569

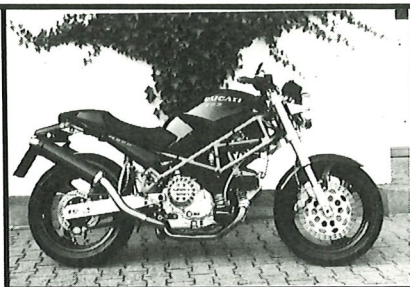
Suche Kröber Drehzahlmesser 4-Takt,
4-Takt Kröber Zündanlage, kpl. 2 Zyl.
dringend. 08622/1289 ab 8.00

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



Motorräder

Teile u. Restauration

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

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

Sommerschlußverkauf !

1 Satz Marvic-Verbundräder 16" für 851	600,-
1 Satz Brembo-Räder 900 SS, schwarz	1100,-
Pantah-Räder	ab 200,-
Fac-Dämpfer 900 SS/Pantah	330,-
Pantah Rahmen mit Brief	500,-
Verlicchi TT2 Fahrwerkskit (Rahmen, Schwinge, Alutank)	2100,-
Kurbelwellen 1 Zyl. neu + gebr. 2/350	
1 Desmokopf kompl. 450 cc	1700,-
350 SCR zum Rest.	ab 1700,-
Lacksatz 907 ie, gelb, kompl.	1800,-
Motor 907 ie, 4000 km	2600,-
Motor 450 Racer ohne Lima + Kick	1700,-
Moto Morini 500 Paris-Dakar	2500,-
Aermacchi 350 Ala d'Oro Replica, Neuaufbau	
10000,- oder in Teilen	
Italjet Formula 50 Roller neu o. Zulassung	3200,-
Ständig 20 Gebrauchte auf Lager	
TÜV, Tuning, Umbau	

Ducati "Pro Street", aufwendiger Umbau auf 750 SS Basis, EZ Sep. 93, org. 12000 km, viele X-tras wie: Alugabelbrücke mit 820 mm Dragbar, O-Augen, Doppellücklicht in Carbonverkleidung, off. Lenkungsämpfer, Sondersitz, alle Leitungen Stahlflex, Vorderradabdeckung Carbon, Rahmen kunststoffbeschichtet, Cockpit-Eigenbau (mit Carbon). Siehe hierzu Biker's Life März/April 95. Alles mit TÜV und bessere Optik als Monster. Preis 15.900,- DM, Tel. 09193/5772

900 M, Bj. 93, 27000 km, VHB 12.500,- Tel. 07654/7295

40er Verg. offen, Reifen neu, DM 14000,-, Tel: 02331/28398

860 GT, Bj. 75, 7/97, guter Zustand, geringe Laufleistung, 6600,-, Tel. 02233/400151

DUCATI PANTAH 350 XL, Reifen & \$ neu, sehr schöner, gepflegter Originalzustand, auch 27 PS möglich für 3.600,-; Fa. LUBBIKE Tel & Fax 0881/61059

Ducati 900 MHR, EZ April 81, SS-Umbau, Speichenräder, Conti, 40er Vergaser offen + weitere Extras, alle Originalteile, technischer u. optischer Topzustand, DM 15.500,- Tel. 01613710102 od. 07644/49301

Carbon-Töpfe f. 900 SL NP 1298,-, Tausch gegen Termignoni o. TÜV oder VB 850,-, 05242/34982 ab 15.00 oder auf's Band sabbeln

Hier inseriert - schon verkauft

900 Superlight, EZ 4/94, DNL-Garantie, 1 Hd., 5800 km, Carbontüte, 14.900,- DM, 05221/53677

LSL-Lenkungsämpfer 888/900 SS/SL/Monster, neu, mit allen Anbauteilen und TÜV-Gutachten, 280,-, 02151/786854 AB

Ducateile: Vorderradabdeckung für 750 oder 900 SS neu nagelneu lackiert 150 DM. Tel. 09193/5772

Neuwertige Superlight 2 Höckersitzbank mit 2 versch. Polstern zu verkaufen. Preis 630 DM, Tel: 07577/1392

Verkaufe Ducati 900 SS Nuda, Bj. 92, ca. 30.000 km, 180er BT 50 neu, Stahlflex Bremse + Kuppl., get. Scheibe, Dynojet + K+N, F1 hoch/tief, Surflex, pol. Gabelbr. + Bremsanker, Öltherm. auf Aluplatte. DM 12.499,-, 04171/75419

Ducati MHR 900, EZ 84, 6000 km, 1. Hd., Conti,

750 Sport, EZ 89, 44000 km, 1 Hd. Diopa Halbsch., Motor überh., div. Teile neu, TÜV neu, VB 8200,-, Tel. 07321/973074

Ducati Pantah 500 DM, Bj. 84, gepfl. Originalzustand, DM 4800,-, 07171/5791, 0711/692440/6491844

Verkaufe: 1 Satz Yokohama Slicks (vorn ca. 50%, hinten ca. 90 %) f. 900 SS VB 200,-, 1x Metzeler Z1 Front Racing 120/70 (ca. 50%) VB 100,-, Tel. 040/4602571

748 Biposto, rot, neu, 22.500,- DM, Tel. 089/9304955

Motor 900 SS '94, 4.000 km, VB 5.000,-; Scorpion 916, neu, VB 3.000,-; Scorpion 900/750 SS, neu VB 2.000,-; Rastenanlage 750/900 SS neu VB 300,-; Nuda Verkleidung "Race", sehr leicht, VB 450,-; Kabelbaum 900 SS 80,-; Brief 900 SS, EZ '94 1.000,-; Brief 750 SS, EZ '92 1.000,-; Höcker SL VB 300,-; Alu-Bremsscheibe hinten 750/900 SS/748/916 je 150,-, dazu Teflonbeläge Satz 20,-, Tel. 08681/9370 ab 18.00 Uhr

Ducati 900 SS, EZ 3/90, TÜV neu, 1A Zustand, viele Extras zusätzlich: 1 Mann Höcker Kevlar mit 2 runden Rückleuchten, Alu Schwung, polierte Töpfe A04/B04 usw., viele Eintragungen: ME Z1, Dragon, M 89 alles 180er, Höcker, Stahlflex, Nummernschild als Radabdeckung, Motor komplett neu gelagert, Köpfe überholt (Ventile + Führungen neu), gesamt 30000 km gelaufen, VHB: 9900,-, Tel: 09453/9043 abends öfter vers.

Verk. für 900 SS, Bj. 80, Campagnolo Räder, vorne MT 2.15 DOT 77, hinten MT 2.50 x 18 DOT 77. Für 1 Zyl. versch. Teile: Seitenständer + Luftplatte für Scr. Hinterrad neuwertig + Desmonockenwelle + Rahmen für Scr. + MK III D usw. auch Tausch gegen Duc. Teile + Werkzeug mögl. Suche: Doppel-duplexbremse ø 210, 36 Loch. Tel/ Fax: 09383/6223

Suche Verlicchi TT2 Rahmen mit Brief für 650 Pantah-Motor. Suche Erfahrungen mit TT2-Rahmen. Tel. 0681/730470

Motalia Anzeigenmarkt



Julius Ilmberger

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

Kohlefaserteile in Erstausrüsterqualität

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

Sämtliche Kohlefaserteile für 916/748
 und Supermono lieferbar

Suche orig. Armaturentafel für 900 SS
 KW, Bj. 80, sowie neuwertige Contis.
 Verkaufe Lederkombi zweiteilig rot/
 weiß mit Rückenaufschrift Ducati,
 schmale Größe, VB 250,-, Tel. 02161/
 663825

Ducati 900 SS Nuda, Bj. 3/94, 12500
 km, alle Inspektionen, Termignoni Alu
 Sportauspuffanlage, Öltempi, Ölküh-
 ler hochgelegt, Monsterschutzblech
 vorn, VB 14000,- DM, 05606/2753

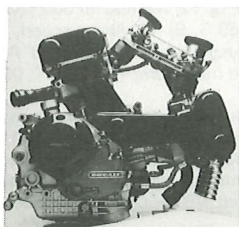
750/900 SS, rechte Nuda-Verkleidung,
 "Desmo"-Aufkleber (Bj. 91,92), opt. 1a,
 Tel.: 0511/2716275

Suche Brembo Radial-Handbremspumpe
 PR 17, Brembo Bremsscheiben 300
 mm, flottante oder 280 mm, flottante für
 KöWe. Angebote bitte an Tel.: 08143/
 8528, Fax: -6207

Pantah Verkleidung, Tank, Höcker, rot,
 kompl. 690,- DM, 02162/15744 ab 17.00

Suche Vorderrad Campagnolo 2,5 x 18
 für 900 SS Königswelle. Angebote bitte
 an Tel.: 08143/8528, Fax: -6207

Suche 2 Stk. Gabelstandrohre für Mar-
 zocchi Gabel, Länge 580 mm für 900
 SS KöWe, Bj. 79. Suche außerdem
 Schaltachse mit Zahnsegment, Kick-
 starterwelle, Kickstarter, Lima-Deckel
 mit/ohne Lima, breite Schwinge und
 Contis für o. g. Fahrzeug. Tel.: 08143/
 8528



SCHNYDER CORSE

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

POGGIOLINI Schrauben &
 Motor, Rahmen und Verkleidungs-Kits

MR Produkte Fußrastenanlagen & Spezialteile

FUEL INJECTED MOTORCYCLES

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

SCORPION & SIL Auspuffanlagen



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

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

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



Motalia Anzeigenmarkt

Im Vertrieb



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

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

GLANZPUNKTE SETZEN



Verk. Ducati 750 GT, Rundmotor, Kurbelw. und Zyl.Köpfe überholt, VHB 7700 DM, sowie Motor- teile rund, kompl. Rundmotor überholt, so- wie in Teilen, 1x 35 Ce- riani Gabel (MV Agusta) für Lookheed, Scarab etc. Bremsen, VHB, Tel. 04181/5447

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

Suche; Tausche Pro- spekte für Ducati 2-Zy- linder. Tel. 0821/716761

Suche Speichenradnaben und 4-Loch Flansche für Ducati 900 SS Königswelle. Tel.: 08143/8528

Ducati Königswelle 860 GTS, sehr guter Zustand, Neuaufbau 1991, Kickstarter, Motordeckel Kupplungsseite runde Form, Alu-Hochschulterfelgen, Silentium, Koni, geänderter Ölkreislauf, Sei- tenstütze, FP 8500,-, ab 20 Uhr: 02202/21567

Suche defekten Auspufftopf von 750 F1, Originalteil, Nummer sollte erhalten sein. Tel. 04171/50424, AB, rufe zurück

750 SS Nuda, Bj. 92, 24.000 km, große Inspektion, Surflex-Kuppl., offener Sammler, Stahlflex, Carbon-Abdeckungen, VB 9800,-, Tel. 02607/1075

Diopa-Höcker mit Polster, neuwertig für 750/900 ab Bj. 91 DM 450,00; dazu passend: Alu-Auspuffhalter, poliert, für Serienaus- puff DM 100,00, Tel. 07063/7775

Hinterradabdeckung für 750/900 SS aus Carbon/Kevlar, neu, 150,-, Tel. 05605/6121

Suche alles für F1, komplette Motorräder bis 10000 DM, Teile, Unfall, alles anbieten, 0821/716761

Verkaufe Motor 750 S, Bj. 72, komplett überholt (Kurbelw., Getriebe, Köpfe, alle Lager, Ölpumpe usw.) im Prinzip neu, 0 km, Belege vorhanden, überholt bei Rüdiger Kärna, inkl. ø 32 Dell'Ortos 8500,- ø 38 Marzocchi Gabelrohre (neue Führungen) 320,- ø 40 Dell'Ortos PHM 40 BD/BS mit Choke 370,-; Tank 750 S, Bj. 72, wie neu für 360,- (GFK); Hinterradbremse 750 S, Bj. 72, Nabe poliert, Belege neu, Trommel ausgedreht + Achse und 3" Akront-Hochschulterfel- gen (neu) komplett 650,-, T. 0511/804763

Ducati 900 SD Königswelle, neu lackiert, rot, Reifen neu, Baujahr 80, km 29500, Imola Alutank, Imola Höcker, Koni, Akront Speichenräder, Öchsenaugen, Auspuff, alles neu u. eingetragen, TÜV auf Wunsch neu, VB 10500,- DM, Tel. 08456/1421

Ducati 350 GTL, 2 Zylinder Twin, Bj. 76, ohne TÜV, opt. guter Zustand, Motor läuft, VB 1700,- DM, Tel. 05606/2753

Gilera

Suche Unterlagen für Gilera 150 Strada, Bj. 76, Werkstatthandbuch, Originalprospekt sowie Felgen, Sitzbank, Haltebügel, Kettenschutz und Blinker- und Rücklichtgehäuse, nur in gutem bis sehr gutem Zu- stand. Tel. 003388546813, Anrufbeantworter, rufe gerne zurück. Gibt es einen Gilera-Club oder einen Händler, der sich auf Gilera spezialisiert hat??

Strada 150 + viele Teile inkl. Neuteile, optisch gut, Motor muß gemacht werden, VB 1850,-, Tel. 040/ 7402617 oder 7401804



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

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

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

Motalia Anzeigenmarkt

Suche Gilera 150 Strada in Teilen oder komplett, Tel. 08225/2984

Hier inseriert - schon fast verkauft

Saturno 500, 89, 20000 km, Neulack gelb, Rahmen kunststoffbeschichtet schwarz, Motortuning, 50 PS, White Power Gabelfedern, italienischer Auspuff, 8200,- DM (Wer seine Kleinanzeigen auf den Anrufbeantworter spricht, sollte seine Telefonnummer nicht vergessen. Der Setzer)

Gilera NGR 250, '89, 2500 km gar., TÜV neu 7.95, sFr. 3300,-; Gilera 150 Tourismo 54, schwarz-rot, rest., fahrb. mit ital. Papieren, sFr. 4500,-, Tel. ab 20 Uhr 0041318392651

Gilera Saturno, EZ 3/90, 15.000 km, 42 PS offen, Kickstarter (Anlasser ausgebaut), Rahmendreieck freigelegt, 160er eingetragen, Inspektion, Zahnriemen, Hinterradreifen neu, FP 8500,-, Tel. 02202/21567

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

Verkaufe diverse Teile für 850 GT Cali. Topcase, Konis, Windschild etc., P. Steffan, 02324/31432

Verkaufe Speichenradsatz 120/17 + 180/17 komplett mit passender Schwingen, Tel.: 03501/48682

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

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

Le Mans I, Bj. 75, orig. Zst. + Lafranco eingetragene, 62800 km, 6900 DM, Tel. 07524/5793

Ich verkaufe meine "Flori"! V 65 Florida, ca. 26500 km, Bj. 92, TÜV 6/96, Koffer mit Trägern, Windschild, 48/27PS, Hinterrreifen neu, VB: 7000 DM, 0541/431084 (Claudia)

transmoto bietet an: Nockenwelle LM3, neu gehärtet für DM 179,-; 2x Nockenwelle P3, neu geschliffen und gehärtet für DM 199,-; Nockenwelle V7, geschliffen, gehärtet, 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 Zylinder-satz, LM3 orig. 20.000 km, kompl. für DM 199,-; Pleuelsatz, LM's, neu gerichtet und gebücht, für DM 300,- Etliche Sätze Rund-Zylinder, gebr. kompl. je Satz DM 150,- LM 1 u. 2 Teile, originales in Massen. Diverse Getriebeteile, Preis? Getriebegehäusedeckel 5-Gang DM 110,-; und vieles mehr!!! Tel. 02604-6166, Fax 02604-7458

Tausche Moto Guzzi-Buch von M. Colombo (italienische Ausgabe) gegen Gilera-Buch des selben italienischen Verlags. 04134/298

Für MG V7 verkaufe ich 1 Paar Blechkoffer mit Träger und integr. Blinkern (Bullereiausführung) 400 DM, 1 Seitenständer (der auch wirklich einklappt) 20 DM, 1 Paar Beinschilder (auch Bullereiausführung) 100 DM, Adresse Michael Pallacz, Grabenstr. 60, 52382 Niederzier, Tel. 02428/5565

Verkaufe Kabelbaum von Le Mans I für 75,- DM, 04134/298



april

Motorrad-Technik

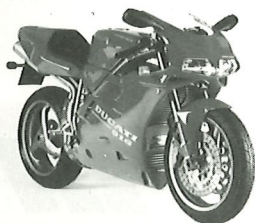
Ralf **SCHWEITZER** GMBH

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

Suche 1000 SP Motor. Biete LM 1, erste Version, Unfall, zerlegt (wegen Heckschaden) zum Teil gerichtet, Verkleidung + Schutzblech vorn neu, ohne Brief, VHB 5500,-, LM II Teile, ab 17.00 Uhr, 07242/6198

Cali III: Fahrschwingsattel komplett incl. aller Halterungen und Gepäckträger verchromt mit Sitzpad für Beifahrer. Problemlos zu montieren an alle Cali III. TÜV kein Thema, da nicht Eintragungspflichtig. Dabei ist auch ein gebogenes Alublech über Originalseitendeckel. So ähnlich wie bei P&W nur billiger. Komplet 850,- DM. Tel. 09193/5772

Cali-Teile: Gepäckträger komplett mit Koffern (neuwertig) 450 DM, Rücklicht-Blinkerkombination 125 DM, Blinker vorn a 25 DM, org. Spiegel li. und re. 25 DM, Sitzbank 150 DM, Kunststoffverkleidung unter Koffern schw. 60 DM Satz, Tel. 09193/5772

750 S3, 25000 km, zerlegt, Zyl. 88ø neu, kpl. außer Rahmen, 08074/8284 9-5

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

Sitzbankbezüge für 850 T, T3, SP I zu verkaufen. Preis incl. Porto/Verp. 60,- DM, Tel. 07531/16948

Verkaufe von LM3: Gabelbrücke oben 80,- DM; Gabelstandrohr 40,- DM; Gabeltauchrohr rechts 70,- DM; Innenschutzblech (grün lackiert) 25,- DM; Kennzeichenhalter 10,- DM; Spiegel (Serie) 6,- DM; Verkleidungsscheibe (Serie) 10,- DM; Kupplungsreißscheiben (bis Bj. '89, ca. 35 TKM, guter Zustand) 20,- DM; VDO-Öltemperaturinstrument mit Geber für Guzzi-Ölwanne 75,- DM; Einzel-Choke für PHF 36 (2 Stück a 6,- DM) 12,-; Gabelfedern (Serie) 20,- DM, Tel. 04134/298

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

Roadster IE



Moto Guzzi 2-Ventiler mit Weber Einspritzung

HTM Moto
GUZZI-SPEZIALTEILE

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

CONVERTEX, Aachen

Motalia Anzeigenmarkt

Moto Guzzi V 1000 G5, Neuaufbau w. California, schwarz, 34 tkm, Bj. 79, TÜV neu, Nebelscheinwerfer, hoher Lenker/ Scheibe, Koffer, Speiche, Zustand 1, 9500,- DM, 04103/2986

Le Mans V, EZ 8/88, TÜV 4/97, 52.000 km, 81 PS, rot, Originalzustand, 7.400,- 09406/1762 (ab 18.09. wieder zu erreichen)

Verkaufe Cali III C, dunkelblau, sehr guter Zustand, Bauj. 91, 9500 km für 11000 DM und SP 1000 NT blaumetallic 5000,-, Inzahlungnahme möglich, 05608/1453

Suche Guzzi V7, V7 Sport, S, S3 oder LM, auch defekt oder in Teilen. Verkaufte Schwinge von V7, 80,- DM, Tel. 05564/1415

LM III, EZ '89, unverbastelt, orig. Zustand, 25.000 km, Rf., Batt., Bremsen, Insp. neu, 2 Sitzbänke, rot, Sommerfzg., Garage, 2 Vorb., DM 6.850 FP, 040/7657277

T3, Ex-Polizia, Tank 1000 S, LM-Fahrradwerk, Bj. 80, TÜV 8/96, VB 6.500,-, Tel.: 05321/22709

Moto Guzzi Le Mans 1, EZ 77, viele Neuteile, 2 J. TÜV, guter Zustand, VB 7800,-, Tel. 02409/9388

Suche für MG LM 3-Speichen PVM-Felgen in den Größen 3,5x17/18 und 4,5/5,5 x 17/18 + entsprechende Hinterradschwinge, Zustand der Felgen egal, 04732/455

Verk.: LM II-Teile, alles außer Rahmen, Motor, Bremsen, Auspuff und Sitzbank. Suche: Seitenständer LM II. 05183/5675

Suche Gabelbrücke oben (LM 1), Verlicchi-Lenker Sport 35 mm, Stirnradsatz, Anlasserzahnkranz LM, Bremsenumbausatz (Doppelscheibe), Stahlflexleitungen, Jürgen Off, Ulmenweg 4, 72658 Bempflingen

Verkaufe Moto Guzzi V 35 Il Imola, EZ 83, 34.000 km, ital. Vers. plus E-Motor, VHB 3.500,- DM, Tel. 07221/988621

850 T, 74, zum Aufbauen, schlechter Zustand, komplett bis auf Lima und Anlasser, seit 9 Jahren abgemeldet, nicht fahrbereit, DM 3600,-, 02065/65876

Verk. Koffersatz für Nuovo Falcone, komplett mit Trägern, Schlössern und Schlüsseln. Guter Zustand, Chrom mäßig. 330,- DM, Tel.: 0511/281993

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

1000 SPI, TÜV: neu, EZ: 6/82, guter Zustand, runder Motor, neue Reifen, 16.000 km, blau-silbermetallic, Preis: 5900, 07156/21252

Verkaufe Guzzi LM II, Bj. 80, Umbau Classic + orig. Teile, gt. Zustand, km ca. 21000, FP 6000,-, Tel. 0821/702378 ab 19.00




Roller, Motorrad, u. Autoreparaturen aller Marken

STÖRK
Vertragshändler

Tel. 0761/ 462 63
Freiburg, Schönauerstr. 2

Exklusives Zubehör für Moto Guzzi "made by Stork"

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

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

Abdeckung für Schwingenlagerung 1100 Sport + Daytona, Alu poliert o. silber bzw. schwarz eloxiert, Stück inkl. MwSt. DM 45,-

1100 Sport "NEU"
Wir haben noch EINE!

Suche Unfall Moto Guzzi California 3 oder 1100, Tel. 0561/895317

LM I, Bj. 78, 950 ccm, Lafranconis, 40er Del offen, 48 Krümmer, Classic Umbau, VB 12500 DM, Tel. 0251/773974

Für LM 2 P&W Classic Halbschale, rot, mit Halter, Scheinwerfer und Gutachten, 500,-; Monza-Höcker, rot, 1/2-Mann, mit Halter, Rücklicht und Gutachten, 400,-; Ago-Vollverkleidung 100,-; LM II Originalverkleidung, weiß, Tel. 07021/2462

Le Mans III, Bj. 83, original Zustand, weiß, Preis VB 6900,- DM, Tel. 07531/16948

Suche Bremsscheiben vorne T3, Cali II, Schutzbleche Cali II, Flanschsatz vorn, breit, Sturzbügel, Drehzahlmesser, Motor und Getriebeteile 850 T3, Tel. 04281/6559

>> Le Mans <<

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

LM I Racer, Bj. 76, Näheres am Telefon	
LM I, orig., Bj. 77	6500,-
V7 Sport, restauriert	8900,-
850 GT California, restauriert	12500,-
LM IV, Umbau, sehr schön	9500,-
LM II, zerlegt, komplett	2900,-

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

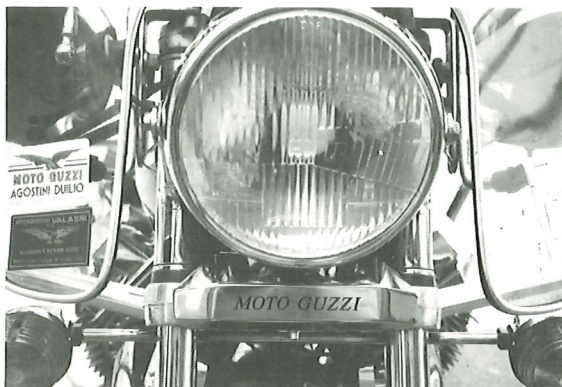
Bleifreiumrüstung
für Moto Guzzi DM 699,00!

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



Regler für Moto Guzzi Cali 3 i.e., Tel.
0791/59555



Guzzi Ducati

Gschwenderstr. 24 73577 Birkenloh
Tel: 0 71 76-37 29 * 0 71 76-13 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!

transmoto bietet an: Bremskörbefür
Originalbremssscheiben LM 1-3 Satz
für 60,-; 2 x Handbremspumpe PS
16 mit Behälter für 190,-; 2 x Hand-
bremspumpe PS 15 mit Behälter für
nur 172,-; 2 x Handbremspumpe
PS 15 ORO, oh. Behälter für nur
189,-; 2 x Bremszange P 08, neu für
je DM 199,-; 2 x Bremszange P 430/
34C, Vierkolben, je 415,-; 2 x Fuß-
bremspumpe PS 12 (druck) ohne
Behälter für 95,-; Auspuff-
krümmer, V2A poliert, neu,
passen auf alle Guzzis,
Satzpreis DM 340,-; Neue
Auspuffköpfe, S28, chrom
1x, LM 1 schwarz 1x, je-
weils rechts DM 85,-; 2
Sätzetmg-Ansaugstutzen
Alu, poliert, gerade für
40er Verg. 129,- Aludeckel
für PS 13 Bremspumpe für
DM 29,- Lafranconis, 40
mm, LM 1, schwarz, 4 Mo-
nate jung, Satz für DM
419,-; Schalthebel und
Wippe 850 GT, neu, für
DM 199,- Gasgriffe Tom-
maselli für alle LM's für
nur 69,-; Tel. ab 19 Uhr
02604/6166, Fax: 02604/
7458

VV - F&K ähnl. Stucchi u. 850er Zyl. m.
Kolben, ca. 10000 km z. verk. od. Tausch
gegen Batt. Kast. unter Getriebe mit
Hauptständer, Tel. 0201/202969, Frank

Suche: Scheibe mit Halterungen für T3
Cali, Chrombügel f. Sitzbank T3 Cali,
original Koffersatz, WBO Alutank kurz,
Chromring f. Scheinwerfer z.B. T3,
Konis f. Tourer z.B. T3, SP, Tel. + Fax
09131/450252

MOTO GUZZI
Vertragshändler



**im Raum Osnabrück
W. Nauber**

Eisenbahnstr. 6 (Gewerbegebiet)
49176 Hilter

Tel./Fax 0 54 24 / 3 87 07

**Gebrauchtteile/An- und Verkauf
von Unfallmot. u. Teilen
BAB A 33 Abf. Hilter**

Motalia Anzeigenmarkt

1 Satz Lafranconi Riservato Competizione für LM 1/2, Chrom müßte aufgebessert werden, mit Interferenzrohr zus. 180,- DM, 1 Stück Lafranconi Riserv. Competizione rechts, schwarz für 70,- DM, 06834/56609

MG Florida, Bj. 87, TÜV 7/97, 52000 km, perlmuttweiß, Verschleißteile, Kupplung neu, Köpfe überholt, VB 4900,-, C. Wybarnatz, Spessart Str. 10, 63512 Homburg

Schweren Herzens abzugeben: 1 Satz Lafr. Comp. chrom f. LM, Vorschleif. Cali II chrom, Einzels. IMT mit verchr. Rückl. CEV, Regler Bosch neu, dito gebr., Zündverteiler LM 3 kompl., Alu-Trichter kurz m. Sieb f. 36er, Anlasser Bosch, Gabel LM 3, Schwinge LM 3, Drehmomentnocke, Heckbügel v. LM 3 DMB 1000; Preise VHS; Tel.: 08681/45360 (ev. Anrufb.; rufe zurück)

Moto Guzzi V 35, Bj. 79, 50.000 km, TÜV 7/96, m. vielen Neuteilen, 3750,- DM, Tel. 08142/6507



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

Zum Beispiel:

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

Guzzi California III Einspritzer, Baujahr 8/91, 18.000 km, viel verchromt, top Zustand, viel Zubehör vorhanden, TÜV neu, DM 13.800,00, Tel. 06150/84419

Suche: gut erhaltene Bremsscheiben vorne LM III, Konis LM II, Schwinge LM II, Kardanwelle LM II, evtl. Sportfußrastenanlage LM III (keine Moto Italia), Oliver Schneider, Tel. 02739/6170

Jede Menge Guzzi-Ersatzteile, Zubehör direkt aus Italien.

-Täglicher Versand in alle Ecken der Welt-

Bitte unbedingt unsere Preisliste anfordern:

MTS-Ricambi

Huntloser Straße 105

26203 Wardenburg/Astrup

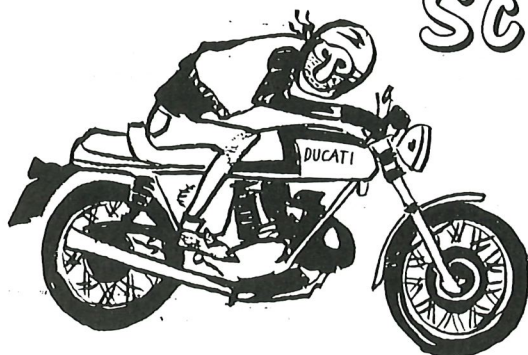
Tel. (0 44 07) 2 07 18 * Fax (0 44 07) 2 07 17

Direkt an der A 29

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

Motor 1000 ccm, Bj. 92, 4000 km, 67 PS, bleifrei, komplett einbaufertig mit kontaktloser Zündung, Lima, CDI, Kupplung etc. 4800 DM VB, Getriebe, Bj. 92, 4000 km, einbaufertig, 1480 DM VB, Anlasser Valeo 330 DM, 04803/496

Suche Moto Guzzi V Modell bis 4000 DM und Guzzi Roller Galetto, Tel. 0221/531114



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

transmoto- *einfach V-stark*

Spezialist für Kraft und Leistung

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

Speichenräder ? Ja, sobald Akront wieder lieferfähig ist, werden wir wieder welche anbieten.
Verteilerdeckel mit Fensteröffnung, der absolute Hit aus poliertem Alu, Stück für DM 119,--

Wir machen einiges anders, immer ein bißchen mehr und meistens besser !
Top-Service im Dienstleistungsbereich ist bei uns nicht nur heiße Luft, sondern ein versprechen gegenüber unseren Kunden.

187 Dienstleistungen im Bereich von Motor-Optimierung, Tuning, Instandsetzung warten nur darauf, von Euch genutzt zu werden. Vergleicht den Umfang unserer Leistungen, den Preis, die Ausführung. Wir sind bestens gerüstet für Eure Wünsche. -- Laßt Euch kostenlose Angebote erstellen!

Beispiel:

Kipphebel verschlissen? Wir machen sie wieder wie neu. Alte Büchsen raus, Bohrung hohnen, damit alles ganz genau und glatt wird, neue Büchsen einkleben (ein späteres Wechseln ist superleicht), passende gehärtete Kipphebelwellen mit genau passendem Maß und im richtigen Reibwert dazu. Das hält nicht nur länger, da klappert auch nichts mehr! Die Bearbeitung für 4 Hebel. incl. 4 harten Wellen kosten nur DM 399,--

Nockenwelle defekt? Wir machen sie wieder fit. (schleifen/härten/polieren) DM 170,--

Nockenwelle zu brav? Wir schleifen sie um in Richtung Drehmoment oder Leistung, DM 295,--

Kurbelwelle defekt? Wir schleifen das nächste Maß mit korrekten Radien ein, härten sie, polieren die Lagerstellen.

Bei defektem Pleuellagerzapfen, incl. 4 passenden Lagerschalen nur DM 410,--

Bei defekten Hauptlagerzapfen (2), incl. passenden Lagerschildern nur DM 610,--

Schwungscheiben und Kurbelwellen feinwuchten? Kein Problem für eine Dynamics y-x. DM 250/450,--

Pleuelsatz richten, ausbuchen und kugelstrahlen? DM 190,--

Motorinstandsetzung = Motor zerlegen, innen reinigen, vermessen und montieren, incl. allen Dichtungen und Wellendichtringen für nur DM 699,--

Getriebeinstandsetzung = Getriebe zerlegen, vermessen, innen reinigen und montieren, incl. allen Dichtungen und Wellendichtringen für nur DM 399,--

Endantriebinstandsetzung = Endantrieb zerlegen, vermessen, innen reinigen und montieren, incl. allen Dichtungen und Simmeringen für nur DM 299,--

Verschlissene Teile und Ihre eventuellen Wünsche an tmg-Teilen werden berücksichtigt und zusätzlich berechnet.

Wir errechnen immer vor der Montage einen Kostenvoranschlag und setzen uns mit Ihnen in Verbindung!!

Blah, Blah, Blah, !? oder lieber Bleifreumbau mit Topqualität? Blitzschnell, innerhalb 8 Tagen !!!

Wir bieten Bleifreumbau der Köpfe mit tmg-Ventilen, Super-Ventilführungsmaterial, gepanzerte Serdi-Ventilsitzringe, Köpfe partikelstrahlen, Kanäle optimieren, planen und auslitern der Kalotte, Vacuumkontrolle der Sitze für einen Satz Zylinderköpfe für DM 799,--

Doppelzündung? ohne bei jedem Zündkerzenwechsel die Ölleitung entfernen zu müssen? ohne Fummelei?

Na klar, das können wir anbieten, für eckige Zylinder DM 595,- und runde Zylinder DM 295,- je Paar!!

>>>>Auf unsere Dienstleistungen und Arbeiten gewähren wir 6 Monate Garantie.<<<<<

Jetzt ist sie da, die neue, große tmg-Tuningliste! Sofort anfordern, kostenlos!!!

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

Tuning- und Umbauberatung 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

Motor- und Tuningteile gesucht, 02305/
34374

LM I, Bj. 75, 1000 ccm, Lafranconi,
offene Trichter, 109 Phon, Borrani,
Koni, Ochsenaugen, offenes Rahmen-
dreieck, Batterie unten, Alucocpit, Ta-
rozzi Rasten, Stahlflexbremsleitung,
Farbe schwarz, 100% VA Schrauben,
TÜV auf Wunsch neu, VB 9800,-,
05021/5778 ab 19.00

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

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

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

Moto Guzzi Gebraucht-Teile: Tank V
35 II mit kl. Beulen DM 80,-; Hand-
bremse mit Pumpe V 35 I DM 120,-;
Sitzbank V 35 Imola mit Büzel DM
110,-; linker Zyl. Kopf Imola (d) mit 2
Federn und 1 Ventil DM 250,-; rechter
Silentiumtopf für Imola DM 60,-; Ta-
cho V 35 mit Beule am Ring, aber
funkt. DM 50,-; Schwinge V 35/50 kl.
Kratzer DM 140,-; Stoßdämpfer (Serie)
V 35, schäbig, aber dicht DM 50,-; Tel:
09131/717804

Verk. Valeo Anlasser, Preis VB, Tel.
02951/91294

André Pierre Vaut

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

Ersatzteil-Service

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

ANGEBOT !

650 TT, 7000 km	4.600,-
650 NTX, 17000 km	4.600,-
V-50 rot	2.800,-
V-35, silber	2.800,-



Ralf Tholen

Ersatzteile und Zubehör für MOTO GUZZI

Zubehör aus VA

Motorhaltebolzen, Bremsleitungen,
Instrumentenkonsolen, Auspuffschellen,
Rahmenabdeckungen, Krümmerflansche,
Instrumentengrundplatten, Kotflügel,
Zylinderschutzbügel, Batteriekästen

Informationen anfordern

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

1 Satz Lafranconi Reservato Competi-
zione, italienisch verchromt (leider),
techn. o.k., optisch müßten sie aufpo-
liert bzw. neu verchromt werden, mit
Interferenzrohr für LM 1/2, paßt auch
bei LM 4 zus. 180,- DM, 06834/56609

Wir suchen noch Zuwachs für unsere
Guzzi-Gruppe, keine Vereinsmeierei,
gesellige Touren, meist Sonntags, Info
unter: 04192/2890 (ev. AB)

Suche günstig SP 1000 Getriebe, Tel.
0641/34724 ab 18.00

Vario-Sitzbank LM 1-3, neu, 450,- mit
ABE; 1 Kennfeldzündanlage DMC, ½
Jahr alt 450,-; Tel. 040/5504842

Verk. M.G. V7 Polizia, Bj. 70, 30 TKM,
weiß, 2 J. TÜV, Trittbretter, Batt. neu,
VB 5.600,-, Tel: 02065/24832

Moto Guzzi V35, Bj. 79, rot, ca. 25 Tkm,
TÜV neu, Italienversion, DM 3.200,-;
Tel: 09131/717804

Moto Guzzi V 35 Imola, Bj. 80, rot, ca.
26 Tkm, TÜV neu, Italienversion, DM
3.500,-, Tel: 09131/717804

Cali 3 i.e., Bj. 92, 11.000 km, Speiche,
Scheibe, Stahlflex, Hepco + Becker-
Träger, VHB 13.500,-, 06157/2263

Motalia Anzeigenmarkt

Daytona 1100, EZ 8.94, 5500 km, Preis
VB ab 19.00, Bruno, 06224/77672

Suche Bremsankerplatte V7 Sport vor-
ne rechts und Magni Schwinge ge-
braucht, Tel. 02382/3380 ab 20.00

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

Satz Speichenräder für 1000 S, Cali 3
etc. kompl. mit Scheiben u. Steckach-
sen 890,-; 2x Kreuzgelenk neu Stk.
140 DM; 1 Satz Bitubo 150 DM; Brems-
zangen Satz vo. + hi. zus. 350 DM u.
div. Cali 3 Teile, Krümmer 2x, Auspuff,
Sammler, etc, 04803/496

MG 1000 S, 81 PS, 7/92, 16T km,
Transk.-Kuppl., Silent-Hektik-Z., KVT-
Sportrastenanl., Wirth-Federn, Car-
bon Schutzblech, Doppelscheibe,
Spiegler, Einmannbank, Michelin 89
X-110 u. 130 eingetr., 1A, VB 15500,-
02751/7339, alle orig. Teile vorh.

Cali II, EZ '84, Unfall '90, Wiederzu-
lassung 9/93, TÜV 9/95, komplett, je-
doch ohne Motor, Getriebe sowie En-
dantrieb zu verkaufen. Viele Neuteile
wie Tank, vollverchromte Kotflügel,
Sturzbügel, Seitendeckel usw. Evtl.
auch in Teilen oder Tausch gegen 1
Zylinder Guzzi, wie Stornello, Lodola
oder Seitenwagen für V7 Spezial.
07672/4651 19.00 - 21.00 Uhr

Tausche Cali II, EZ 83, 35 tkm, II.
Hand, schwarz, fast original, gegen
LM III in ähnlichem Zustand, Tel. 040/
6725224

Verkaufe LM II, Classik-Umbau, Wert:
14000 DM, VB: 13200 DM, Bei Inter-
esse Fotoinfo, Tel. 0491/72899

Verk. Moto Guzzi LM III, 76 PS, 50
Tkm, EZ 85, TÜV neu, Däs-Umbau,
Lafranconis, offene Trichter, Konis,
Rahmendreieckfrei, Stahlflex, erleich-
terte Schwungsscheibe, Alu-Instru-
mente, Halbschale, Höckersitzbank 1/
2 Mann, Bremsmomentabstützung,
u.v.m. Topzustand, Reifen neu, neu
lackiert, Alu/gelb, VHB 9800 DM,
04631/7633

Verk. für Cali 3 kompl. Gabelholme
(16000 km) weg Gespannmbau,
550,- DM, Tel. 030/6621209

LM3 Tank, rot, VB80,- DM, Tel. 05252/
6854

escher



Italianische Motorräder

Barbara Escher
Südkirchen
Unterstraße 70
D-59394 Nordkirchen

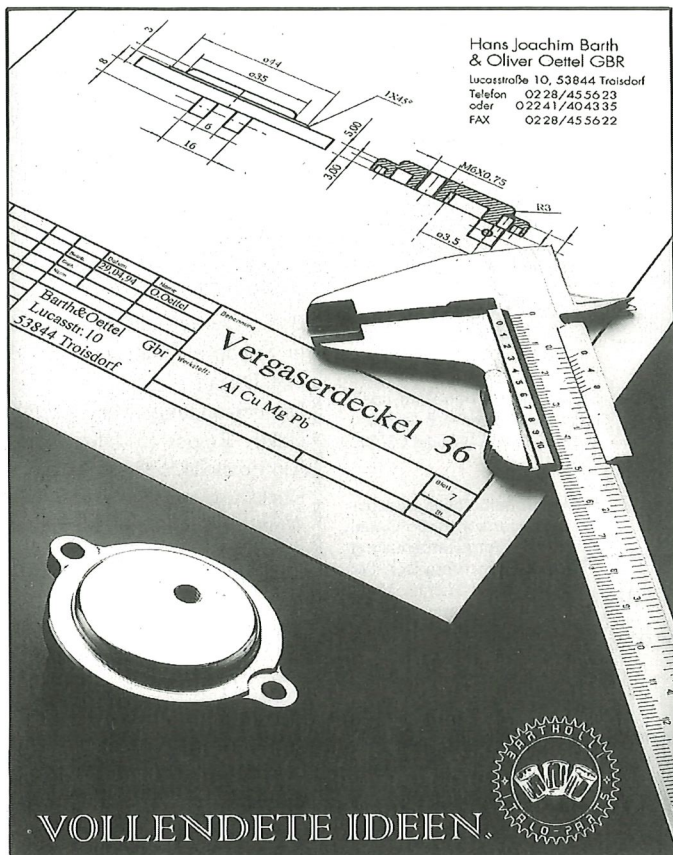
Faszination MOTO-GUZZI

- 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 IV
Le Mans IV
850 T
T3
T3
T3
T4
California T3
California II
California II
California II
California III
V 1000 G5
V 1000 G5
SP 1000
SP 1000
SP 1000
SP 1000 II
V 1000 Convert
V7 Spezial
V7 Spezial
V7/GT California
V7/700
V7/GT
V 65 Florida
V 65 Florida
V 65 SP
V 75
V 35 II
V 35 C
V 50 II
Nuovo Falcone
Aironi Turismo
Aironi Sport
4x Nuovo Falcone zum Herrichten
rot/schwarz, 38.700 km, Bj. '76, 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/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/rot, 16.000 km, Bj. '76, Speiche u. Koffer, orig. TÜV
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, 42.000 km, Bj. '86, orig. sehr schön, TÜV
weiß, 38.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
rot, orig. Lack, 27.000 km, Bj. '86, TÜV
schwarz, 54.000 km, Bj. '87, 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, 43.900 km, Bj. '82, orig. Zustand, TÜV
dunkelrot, 50.200 km, Bj. '84, sehr gepfl., Koffer, 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, 42.000 km, Bj. '71, nicht fahr., Rest.Obj.
schwarz, 34.000 km, Bj. '73, orig. TÜV
blau, 61.000 km, Bj. '71, Behördenfhz., fahrbereit
rot, 66.000 km, Bj. '73, Rest. Objekt, orig., ni. fahrber.
schwarz, 39.000 km, Bj. '86, orig., - top Zustand -, TÜV
perlmutt-weiß, 26.000 km, Bj. '86, orig. Zustand, TÜV
silber, 25.000 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., Lenkervklg., TÜV
rot/weiß, 40.000 km, Bj. '72, civil, orig. Lack, top Zust., TÜV
250 ccm, Bj. '48, alles orig., fahrbereit
250 ccm, 23.000 km, Bj. '50, Smith Tachom.

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 Oetzel GBR
Lucasstraße 10, 53844 Troisdorf
Telefon 0228/455623
oder 02241/404335
FAX 0228/455622

Moto Guzzi Gebraucht-
teile: Lenkerverkleidung
V 35 rot mit Scheibe DM
80,-, dto. SP silber DM
80,-, Gepäckbrücke V35
Rohr DM50,-; dto. Druck-
guß DM50,-; Tel: 09131/
717804

Scheinwerfer orig. LM I
gesucht. 02327/17509
(AB)

Moto Guzzi V7 Sport, un-
restaurierter, gepflegter
Originalzustand, 34000
km, 9000,- DM, Tel.
02151/736807 ab 20 Uhr

Suche LM I, II oder III,
möglichst günstig, auch
defekt, bitte alles anbie-
ten, Tel. 04193/94268

Le Mans III, Bj. 82, 20
tkm, Lafranconis, offene
Trichter, Vollverkleidung,
1/2 Mann Wechselhök-
kersitzbank, Stahlflex, al-
les eingetragen, rot-
weiß-grün lackiert, alle
Originalteile, auf
Wunsch Cockpit mit weiß-
en Veglias, weitere Ex-
tras, VHB 8300,- DM,
Tel.: 06741/7760, evtl.
Anrufbeantworter

Tausche Valeo-Anlas-
ser, neu, original ver-
packt, gegen 18" Hinter-
rad (T5, Le Mans II), evtl.
Wertausgleich. Tel.:
0231/791776 AB

Cali 3, Vollverkleidung, Speichenräder,
3 Koffer, 16000 km, neu bereift, Zu-
stand sehr gut, 9500,-, Tel. 09392/8743,
dienst. Di.-Fr. 09371/3363

Suche LM 3-5 Drehzahlmesser, auch
defekt, alles anbieten. Tel. + Fax 07742/
7235

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

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

Rastenanl. LM 4 orig. 100,-; 4 Blinker, rund, schwarz (T3, Cali II) 40,-; Öl-druckmesser neu (Racimex o. Geber) 30,-; Interferenzrohr LM III, wie neu 40,-; Gabelfedersatz neu (LM 4, LM 1000) 40,-; Satteltaschen Nylon, schwarz (v. Frank Thomas) neu 80,-, Tel. 02202/ 85496 öff. vers.



**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

Moto Guzzi Teile (Mille): 2 Pleuel, neuwertig wegen Umbau VHB 600,-; Moto-plat-Elektronikzündung komplett abzugeben VHB 400,-, Tel.: 05404/1253

Verkaufe Moto Guzzi 250 TS bzw. 250 2C-Ersatzteile u. a. Moto Guzzi-Rahmen mit Papieren, Motor und vieles mehr. Tel. 02241/404335

Suche V 35 Imola od. V 50 Monza, bis max. 1500,-, Tel. 0451/65758

Verkaufe LM I, 1000 ccm mit Nockenwellenschaden, Komplett-Umbau 1994, Speichenräder Akront 120/70 - 160/60 17, Stahlflex-bremsleitungen, Lafranco-ni, Federbein FAC, Fußrasten ???, Vollverkleidung - rot, Sitzhocker 1/2 - rot, Veglia Instrumente, weiß, ??? ?? kunststoffbeschichtet usw., Angebot unter 0211/9242234 (Schreibt Eure Kleinanzeigen bitte-le-serlich. Der Setzer)

Suche Motor für Le Mans I, mit Leistungssteigerung, Telefon 0211/9242234

Sport 1100, rot, neu, 0 km, noch nicht zugelassen, VB 16400,-, Tel: 06031/718410 oder 06032/ 71751

Suche Gabelbrücken Marzocchi 38ø oder komplette Gabel und Vergaserbedüsung für 36er Vergaser, LM 3, offene Trichter. Verk. Drehzahlmesser und Tacho für LM3 und G 5, Tel. 07308/5502

Suche für V7 Sport Schalthebel, Fuß-bremshebel, Hinterrad-nabe, evtl. komplettes Rad und Endantrieb, auch Einzelteile, 040/ 6409567

Junge Frau sucht Spei-chenräder für Mille GT, Tel. 02941/82555

Nuovo Falcone, teilre-stauriert, zerlegt, Koffer, Bein-

schil-neuteile, VB 2100,- DM, 06405/6328

Verkaufe V 35 Imola I Motor. Suche Kurbel-welle V35 Imo-la II, Tel. 02151314624 nach 18 Uhr



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

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

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

Neu- und Gebrauchtmotorräder

z.B.:

1100 SPORT, getunt	DM 17 590,-
LM 2 1000 ccm, 40er Delos, Stucchi VVK	DM 6 700,-
LM 3 Bj. 86 neu aufgebaut, top 1000 SP	DM 8 900,-
Verkaufe aus Umbau, LM 2 und LM 3 Teile.	DM 5 200,-
Neuteile:	
40er VA Krümmersatz	DM 280,-
Alu Deckel Lima	DM 84,-
Speichenräder, VA Speiche, breite Flansche	DM 1150,-
40er Lafranco-ni, Krümmer 2 teilig, schwarz	DM 630,-
Endtöpfe LM 1/2	DM 430,-
Verteilerdeck. m. Sichtfenster	DM 109,-
Ölfilter Stück nur	DM 8,-

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

Motalia Anzeigenmarkt

MOTO GUZZI

ITALY-BIKES

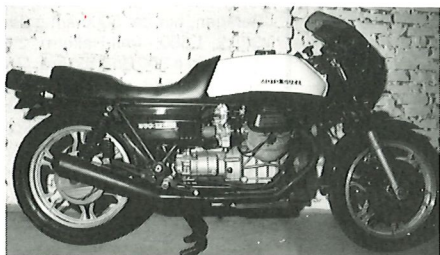
DIREKTVERMITTLUNG * VERSTEIGERUNGEN

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° Serie
Rah-Nr. 13040 10000 DM*

Moto Guzzi Le Mans 1

77, guter orig. Zustand, TÜV 7700 DM

Moto Guzzi Le Mans 1

78, 26.000 km, einfach super, orig., TÜV ... 9500 DM

Moto Guzzi Le Mans 3

82, 35.588 km, rot, Marzocchi, 44er, TÜV.. 6700 DM

Moto Guzzi Le Mans 3

81, 43.000 km, Stucchi-Vollv., Lafra., TÜV 5900 DM

Moto Guzzi Le Mans 3

82, 46.928 km, Tommaselli, Lafra Comp 4500 DM

Moto Guzzi California 2

84, 53.000 km, schwarz-chrom, TÜV 8900 DM

Moto Guzzi T3 California

76, 26.000 km, Bestzustand, original, TÜV 9500 DM

Moto Guzzi V7 850 GT

73, Motor 20.000 km, kompl., original 6900 DM

Laverda 750 GT

69, original, nicht komplett 2900 DM

Angebot des Monats !

**Kompl. VA-Auspuffanlage (Mistral) für LM 1-2-3,
mit Classic- oder Superbikeendtopf,
ohne TÜV 799 DM (TÜV möglich)**



Doppelzündung pro Kopf 125,- rund
150,- eckig

Schwungmassenerleichterung
incl. wuchten 250,-

**Motoroptimierung +
Tuning**

1200 ccm für Daytona
über 120 PS, komplett 2.980,-

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

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

Suche Moto Guzzi V 1000 I Convert, Zustand egal.
Tel. 0043/5223/8536

LM II, Bj. 80, km 53000, 1. Hand, optischer Orig.
Zust., Lafrc. eingetragen, Transc. Kupplung, VB
7900,-, 0711/7979460 od. 0711/7598665

Moto Guzzi LM IV, EZ 87, TÜV 96, km 60000, P+W
Halbsch., Stahlflex, Moto Italia-Fußr., VA-Cockpit,
Bleifreimbaum, neue Reifen, technisch und optisch
guter Zustand, DM 8750,-, Tel. 05054/8090

LM III, Baujahr 84, TÜV 97, komplett umgebaut, 948
ccm, 76 kw, 109 Phon, WBO, KVT, P+W 1+2,
Schajor, White Power, Koni, DMC Kennlinienzün-
dung, Akront 2,50 + 3,00, 110 + 140, Lafranconi
Sport, Preis VB 13800,-, Tel: 040/7425040

Verk. Quota, grünmet., EZ 4/95, 6500 km, H. u. B.-
Träger, Mot-Schutz., WP, Zub. Auspuff (MAB), Öl-
Temp., noch Garantie. Preis: VS. 04302/721

Cali II, Bj. 87, schwarz, Speiche, Konis, Top-Case,
Stahlflex-Bremsleitungen, 68' km, Langstreckenfahr-
zeug, 1a Zustand, FP 12000,-, 09367/1626, Andy
verl.

Tausche 5,5"-Speichenfelge mit MAX-Schwinge ge-
gen 4,25"-Felge mit LM IV, evtl. LM III-Schwinge,
Tel: 07045/3458

LM 4, Bj. 88, Bleifrei, Stahlflex, LSL-Lenkungsdämp-
fer, verstellbare Bitubos, 18 Zoll, neue Reifen, Lima,
Kupplung, Tank neu lackiert, VB 8000,-, 05191/5278



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

Moto Guzzi LM 1, Bj. 80, 43 tkm, Neu-lack Britisch Racing Grün, Rahmen rot, Motor vor 1800 km kompl. überholt, mit Belegen (MTS Ricambi) perlengestrahlt, TÜV 6/98, 1a Zustand, FP 11000,-, 05606/2753

Nuovo Falcone: Suche Telegabel (Federbeine vorne kpl.); Biele Vorderrad (neu !). Tel. 0861/13094

LM3 Classic, met. grün, Bj. 4.84, 2. Hand, Einmann- u. Valpolini, Verlicchi m. Ochsenaugen, Veglia weiß, zurückverlegte, Speiche mit Metzeler 90 %, offene Vergaser, Lafras, Rahmendreieck frei, Gabelfedern u. Konis neu, Stahlflex v. u. h., Originalteile, und viel mehr, alles verchromt, top Zustand, TÜV auf Wunsch neu, VB 9.900 DM, Tel. 09401/51383 abends

LM I Umbau: 3,5/5,5"-Speichenfelgen, FI-Gabel ø 40, Brembo 4-Kolben + Graugußscheiben "schwimmend", Momentabstützung hinten, 90-er Zyl., Carrillo-Pleuel, Nockenwelle, Einscheibenkuppl., Doppelzündung, 40-er Dell'Orto u. Lafranconi (u. einiges mehr), alles TÜV. Preis VHB oder Tausch gegen Ducati, Mo, Fr u Sa erreichbar unter 07045/3453 ab 18.00 Uhr

Private Kleinanzeigen sind in der Motalia kostenlos!

LM III Scheinwerfer + Halterung 100,-; Sitzbank LM III 75,-; gr. Ölwanne Transconti 640,-; Brembo Vier-Kolbenbremszangen d'Oro, gefräst mit neuwertigen Belägen, nur ca. 5000 km gelaufen, 2 Stück, 1.600,- (mit Haltern); 2 Brems-scheiben ø 300 Brembo oro, Grauguß, schwimmend, inklusive Adaptern 1.300,-; Brembo PS 17 Oro Brems-pumpe 650,-; Bremspumpe LM Integral PS 15 (hinten) DM 200,-; Brems-pumpe PS 15 120,-; t. 0511/804763

Verkaufe Moto Guzzi 850 T 3 in der Originalversion Polizia Stradale, komplett restauriert, Rahmen, Motor, Getriebe alles gestrahlt, neuer Original-lack mit Beschriftung Polizia Stradale auf Scheibe und Seitenkoffer, orig. Polizei-sirenen, neuer Polizeisitz, komplett neue Elektrik, etliche Verschleißteile neu, zu viel zum Aufzuzählen, absolutes Einzelstück, nach Neuaufbau ca. 3500 km gefahren, verkaufe schweren Herzens für 10.000,- DM, Tel. nach 20 Uhr 05024/8301

V2 ITALO PARTS MOTO GUZZI UND DUCATI

- Bleifreilummbau pro Kopf ab 170 DM
- Alu Tanks

- V7 Originalteil Beschaffung

- Seitenwagen Velorex für V7
- Motorenüberholung mit Garantie
- BSM + Busso Auspuffanlagen
- Splegler Bremsleitungen
jede Menge Ersatzteile + Zubehör

52349 Dürren, Mariawallerstr. 83a
TEL: 02421/62900 Fax: 63115

Öffnungszeiten: Mo-Die-Fr 16.30-18.30
Samstags: 10.00-14.00 Uhr

Motalia Anzeigenmarkt

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:

Alrone Sport

LM 1 Zustand 1, TÜV neu DM 8500

LM 1 Lafranconi eingetr., TÜV neu, gu. Zust. DM 8000

LM 1 Zust. 3, ohne TÜV DM 5500

Lodola 235 guter Zust., läuft gut DM 2500

LM 3 Roadsterumbau, TÜV neu DM 8500

LM 2 guter Zust., TÜV neu, Lack neu DM 8400

LM 1 s. guter Zust., v. Zubeh. LaFr., Do.zünd. DM 9400

V7 5000 KM! Zust. 1, TÜV neu DM 11000

Cardelino gt. Zustand, fahrbereit DM 1000

1000 SP 33000 km, TÜV neu, 1a Zust. DM 7200

Benelli 650 Tornado 14000 km, sehr gt. Zustand DM 5100

750 S EZ 74, gt. Zust., Lafr. eingetr. DM 6800

KTM 600 LC4 EZ 91, neuw. Zust., viel Zubehör DM 7300

Gebrauchteile auf Anfrage

Suche 1000 S Unfall oder defekt

InTeam Motorradladen R & H Bergmann GmbH

Ansbacherstr. 77 91572 Bechhofen

Tel 09822 / 323 Fax 6920

Achtung! Jeden 2. und 4. Samstag Italostammtisch mit Zeltmöglichkeit.

**InTeam
InGuzzi**

Trittbretter und Unterzüge für Cali II zu verkaufen. Tel. 0911/836953

LM III, Classicumbau, Bj. 83, 35' km Motor überholt, 950 ccm, neu lackiert in rot, 38er Marzocchi, Verlicchi, Stirnräder, DMC Zündung, VB 8300,-, Tel. 040/6904084

Suche LM 1-3, auch defekt, 0531/611213

Moto Guzzi 650 Lario, Bj. 84, TÜV neu, 1a Zustand, 5400,- VB, Tel. 040/5504842

LMIV original Auspuff, Töpfe schwarz, gt. Zustand, 120,-; Regler + Gleichrichter, Blinker, Lima-Plastikdeckel, original Hupen-Hörner, Gasgriff-Starterschalter rechts, günstig, VB, Tel. 07561/6922

Moto Guzzi LM 3, 83, TÜV 6/97, weiß/schwarz/gold, 950 ccm, Stolle-Motor u. -Getriebe, Alutrichter, Schajor-Krümmer, DMC-Zündung, IMT-Halbschale, FI-Gabel, EPM 110/140 ME 33/ME 1, Valeo neu, Batterie-Kasten unten, Alu-Cockpit, Rahmen/Schwinge kunststoffb., konv. Bremse m. Spiegler, Lima u. Silent Hektik Regler neu, viele weitere Verbesserungen, s. gt. Zustand, viele Ersatzteile; umständehalber an Liebhaber abzugeben. VHB: 8900,- DM, Tel.: 08681/45360 (ev. Anrufruf., rufe zurück), oder 08681/9067

Suche Lenker 42 mm, Lampenhalter 42mm, Bremsmomentabsstützung, Batteriekasten unter Getriebe und mod. Hauptständer, Tel.: 0911/7670272

Verk. M. G. Nuovo Falcone Civile, Bj. '73, 25000 km, rot, 2 Jahre TÜV, guter Zustand, Dynastart, VB.: 4.700,-, Tel. 02065/24832

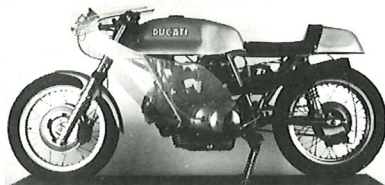
Verk. LM 4, TÜV 7/97, 40000 km, P. u. W. Classic HS, Piranha Zündung, Bj. 87, VB 6600 DM, Tel. 05584/2617

MOTO GUZZI DUCATI

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

FRODO's Zweiradtechnik

Wolfgang Frodl • Mindelheimer Str. 49a
D-86381 Krumbach
Telefon 08282/1545 • Telefax 08282/62192



Motalia Anzeigenmarkt



italienische Motorräder und andere Klassiker

Motorräder

Teile u. Restauration

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

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

Sommerschlußverkauf!

Marzocchi Gabel 38 ø	770,-
Lacksätze V7 Sport, grün und rot	je 1300,-
Interferenzrohr 1100 Sport anstatt	
Vorschalldämpfer in VA	380,-
Motor LM IV 30.000 km	3000,-
Auspuffanlage 1100 Sport/Daytona	
BSM Kohlefaser	1799,-
Radsatz Daytona	1000,-
Konis für Guzzi + Ducati	330,-
Doppelduplex Räder + Bremsen	
V7/Sport	ab 300,-
V7 Tank, neu, rot	350,-
Moto Italia Fußrastenanlage	250,-
Motor LM III, 34000 km, schwarz	1600,-
Guzzi Rahmen m. Brief od. ital. Papieren	ab 350,-
LM III, 30.000 km, Vollverkleidung,	
Lafranconis, offene Trichter, TÜV neu	6000,-
V 50 III, 20.000 km, TÜV neu	2.800,-
Bremssattel dichtsatz 08	17,-
Bremskolbenrepsatz 08	31,-
4 Kolbenbremsattel Gold	ab 250,-
Bremsscheibe Oro 300 mm schwimmend	420,-
Moto Morini 500 Paris-Dakar	2500,-
Aermacchi 350 Ala d'Oro Replica, Neuaufbau	
10000,- oder in Teilen	
Italjet Formula 50 Roller neu o. Zulassung	3200,-
Ständig 20 Gebrauchte auf Lager	
TÜV, Tuning, Umbau	

1000 SP, Bj. 80, 30 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)

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

Zahnriemenantrieb
(Moto Spezial), DM
290,-, Tel.: 0911/
7670272

Sitzbank oder Sitzbankblech für 850 T3 gesucht. Tel. 0431/724845

Hepco & Becker Koffer, Junior, 40 Liter mit Träger für California 3, VB 550,-, Tel. 05507/7835

Suche Guzzi-Telegabel (LM, V7) evtl. mit Vorderrad für Nuovo Falcone. Tel. 0861/13094

Suche Moto Guzzi Gespann, 1½ oder 2 Sitzler, Tourer oder Sportgespann. Tel. 05606/2753

Wegen Gespannumbau Gabel und Fußräder von Mille GT, Bj. 88 zu verkaufen. Tel. 0911/836953

V 50 Monza, Bj. 1981, 50 PS, 49000 km, Piranhazündung, diverse Aluteile, Kolben u. Zyl. u. Batterie neu, Vergaser grundüberholt, VHB 4300,-, Tel. 04847/1325

Moto Guzzi V 35 Custom, Bj. 6/84, TÜV 8/96, eingetragen 27 PS, ideal für Einsteiger, gepflegter Zustand, 4000,-, Tel. 042695912 ab 17 Uhr



Guzzi Ducati

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

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

916 Biposto

900 SS

1100 Sport

sofort lieferbar

Unser Spezialgebiet:
Aufbau von individuellen Guzzis
nach Wunsch!

transmoto bietet an:
LM 2, guter Zustand, kompl.
850 T, guter Zustand, kompl.
1000 SP 2, guter Zustand, kompl.
Alle Guzzis laufen, Technik OK
V 700 Sport, aufbaufähig, kompl.
Ansehen lohnt sich.
Tel: 02604/6166

Verkaufe LM 1000 Teile: Rahmen mit Brief und Unterzügen, Schwinge, Verkleidung DMB 6 mit Lampe, 16" Vorderrad neu bereift, Hinterrad neu bereift, Gabel komplett, Bremsanlage komplett, Köpfe (vor 3' km auf bleifrei umgerüstet, Moto Spezial), Seitenständer, Rastenanlage ABM, Sitzbank, Lenkstummel, Tank, Seitenteile und Heckbürzel, Cockpit, Konis, Elektrik, Verteiler, Ventildeckel, sonstige Kleinteile. Alles ca. halber Neupreis. Tel. + Fax. 09131/450252

Suche für T3-Cali Rahmenunterzüge, möglichst komplett mit Trittbrettern und Seitenständer. Tel. 06772/5433 oder tagsüber (Mo-Fre) 06131/134012 (Hallo Manfred, bin nicht mehr sauer, Gruß Felix)

Motalia Anzeigenmarkt

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

Suche für California II vorderes und
hinteres Schutzblech in gutem Zustand
ohne Dellen, großen Tourerantank und
Originallampentopf. Angebote an Uwe
Wrabetz, Eschstr. 41, 52351 Düren,
Tel. 02421/54624 nach 19 Uhr

51919. Ab 18.9. (Auch Tausch gegen
Guzzi möglich)

750 SF, neue Auspuffanlage, Batterie,
Reifen und TÜV, noch angemeldet, VB
6750, Tel. 040/5515383

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

Verk. 1000 3CL, Reifen + Batt, TÜV neu,
original schwarz, 25000 km, Rechts-
schaltung, 6990,-, 08031/83567 10.00-
14.00

750 SF 3 (m. ital. Papieren), 750 SF (ohne
Papiere), optisch schlecht, technisch
gut, beide zusammen
5000,- DM, od. einzeln/
Teile VB, Tel. 02238/

LAVERDA



RACING TEAM KONSTANZ
ANDY WAGNER

VETERAMA MANNHEIM
am 7. + 8. Oktober 1995

Wir sind wie immer mit einem großen
Verkaufsstand mit über 1000 Positionen
LAVERDA-Teilen und unserer **750er-
Spezial-Rennmaschine** anwesend.
Ihr erkennt uns schon von weitem am Fah-
nenmast mit dem
LAVERDA Hai



Ersatzteilbestellung auch per Telefon:
Tel. 075 31 / 6 11 98
Fax 075 31 / 5 37 37 (Deutschland)
Versand per Deutsche Bundespost

Suche Alu-Tank für 750 SFC ('72-'73),
kein Flugzeug-Tankverschluß, kein
"langer" '74 bzw. '75 Tank, 07156/21252

OR 600 Atlas, Bj. 87, 32000 km, s.
gepflegt, verst. Kupplung, Hepko-Bek-
ker Träger, VB 4150,- DM, T. 07834/
4092

Ersatzteile für 1000er Laverda 3 CL:
38er Ceriani DM 450,-, 1 Paar Gußfel-
gen komplett mit Bremscheiben u. Be-
reifung DM 600,-, neuer Tank DM 450,-
Tel. 04172/5447

Verk. RGS, TÜV + Reifen neu, Original-
zustand, 7000,-, 08074/8284 9-5
Uhr

Verk. Laverda 500 SFC, EZ: 17.03.83,
Optik 750 SFC, orange, Felgen neu
beschichtet, Reifen neu, TÜV auf
Wunsch neu, Preis: VS, Tel. 09353/
3653

Laverda 1000 Jota 180°, EZ 80, 42tkm,
3-1, guter Zust., o. dt. Brief, 5700,-, Tel.
05850/1229

M.M. Guzzi Import

35713 Eschenburg-Roth

Tel.: 02774 / 4672

LM 3, Bj. 82, 42000 km, TÜV neu	7300 DM
T5, Bj. 86, 14700 km, TÜV neu	5700 DM
850 T3, Bj. 76	4800 DM
850 GT, Bj. 73, 42000 km	7200 DM
V7 Spez., Bj. 70, 35000 km	6000 DM
1000 SP, Bj. 84, 32000 km	5700 DM
V 65 C, Bj. 86, 22500 km	5700 DM

Laverda

Verk. Laverda 1000 Gitterrohr-Fahrw.,
Kastenschwinge usw. 1200 ccm, C7,
38 Vergaser, TÜV + Reifen neu, 10000,-
08622/1289

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

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

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

1000er Fahrer: beim Bremsen
sabbert's aus dem Tankdeckel? Spezial-
dichtung gegen DM 20,- bar oder
Schrack bei LUBBIke L. & R. Eßer
GbR, Postfach 1331, 82353 Weilheim/
OB

Verkaufe 750 Sport, Bj. 70, 4800,- DM,
Tel. 02452/3336

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

1000 3CL, Bj. 78, km 25000, DMC-Zündung, Koni, Stahlflex, Speiche in VA, Auspuff VA, Jota Rasten, Jota Nocken, Jota Bank, Jota Gabelbrücken, Alu-Schwinge mit Exzenter, div. Reifengrößen bis 140/70, autom. Kettenschmierer, wahlw. offene Trichter, externer Ölfilter, alles TÜV, VB 12000,-, Tel. 0511/5799457

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

Laverda 750 und 1000 AT-Zylinder für 2 Zyl. 780,- DM, für 3 Zyl. 1140,- DM, Laufbuchsen a 195,- DM, Wahl/Mahle Kolben für 2 u. 3 Zyl. Preis auf Anfrage. Tel. u. Fax: 07251/42733

3 CL, Bj. 77, 48000 km, TÜV neu, s. guter Zustand, Extras: Jota Halbschale, zurückverlegte Fußrastenanlage, Einmannhöckersitzbank, VB 5900,-, T. 07834/4092

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

Metzeler ME 33 Laser CompK 110/70 VB 18 MBS, neu, 0 km, VB 210,-; 1 Satz hartverchromte Stahlspeichen mit hartverchromten Nippeln f. Vorderrad und Hinterrad, VB 190,-, Tel: 05731/28289 ab 20.00, öfter versuchen

Suche für Laverda SF II zurückverlegte Fußrastenanlage oder die original Fußrasten mit Bremshebel wegen TÜV. 0731/83234

Laverda Motor 750, ohne Zylinder und Kolben, sonst sehr guter Zustand, VB DM 1550,-; Laverda Gabel 38 mm mit Bremssätteln und Scheiben, VB DM 650,-; Vergaser Dell'Orto, Flachschieber, 30 mm, VB DM 290,-, Tel. 02353/5481 Bernd

1000 SFC zu verkaufen, sehr guter Zustand, rot, 22000 km, VHB 10.000,-, Tel. 0711/861809

Suche große Doppel-Duplex Fontana-Tr. Bremse mit oder ohne Felge 18er Borrani Hochschuler - gut Erhalt., Tel. 06172/82239, ab 18 Uhr. H. Schubert, Bachstr. 49, 61350 Bad Homburg

Morini

Suche Morini 125 T oder Corsarino 50 (ZZ 50) mögl. mit TÜV, Tel: 09131/717804

Camel 500, komplett, Motor zerlegt, defekt, 1200 DM, Tel. 0541/588215 oder 388882



Wolfgang Tritsch
DUCATI · MOTO MORINI · CAGIVA

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

"DAS MORINI ERSATZTEIL-PARADIES"

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

Motalia Anzeigenmarkt



**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

Wanduhr 30,-; Reparaturanleitung 350 + 500 30,-; Reparaturanleitung kleine Ausführung 15,-; Krümmer chrom, rechts + links, zusammen 100,-; Krümmer, schwarz, links, 70,-; 1 Bremsscheibe, chrom, ungelocht, 100,-; 1 Schutzblech, rot, vorne 60,-; 2 Lafranconi, 1er Falz, wie neu, 250,-; 1 Lafranconi, Doppelfalz, 70,-; Suche Vorderradnabe für Doppelscheibe und Hinterradnabe oder Speichenräder komplett für 350er, Scheinwerfer für 500er und zurückverlegte Fußrastenanlage. Wer überholt Kipphebel und härtet nach? Tel. 04461/5732

Morini Tankauflkleber, Falke mit Schriftzug Moto Morini, in schwarz und weiß glänzend, UV beständig und mit Klarlacküberlackierbar, das Paar DM 15,-; T-Shirts in rot, schwarz beflockt, mit Emblem wie Tankauflkleber, sehr gute Qualität, DM 27,-; Ersatzteil-Katalog für 3½ in deutsch, DM 16,-;

Übersetzung von Arbeitshandbuch 125-500, DM 25,-; GFK-Höcker, DM 85,-, Tel. 02264/8893 Jörg

MV Agusta

Suche elektrischen Schaltplan für MV Agusta 350 BE, 12 Volt, Stefan Sauter, Hindenburgstr. 4, 73230 Kirchheim/Teck

Suche Schalldämpfer 350 Scrambler, Tel. 04381/7701

Parilla

Moto Parilla, suche Briefkopie für Zweitakter und Infos. Tel. 02606/602

Gespanne

MG 850 T3 mit Schepsky Pera Touring SW 15", kl. Windschild, Cali-Sitzbank u.m. für 11500,- DM, Tel: 06081/15633 (ab 01.10). Suche LM 1000 mit gr. 1Sitzer SW

Suche Moto Guzzi Gespann, 1½ oder 2 Sitzer, Tourer oder Sportgespann. Tel. 05606/2753

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

Sonstiges

Ducati-Club-München Info 84 bis Ende (91), Classic-British-Bike-Club Info 84 bis 92 gegen Portoübernahme + kleinen Anerkennungsbeitrag, Tel: 030/3825076

Verk. Moto Cross Stiefel Sidi, blau/weiß, Gr. 46, 2x getragen für 150 DM, Tel. 08342/3220

Verk. Vespa 150 Sprint, EZ 6.73, TÜV 8.97, Zubehör + Ersatzteile, VB 1100,- DM, Tel. 05561/72738

Suche Doppelduplexbremse (z.B. Ceriani, Fontana), keine Grimeca bzw. Amex, 07156/21252

Suche für Veglia Drehzahlmesser Getriebe für Änderung der Übersetzung von 4:1 auf 3:1, 07156/21252

Gebrauchtmotorräder aus Italien

Aermacchi, Aprilia, Benelli, Bianchi, Cagiva, Ducati, Fantic, Garelli, Honda, Kawasaki, Laverda, Moto Guzzi, Moto Morini, MV Agusta, Motobi, Motom, Vespa, Yamaha
Aktuelle Liste kostenlos anfordern
Rainer Bollgrün
88260 Argenbühl bei Wangen/Allgäu
Ratzenried Klinglerweg 9
Tel. 07522/4411 oder 5201
0171 3303965, Fax 07522/5201

Verkaufe Moto Morini 400 Dart, 1. Zul. 07/93, 1.100 km, DM5.200,- VHB, tagsüber Tel.-Nr: 06221/25850 ab 18.00 h Tel. 06224/4664

Morini 3 ½, Bj. 79, TÜV 6/97, rot, Zustand 2, wegen Platzmangel in gute Hände abzugeben. VB 1999,- DM, Tel.: 05531/700725

Suche beide Seitendeckel für Morini Corsaro (71/72), Vergaser Dell 'Orto ME 20 oder VHBZ 20, Gasgriff und diverse Gummis sowie Auspufftopf, Tel: 09131/717804

Suche Moto Morini 250 T zum Ausschachten, Unfall oder defekt, Tel. 04381/7701

Suche 501-Motor für Camel und Gußvorderrad gold für 3½ K. Martin Schwarz, Karl-Ludwig-Str. 32, 68165 Mannheim

Motalia Anzeigenmarkt

Aermacchi 350 OHV	1900,-
Benelli 250 OHV	1900,-
Ducati 500 m. Speiche n.k.	500,-
Moto Guzzi 850 T3 n.k.	2400,-
850 GT California	7900,-
LM II, 1000 ccm	5500,-
Vespa 180 Rally	1100,-

07522 4411

Verk. Zyl. Bohr + Hohnmaschine + Zubehör, Sonnen, 08622/1289 ab 8.00

Hier inseriert und schon fast verkauft

Honda XL 500 R-Teile; Kleinteile: Blinker, Spezialschrauben, Achsen, Zündspule, Züge, Haltebleche, Gummiteile, Simmerring für Getriebeausgang, Fußrasten, das Meiste neu oder neu bearbeitet, nur zus. 250,-; Rahmen, neue rote Kunststoffbesch., mit neulackierter Schwinge, Federbein und Gabel 800,-; Tank, neue rote Lackierung 250,-; Gepäckträger, neue schwarze Kunststoffbesch. 50,-; Krümmer, offen, Alu-Flammgespritzt, schwarz 180,- Tel. 0711/4570569

Ich möchte mich hiermit nochmal ganz herzlich bei der Firma Transmoto bedanken, die mir in einem Rechtsstreit, ohne einen Nutzen davon zu haben, geholfen hat und beiseite stand. Ralf Schröder, Weinbergberg 2, 29614 Soltau

Wir wünschen den frisch vermählten Heike & Thorsten (HEDU-Team) auch weiterhin alles Gute und viele unfallfreie Morini-Kilometer! Der Italo-Stammtisch Bergisches Land

Italo-Stammtisch in Flensburg? Wer Lust hat, bitte bei Dieter melden. Tel. 0461/64612

Literatur: Cathcart Ducati Motorcycles, BSA Gold Star, BSA Triples-Twins, Great British Motorcycles, Tragatsch Encyclopädie, div. ältere Motorradkataloge und Sonderbände. Tel: 030/3825076 abends

Michel-BMW, 1000 ccm, Bj. 81, sehr schnell, viel Zubehör, VHB 8500,-, Tel. 07654/7295

Suche für Yam DT 250 (512), Bj. 75?, Brief + Teile oder verk. 400 DM. Suche Pleuel von XT 600 + Rotax 500 + 560 + 600 gebr., auch beschädigt, Tel/ Fax: 09383/6223

Motorradbekleidung, Gore-Tex-Stiefel, 43, sw, 210 DM, Hose, 54, sw, 160 DM, Latzhose, 54, sw, 225 DM, Gore-Tex-Handschuhe Reusch 7 1/2 90 DM, Jacke, blousonartig, 56, sw, 200 DM, Stiefel Daytona hoch, 43,30 DM, 04192/2890 (ev. AB)

Suzuki GT 250, 18 KM, 14 Tkm, Neulack, Rfn. neu, Superzustand, für Zweitaktfans, 1700 DM, anschauen lohnt, 04192/2890 (ev. AB)

BVDM e. V.-Regionalbüro Nord, Karsten Jacobs, 04192/899332 (AB)

Helly Hansen Faserpelz-Overall, large (54), 120 DM, 04192/2890



Speichenrad-Instandsetzung

NORBERT SCHENK

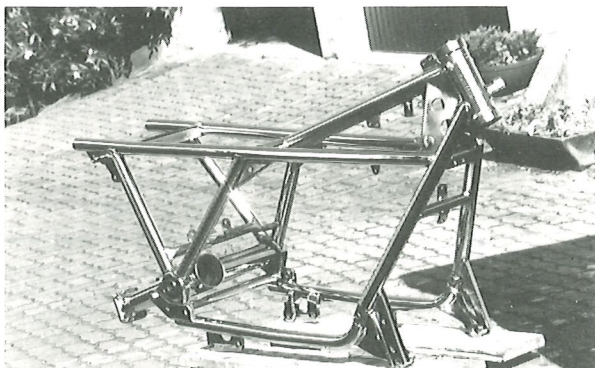
Einspeichen und Zentrieren für Motorräder, PKW und Kreuzräder
Speichen nach Wunsch, auch VA
Felgen von Akront und stahlverchromt
21244 Buchholz i.d.N.

Tel. 04181/30126 - Fax 04181/99657

Yamaha SR 500, EZ: 6/83, TÜV: neu, 53000 km, Motor 37000 km, 34 PS, neue Reifen, Radlager, Schwingenlager, Lenkkopflager, Drahtspeichenräder und Gußräder wahlweise eingetragen (beides vorhanden), Ölmeter, Wunderlich Ölsteigleitung, viele Ersatzteile z.B.: Motor, CDI-Einheit etc. 3500 DM VHB, Tel. 04221/55165, evtl. AB

Polichrom Chromdesign

Sie wollen etwas besonderes? Wir haben es! Glanzvernickelter Motorradrahmen mit TÜV!!!



Für alle Motorradrahmen aus Stahl. Auf Wunsch auch mit einer langlebigen Klarpulverbeschichtung.

Weiterhin im Programm:

Hochglanzpolieren aller Motorteile und LM Felgen.
Metallaufgaben aller Art (Chrom, Nickel, Gold uws.)

Infos unter: Tel 06832/7396

Moto Stefano



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

Ducati 200 Elite da corso, Topzustand	5.500,-
Benelli Tomado 650 S2, fahrbereit, 19.000 km	3.000,-
Laverda 200 Twin, 4 Takt, s. gt. Originalzustand, TÜV	3.200,-
Laverda 250 Enduro	2.000,-
Benelli 125 Sport Spezial, neuwertig	3.300,-
Moto Guzzi T3 California, 25.000 km, TÜV, Reifen neu	8.000,-
Moto Guzzi T, Topzustand, Speiche, TÜV neu	6.400,-
Moto Guzzi NF Falcone, 4.000 km, TÜV neu	3.800,-
Moto Guzzi 1000 SP 2, s. gt. Originalzustand, TÜV	6.300,-
Moto Guzzi 125 Twin, 4 Takt	1.100,-
MV Agusta 175 OHC, Originalzustand	1.500,-

Öffnungszeiten nach Vereinbarung, Montags geschlossen

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

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

Ducati: Suche für 900 SS KöWe eckig folgende Teile: Hinterrad Schutzblech Kunststoff, Kettenschutz chrom, Kennzeichenhalter SS rund, Tel.: 05327/1383, Heiko verlangen

Motorradsitzbezüge

Reparatur Polsterung

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

Bertram Sattler Heinestr. 9

75236 Kämpfelbach 07231/82184

Laverda: Verkäufe 1000 SFC, rot, Alufelgen, 8700 km, EZ 2.89, VHS, Tel. 05284/5592

Cagiva: Suche für 750 Elefant alle Verkleidungsteile (außer Scheibe) und Tank, auch gebraucht und/oder zerkratzt zum Neulackieren, 040/873687

Ducati: Verkäufe Duc 851, Bj. 92 (eine der letzten), TÜV 3.97, 888 ccm, Carillo Pleuel, K+N-Luftfilter, Einsitzer, Alu Rahmenheck, ohne Kupplungsdeckel (wird mitgeliefert), Kupplungsfedern in silber und verstärkt, -Teller rot eloxiert, hochgezogene Auspuffanlage von 888 (A 08/B 08), offen, 50er Krümmer mit Eintragung im Brief (99 dB), Stahlflexleitung vorn, sehr gepflegt, Felgen in Weiß, Rahmen in Weiß, Verkleidungsscheibe getönte Spoilerscheibe, Verkleidung in Grün, offener Luftfilterkasten und ohne Dämmstoffmatte in Verkleidung im Brief eingetragen, sowie Metzeler ME Z1, goldene Ergal Verkleidungsschrauben. Wegen Hausbau abzugeben, VP 20000,- DM, Tel. 04742/1259

In letzter Minute

Moto Guzzi: Moto Guzzi LM IV, EZ 87, 21.000 km, 1. Hand, rot-weiß, techn. u. opt. sehr guter Zustand, VHB DM 8.500,-, Tel. 07202/3089

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

Moto Guzzi: Verk. Moto Guzzi 1000 S, EZ 91, 82 PS, schwarz-grün, VA-Seitendeckel, 45 tkm, el. Zündung, 8500,- DM, Tel. 0471/63903

**Damit auch Ihre Batterie
den Winter gut übersteht
bieten wir an:**

**Automatik Ladegeräte in 4 Versionen
von**

KREMPL-ELEKTROTECHNIK

Am Anger 5 87634 Obergünzburg

Tel. 08372/1540 Fax 1503

INFO anfordern

Motalia Anzeigenmarkt

Laverda: Ich verkaufe tonnenweise Occ. Laverda-Teile an der Veterama in Mannheim, Tel: Ab 20.00 Uhr, 0041/313322108, Honda CB 72, 250 ccm, Jg. 1.7.65, CH Ausweis, DM 2450,-

GFK-Bauteile für italienische Motorräder

seby.poly

ATTENZIONE ! ▼▼▼▼▼

FVT GmbH
Jülicher Straße 336
52070 Aachen

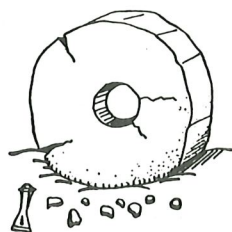
Telefon: 02 41 / 18 22 188
Telefax: 02 41 / 18 22 142

Moto Guzzi: Le Mans V, Bj. 90, VA, poliertes Alu ohne Ende, 1 org. Auspuff kpl., 1 Superbikeanlage kpl. VA, LSL Lenkungsämpfer, Schwimmsattelbremse, sehr guter Zust., 10850,- DM, 04321/38482

BÖHM - Technik rund um's Rad

**Speichen - Umbauten
Felgen - Einspeichen
Radrestaurationen**

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



Moto Guzzi: Moto Guzzi Cal. 2, Bj. 83, 60 TKM, TÜV 97, schwarz, guter Zustand, Chrom, Koffer, Topcase extra, umständehalber zu verk., 2. Hand, 6.999,- DM, Tel. 04101/200374

Moto Guzzi: Verkaufe neue Lafrancosis für V 35 chrom. Preis 220,- das Paar, 02261/63394

Die nächste Motalia erscheint Mitte Oktober. Redaktionsschluß ist der 1. Oktober.

**Hier inseriert - schon fast
verkauft!**

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	Kämna	58	Schenk	80
Bartholli	71	KBM	56	Schmitz	66
Böhm	82	Kippenhan	65	Schnitzler-van Bruinessen	72
Bollgrün	79/80	Kramer	60/76	Schröder	62
Carstens	53	Krempf	81	Schweitzer	63
Das	76	Laverda Racing Team	77	Scuderia Classica	67
Desmo	58	Lieb	57	Seby Poly	82
Diopa	55	MAX	83/84	Secker	72
Dynotec	13	M. M. Guzzi-Import	77	Stein-Dinse	2/16
Escher	70	Moto Falcone	72	Stork	65
Frudo's Zweiradtechnik	75	Motorradhandel Ulrich	14	TCH-Moto	13
Gummikuh	25	Moto Stefano	81	Tholen	69
Hagemann	72	MTS	67	Transmoto	56/68
Hagmeyer	62	Nauber	66	Traut	77
Heim	78	Oltmanns	71	Tritsch	78
Hökenschnieder	45	Pit's Moto Italia Import	74	V2 Italoparts	74
HS	14	Polichrom	80	Vahrenkamp	63
HTM	64	ProMspo	61	Vaut	69
Ilmberger	61	RPR Ducati	59	Weiß	55
In Team	75	Salewski	79	4-Takt Studio	57
Italy-Bikes	73	Sattler	81		

MAX

Unsere Stützpunkthändler:

Scuderia Classica
Ruhlsdorfer Straße 158
14513 Teltow
Tel. (033 28) 47 16 20

Ralf Tholen
Köln-Aachener-Straße 215
50189 Elsdorf
Tel. (022 74) 18 84

Transmoto
Obertalstraße 4b
56379 Winden
Tel. (026 04) 61 66

Fa. Franz-Josef Hans
Friedhofstraße 16
66450 Bexbach Höchen
Tel. (068 26) 64 10

Fa. Moto Teile Technik
inh. Thimo Trautner
Eichenstraße 6
21224 Eckel
Tel. (041 05) 75 13

Fa. Alfred Latscha
Gartenstraße 14
78462 Konstanz
Tel. (075 31) 276 61

Stürzel
Trottäcker 4
79713 Bad Säckingen
Tel. (077 61) 68 79

InTeam Bergmann
Ansbacher Straße 77
91572 Bechhofen
Tel. (098 22) 32 3

Fa. Manenti Angelo
21 rue de Messancy
L - 4962 Clemency
Tel. (003 52) 50 20 05

MAX

M. Hartmann
Villinger Strasse 7a
75179 Pforzheim
- Alemania -
Maxfon (072 31) 31 17 11
Maxfax (072 31) 31 17 17

Fordern Sie unseren kostenlosen
Katalog 1995/96 an.

Mistral-Zündung

mit Steuergerät, Kabeln und Powerzündspulen.

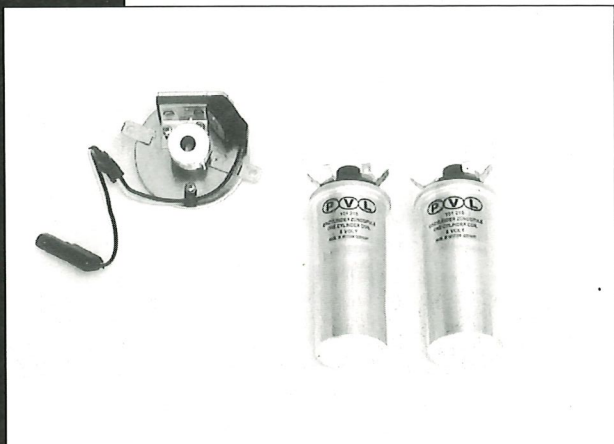
LM I/II LR125 DM 549,00

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 07231 - 31 17 15
Maxfax 07231 - 31 17 17



DOUBLE
SYSTEM

PAT. INT.

Die Gabelrohre

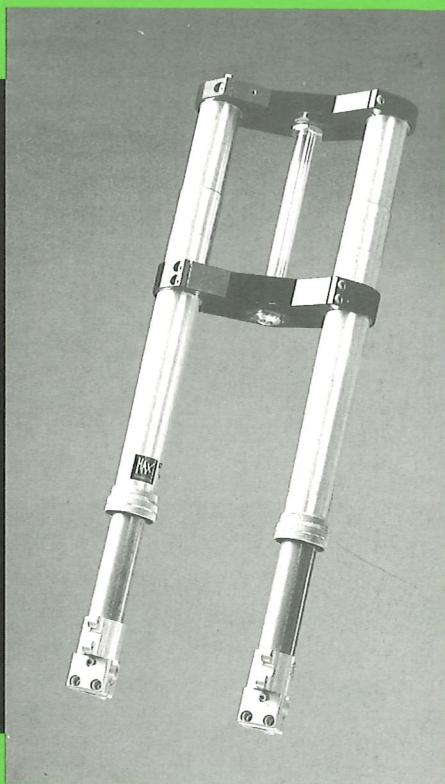
Die keramikbeschichteten Alu-Gabelrohre haben zwei unterschiedliche Aufgaben: Eines sorgt mit seiner kombinierten Öl-/Luftdämpfung für präzisen Federungskomfort, während das andere durch seine Luftkompression für kraftvolle Dämpfung verantwortlich ist.

Dadurch läßt sich die Gabel individuell auf jedes Motorrad und Ihre Fahrweise einstellen. Das bedeutet: Federung und Dämpfung, wie Sie sie wollen.

Die hohe Gewichtsersparnis macht das System besonders für den Motorsport interessant. Ein Gabelrohr wiegt hier nur 2100g, wo sonst eine komplette Gabel mit 10 - 15 kg zu Buche schlägt.

Ausgeliefert wird die Upside-Down-Gabel ohne Gabelbrücken. Diese werden dem jeweiligen Radstand individuell angepaßt. Wir machen Ihnen gerne ein Angebot für Ihr Motorrad.

Auf die Gabelrohre geben wir übrigens 2 Jahre Garantie.



Außerdem im Programm:
Mono-Federbein und Lenkungsämpfer.

Lassen Sie sich ein Angebot für Ihr Motorrad machen.

Dämpfung total